

भारत सरकार  
नागर विमानन मंत्रालय  
(रेल संरक्षा आयोग)

रेल संरक्षा आयुक्त,  
दक्षिणी परिमंडल,  
7, शेषाद्रि रोड, गांधीनगर,  
बेंगलूर-560 009

नं. टी.16017ए/33/2014-15/एनआर/33/1714-16

दिनांक 11.02.2015

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त,  
अशोक मार्ग,  
लखनऊ-226 001.

**विषय:** दिनांक 03.01.2015 को लगभग 08.39 बजे उत्तर रेलवे के फिरोजपुर मंडल के फिरोजपुर छावनी-जालंधर सिटी जं. अविद्युतीकृत एकल लाइन बीजी खण्ड के खोजेवाला और जालंधर सिटी जं. स्टेशनों के बीच कि.मी. 6/9-8 में डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी सं. 74934 डाउन फिरोजपुर छावनी-जालंधर सिटी जं. के साथ ट्रैक्टर ट्राली संख्या पीबी 08 सीपी 3616 से हुई टक्कर की दुर्घटना।

महोदय,

उपरोक्त दुर्घटना पर प्राथमिक जांच रिपोर्ट, संलग्नक सहित इस पत्र के साथ भेजी जा रही है।

भवदीय,

(सतीश कुमार मित्तल)  
रेल संरक्षा आयुक्त

संलग्नक : यथोक्त।

प्रतिलिपि सूचनार्थ प्रेषित :

1. सचिव (संरक्षा)/रेल मंत्रालय/रेलवे बोर्ड/नई दिल्ली।
2. महा प्रबंधक/उत्तर रेलवे/नई दिल्ली।

भारत सरकार  
नागर विमानन मंत्रालय  
(रेल संरक्षा आयोग)

सतीश कुमार मित्तल

रेल संरक्षा आयुक्त,  
दक्षिणी परिमंडल,  
7, शेषाद्रि रोड, गांधीनगर,  
बेंगलूर-560 009

नं. टी.16017ए/33/2014-15/एनआर/33

दिनांक : 11.02.2015

सेवा में,

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त,  
अशोक मार्ग,  
लखनऊ-226 001.

महोदय,

**विषय:** दिनांक 03.01.2015 को लगभग 08.39 बजे उत्तर रेलवे के फिरोजपुर मंडल के फिरोजपुर छावनी-जालंधर सिटी जं. अविद्युतीकृत एकल लाइन बीजी खण्ड के खोजेवाला और जालंधर सिटी जं. स्टेशनों के बीच कि.मी. 6/9-8 पर डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी सं. 74934 डाउन फिरोजपुर छावनी-जालंधर सिटी जं. के साथ ट्रैक्टर ट्राली संख्या पीबी 08 सीपी 3616 से हुई टक्कर की दुर्घटना।

## 1. प्रस्तावना

### 1.1 आमुख :

- अ) राजपत्र अधिसूचना सं. जीएसआर 257 दिनांक 26 दिसंबर, 1998 के अंतर्गत नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी "रेल दुर्घटना नियमावली, 1998 में सांविधिक जांच" के नियम 3 के अनुसार, मैं एतद्वारा उपर्युक्त विषयांकित मामले संबंधी प्रारंभिक रिपोर्ट प्रस्तुत करता हूं।
- ब) जब तक कि प्रसंग से अन्यथा प्रकट न हो, "लीडिंग/ट्रेलिंग", "बायें/दायें" "आगे/पीछे" शब्दावली, रेलगाड़ी सं. 74934 डाउन फिरोजपुर छावनी - जालंधर सिटी जं. के संचलन की दिशा के संदर्भ में प्रयोग हुए हैं। अब से आगे, इस रिपोर्ट में इस रेलगाड़ी को "74934 डीएमयू" अथवा "रेलगाड़ी" अथवा "डीएमयू रेलगाड़ी" कहा गया है। किमी. 6/9-8 में समपार संख्या सी-6 को केवल "समपार" कहा गया है।

### 1.2 निरीक्षण एवं जांच :

- क) दिनांक 05.01.2015 को लगभग 12.30 बजे मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा/लखनऊ ने फोन के माध्यम से सूचित किया कि जालंधर के निकट एक मानव समपार पर किसी डीएमयू रेलगाड़ी और एक ट्रैक्टर ट्राली के बीच टक्कर हो गयी है और यह कि रेल कर्मचारियों की मौत भी हुई है। उन्होंने यह भी आदेश दिया कि आप उक्त दुर्घटना की सांविधिक जांच करें। बाद में मुख्य

आयुक्त रेल संरक्षा/लखनऊ से एक फ़ैक्स प्राप्त हुआ था जिसमें उक्त दुर्घटना की सांविधिक जांच की जिम्मेदारी मुझे सौंपी गई थी।

- ख) मुख्य संरक्षा अधिकारी/उत्तर रेलवे ने बाद में मुझसे बात की तथा विषयाधीन दुर्घटना के बारे में आगे विवरण दिया। उन्होंने सूचित किया कि दुर्घटना के फलस्वरूप रेलगाड़ी के लोको पायलट, ड्राइविंग कैब में यात्रा कर रहे एक रेलवे फिटर और ट्रैक्टर ट्रॉली के ड्राइवर की मौत हुई है। ड्राइविंग कैब में यात्रा कर रहे अन्य यात्रियों को को भी चोटें आई हैं।
- ग) उत्तर रेलवे को दुर्घटना स्थल का मेरे दौरे की व्यवस्था करने हेतु जालंधर में सांविधिक जांच दिनांक 12.01.2015 को किया जाना नियत किया गया था तथा इसकी सूचना उत्तर रेलवे प्रशासन को दे दी गई थी।
- घ) मैंने इस बात का उल्लेख करते हुए कि मैं विषयाधीन दुर्घटना की जांच करूंगा तथा जांच में अपना पक्ष रखने हेतु रेलवे बोर्ड तथा महाप्रबंधक अपना अधिकारी नामित कर सकते हैं, मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा, रेलवे बोर्ड और महाप्रबंधक/उत्तर रेलवे को एक औपचारिक पत्र भेजा था। मैंने मुख्य संरक्षा अधिकारी/उत्तर रेलवे को भी दुर्घटना की जांच करने के संबंध में सूचित किया तथा उन्हें सुरागों के परिरक्षण, साइट, प्रभावित रेलगाड़ी तथा ट्रैक्टर ट्रॉली की फोटोग्राफी/वीडियोग्राफी की व्यवस्था करने की सलाह दी थी। मैंने उनसे दुर्घटना स्थल का मेरे निरीक्षण करने की व्यवस्था को भी कहा था।
- ड.) दुर्घटना स्थल पर जाने हेतु मैं दिनांक 11.01.2015 को फ्लाइट द्वारा बंगलौर से दिल्ली आया और वहां से रेलगाड़ी द्वारा दिनांक 12.01.2015 को 08.20 बजे जालंधर शहर पहुंचा। मैंने सबसे पहले लगभग 09.00 बजे दुर्घटना स्थल/समपार का निरीक्षण किया। मैंने पाया कि जहां दुर्घटना घटी है वह समपार एक मानव समपार फाटक है। समपार पर बनाई गई मूलभूत सुविधायें सामान्यतः संतोषजनक था। ट्रैक्टर ट्रॉली जिस ओर से समपार के अंदर आई थी, उस पहुंच-मार्ग पर, मोटर वाहन अधिनियम के अनुसार यथा आवश्यक दो के बजाय केवल एक चेतावनी बोर्ड लगा था। समपार में लिफ्टिंग बैरियर और गेट लॉज लगाये गये हैं। लिफ्टिंग बैरियर में एक 'रुकिये' बोर्ड भी लगा हुआ था। लिफ्टिंग बैरियर पोस्ट पर गेट लैम्प का फोकस ठीक ढंग से नहीं लगा था क्योंकि जब फाटक सड़क यातायात के लिए खोला जाता था तब सफेद और लाल दोनों पहलू दिखते थे।
- च) बाद में मैं जहां से डीएमयू रेलगाड़ी चली थी उस अंतिम स्टेशन 'खोजेवाला स्टेशन' गया, अभिलेखों का निरीक्षण किया और स्टेशन की कार्य प्रणाली, विशेष रूप से स्टेशन और समपार फाटक के बीच प्राइवेट नम्बरों की आदान-प्रदान संबंधी जानकारी ली। उपर्युक्त निरीक्षणों के दौरान मुख्य संरक्षा अधिकारी/उत्तर रेलवे, मंडल रेल प्रबंधक/फिरोजपुर तथा फिरोजपुर मंडल के अन्य शाखा अधिकारी मेरे साथ थे।
- छ) मेरी सलाह के आधार पर, रेल प्रशासन द्वारा दिनांक 09.01.2015 और 12.01.2015 को जालंधर के अंग्रेजी और स्थानीय भाषा के प्रमुख समाचारपत्रों में विस्तृत अधिसूचना प्रकाशित कराई गई थी जिनमें दुर्घटना और उससे संबद्ध मामलों को जानने वाले लोगों को सूचित करते हुए अपेक्षा की गई थी कि वे अपने साक्ष्य उपर्युक्त स्थान पर दें अथवा रेल संरक्षा आयुक्त, दक्षिणी परिमंडल, बंगलौर को लिखित दें। अधिकारी आराम गृह/जालंधर के प्रवेश द्वारा पर एक बैनर लगाया गया, जिसमें दुर्घटना के बारे में जानकारी रखने वाले लोगों से जांच में साक्ष्य देने हेतु आमंत्रित किया गया था।
- ज) रेलवे प्रशासन द्वारा एक फ़ैक्स संदेश के माध्यम से जिला मजिस्ट्रेट/जालंधर और वरिष्ठ पुलिस अधीक्षक/जालंधर को भी सूचित किया गया था।
- झ) तदनुसार सांविधिक जांच अधिकारी आराम गृह, जालंधर में दिनांक 12.01.2015 को लगभग 11.00 बजे प्रारंभ हुई।

- ज) लगभग 15.00 बजे मैं डीजल कार शेड, जालंधर को रवाना हुआ, जहां रेलगाड़ी का क्षतिग्रस्त डीजल मल्टीपल यूनिट (डीएमयू) रैक खड़ा किया गया था। मैंने लीडिंग ड्राइविंग कार नं. 11103 का निरीक्षण किया। कैब के सामने का दाहिना हिस्सा बुरी तरह क्षतिग्रस्त था। मैंने स्पीडोमीटर, ड्राइविंग पॉवर कार के ईपी यूनिट की जांच की और सुरागों को सुरक्षित करने हेतु मुख्य संरक्षा अधिकारी से फोटोग्राफ लेने की व्यवस्था करने को कहा।
- ट) जांच 15.30 बजे पुनः प्रारंभ हुई और उसी दिन लगभग 19.00 बजे समाप्त हुई।
- ठ) मैं दिनांक 13.01.2015 की शाम को बंगलौर वापस आ गया।
- ड) कुल बीस रेल गवाहों ने अपने बयान दिये जिनमें 13 का परीक्षण/पड़ताल की गई। समपार फाटक सं. सी-6 के गेटमैन का परीक्षण नहीं किया जा सका क्योंकि दी गई रिपोर्ट के अनुसार वह फरार था। एक आमजन गवाह, ट्रैक्टर ट्रॉली के मृत ड्राइवर की पत्नी, जांच स्थल पर आई तथा अपना बयान दिया। जांच कार्यवाहियों में उत्तर रेलवे मुख्यालय/फिरोजपुर मंडल से निम्नलिखित वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारीगण उपस्थित हुए :

श्री नवीन शुक्ला	.....	मुख्य संरक्षा अधिकारी
श्री एम. पी. सिंह	.....	मुख्य इंजीनियर/टीएमसी
श्री अरुण अरोड़ा	...	मुख्य चल स्टॉक इंजीनियर/फ्रेट
श्री नरेश चन्द्र गोयल	.....	मंडल रेल प्रबंधक/फिरोजपुर

जबकि महाप्रबंधक/उत्तर रेलवे ने मुख्यालय के उपर्युक्त अधिकारियों को जांच में प्रतिनिधित्व करने हेतु नामित किया था, वहीं रेलवे बोर्ड ने किसी अधिकारी को नामित नहीं किया।

जांच में दीवानी अथवा पुलिस के कोई अधिकारी सम्मिलित नहीं हुए।

#### ढ) सुरागों का संरक्षण :

दुर्घटना के कारण हेतु प्रासंगिक स्थल के फोटोग्राफ, क्षतिग्रस्त कोच और क्षतिग्रस्त ट्रैक्टर ट्रॉली की व्यवस्था रेल प्रशासन द्वारा की गई थी। दुर्घटना के स्थल और क्षतिग्रस्त कोच के प्रेक्षणों को अभिलेखित किया गया था। खोजेवाला स्टेशन के अभिलेखों, प्राइवेट नम्बरों, समपार के अभिलेख, डीजल मल्टीपल यूनिट अनुरक्षण, स्पीडोमीटर चार्टों और नियंत्रण कक्ष के अभिलेखों को कब्जे में लेकर रेलवे द्वारा संरक्षित कर लिया गया था तथा ये जांच में प्रस्तुत किये गये थे। हालांकि, दुर्घटना के उपरांत दुर्घटना स्थल की विडियोग्राफी नहीं की गई थी।

#### 1.3 दुर्घटना :

- क) रेलगाड़ी सं. 74934, फिरोजपुर छावनी-जालंधर सिटी जं. डीएमयू का खोजेवाला स्टेशन तक शांत रन था। खोजेवाला में यह 22 मिनट देरी से चल रही थी। रेलगाड़ी ने 08.34 बजे खोजेवाला स्टेशन से प्रस्थान किया। लगभग 08.39 बजे खोजेवाला और जालंधर सिटी जं. के बीच जब यह नान-इन्टरलॉक मानव सहित समपार फाटक सं. सी-6 किमी. 6/9-8 में पहुंच रही थी, तब यह बालू लदे हुए एक ट्रैक्टर ट्रॉली सं. पीबी-08 सीपी-3616 से टकरा गई, जो दाहिने हाथ की ओर से समपार पर पहुंचा था। रेलगाड़ी ने लगभग 473 मीटर की दूरी तक ट्रैक्टर के ट्राली हिस्से को घसीटा और तब जाकर रुकी थी। रेलगाड़ी की गति लगभग 93 किमी. प्रति घंटा की थी।
- ख) दुर्घटना के धक्के से कारण रेलगाड़ी के ड्राइविंग पॉवर कार सं. 11103 का आगे का हिस्सा बुरी तरह क्षतिग्रस्त हो गया। ट्रैक्टर ट्रॉली द्वारा ले जाई जा रही बालू कैब तक फैल गई।

रेलगाड़ी से ट्रैक्टर ट्रॉली के ट्रॉली वाले भाग में टक्कर हुई थी। रेलगाड़ी रेलपथ से नहीं उतरी।

- ग) शीतकाल की ठंडी सुबह का समय था। सूचना के अनुसार, कोहरे के कारण दृश्यता खराब थी।
- घ) समुचित निगरानी में डीएमयू रेलगाड़ी को खोजेवाला वापस लाया गया। ध्वंसावशेष को हटाया गया तथा बाद में रेलपथ को फिट प्रमाणित किया गया।

**ड.) जनहानियां :**

यह रिपोर्ट करते हुए मुझे बहुत दुःख है कि दुर्घटना के फलस्वरूप, रेलगाड़ी का लोको पायलट, एक रेलवे फिटर (ऑफ ड्यूटी) और ट्रैक्टर ट्रॉली का एक ड्राइवर मारे गये थे। तीन अन्य रेल कार्मिकों को चोटें लगी थी जिनमें से दो की गंभीर थीं और एक की मामूली थी।

**च) यात्री संख्या :**

रेलगाड़ी की वहन क्षमता 684 यात्रियों की थी। वास्तव में यह 60 से 65 प्रतिशत के बीच थी।

## 2. राहत उपाय

### 2.1 सूचना :

- क) दुर्घटना की प्रथम सूचना लगभग 08.50 बजे समपार फाटक सं. सी-6 के गेटमैन द्वारा स्टेशन मास्टर/खोजेवाला को दी गई थी। बाद में, रेलगाड़ी के गार्ड ने अपने मोबाइल फोन से स्टेशन मास्टर/खोजेवाला और सेक्शन कन्ट्रोलर से बात की कि दुर्घटना में दो लोगों की मृत्यु हुई है। नियंत्रण कार्यालय ने मंडल अधिकारियों तथा अन्य संबंधितों को सूचित किया। स्टेशन मास्टर/खोजेवाला ने पहले ही 08.52 बजे 108 एम्बुलेन्स सेवा को सूचित कर दिया था।
- ख) 11.10 बजे राजकीय रेलवे पुलिस/जालंधर के पास एफआईआर दर्ज कराई गई थी।

### 2.2 चिकित्सा सहायता एवं राहत :

- क) वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी/जालंधर जिन्हें 08.52 बजे दुर्घटना की सूचना मिली, वे 08.55 बजे रवाना हुए और पैरामेडिकल की एक टीम के साथ सड़क मार्ग द्वारा 09.15 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंच गये। स्थल में दो घायल रेल कर्मचारियों को इन्जेक्शन लगाये गये। थोड़ी ही देर में 108 एम्बुलेन्स स्थल पर पहुंच गई और 09.35 बजे घायल यात्रियों सहित वापस हुई और उन्हें टैगोर चिकित्सालय/जालंधर में भर्ती कराया। सहायक लोको पायलट को 04.01.2015 को मंडल चिकित्सालय/फिरोजपुर में भर्ती कराया गया था। उपचार के उपरांत, उन सभी को अस्पताल से छुट्टी दे दी गई।
- ख) शव दुर्घटना स्थल से 10.15 बजे हटाये गये थे तथा उन्हें सिविल चिकित्सालय/जालंधर भेजा गया। पोस्ट मार्टम के बाद, 03.01.2015 की शाम को शव उनके रिश्तेदारों के सुपुर्द कर दिये गये थे।
- ग) दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर यान/लुधियाना जिसे 09.15 बजे आदेशित किया गया था, 09.35 बजे लुधियाना से रवाना हुई और करीब 10.35 बजे जालंधर शहर पहुंची। हालांकि, एआरएमई उपयोगी नहीं थी, क्योंकि 09.35 बजे तक ही एम्बुलेन्स द्वारा सभी घायलों को दुर्घटना स्थल से चिकित्सालय को भेजा जा चुका था।

- घ) रेलवे द्वारा मृतक ट्रैक्टर ट्रॉली ज़ाइवर की पत्नी को रू.50,000/- का अनुग्रह भुगतान किया गया था। रेलगाड़ी के मृतक लोको पायलट की पत्नी को भी अनुग्रह के रूप में रू.15,000/- की धनराशि का भुगतान किया गया था।
- ड.) रेलगाड़ी के यात्रीगण अपनी ओर से अपने गंतव्यों के लिए चले गये, क्योंकि दुर्घटना स्थल जालंधर सिटी के नजदीक था।

### 2.3 बहाली :

आगे के ज़ाइविंग पॉवर यान से ट्रैक्टर ट्रॉली हिस्सों को हटाने के उपरांत, 10.58 बजे रेलगाड़ी को खोजेवाला को वापस किया गया था। क्षतिग्रस्त ट्रैक्टर के हिस्सों को स्थल से हटाया गया। गिरी हुई बालू को साफ किया गया। यह सब दुर्घटना राहत रेलगाड़ी/लुधियाना के दुर्घटना स्थल पर पहुंचने से बहुत पहले हो गया। 11.35 बजे रेलपथ को फिट होने का प्रमाणपत्र दिया गया। यद्यपि रनिंग 13.00 बजे बहाल हो पाई थी।

### 2.4 यातायात अवरोध :

दुर्घटना के फलस्वरूप, रेलगाड़ी संख्या 74935 और 74938 (दोनों डीएमयू) निरस्त हुई थीं।

## 3. रेलगाड़ी

### 3.1 रेलगाड़ी का संयोजन एवं मार्शलिंग क्रम :

- क) 74934 डीएमयू रेलगाड़ी एक डीजल मल्टीपल यूनिट रेलगाड़ी थी। इसमें आठ कोच लगे हुए थे। पहला और आठवां कोच ज़ाइविंग पॉवर यान था, सभी कोचें निम्नलिखित क्रम में क्रमबद्ध किये गये थे :

ज़ाइविंग कैब से क्रमांक	कोच सं.	बाडी प्रकार	निर्माण वर्ष	पिछला पीओएच	वापसी की तिथि
1	11103	आईसीएफ/ज़ाइविंग पॉवर कार	2014	लागू नहीं	03/16
2	11634	आईसीएफ/ट्रेलिंग कार	2014	लागू नहीं	03/16
3	11630	आईसीएफ/ट्रेलिंग कार	2014	लागू नहीं	03/16
4	11632	आईसीएफ/ट्रेलिंग कार	2014	लागू नहीं	03/16
5	11629	आईसीएफ/ट्रेलिंग कार	2014	लागू नहीं	03/16
6	11631	आईसीएफ/ट्रेलिंग कार	2014	लागू नहीं	03/16
7	11633	आईसीएफ/ट्रेलिंग कार	2014	लागू नहीं	03/16
8	11109	आईसीएफ/ज़ाइविंग पॉवर कार	2014	लागू नहीं	05/16

रेलगाड़ी के ब्रेक कार्य करने की स्थिति में थे। जालंधर में डीजल कार शेड में अनुरक्षण अनुसूची के अंतर्गत दिनांक 02.01.2015 को रैक का पिछली अनुरक्षण किया गया था तथा इसे 7 दिन के लिए फिट प्रमाणित किया गया था। ड्राइविंग पॉवर यान की कोच बॉडी कार्टन स्टील की बनी हुई थी। अंडरफ्रेम संरचना कार्टन के साथ ही साथ माइल्ड स्टील दोनों का प्रयोग करके बनाया गया था।

ड्राइविंग पॉवर यान 11103 में हेडलाइट और स्पीडोमीटर फिट किये हुए थे जो कार्य करने की स्थिति में थे। इसकी कोई अनुरक्षण अनुसूची शेष नहीं थी।

ख) रेलगाड़ी का वजन 345.8 टन और लंबाई 178.956 मीटर थी। सभी कोचें एयर ब्रेक वाली थीं। उपलब्ध ब्रेक पॉवर 100 प्रतिशत था।

### 3.2 क्षति :

#### क) डीजल मल्टीपल यूनिट को क्षति :

सामने की ड्राइविंग पॉवर यान 11103 के क्षतिग्रस्त हिस्सों का सार निम्नवत है :

- मास्टर कन्ट्रोलर सहित ड्राइविंग केबिन का ड्राइवर डेस्क।
- ईपी कन्ट्रोलर,
- बीएल बाक्स, ईसीएस, लोड मीटर, इंडीकेशन पैनल, जीसीएस, सभी टॉगिल स्विचें, पुश बटन और प्रेशर स्विचें, पार्किंग ब्रेक उपस्कर, पूर्ण इंटरकनेक्टिंग वायरिंग तथा सभी टर्मिनल बोर्ड।
- एयर ड्रायर का अंडरफ्रेम पाइप लाइन, एमआर (1), और एमआर (2) सभी टूटे हुए।
- हार्न असेम्बली, रिजवायर एवं पाइप लाइन झुकी तथा टूट गई है।
- डेड मैन हैंडिल।
- एयरब्रेक इंटरकनेक्टिंग केबिन पाइपें।
- ईपी ब्रेक कन्ट्रोलर, पार्किंग ब्रेक आइसोलेटिंग कॉक।
- पैनल पर सभी गेज
- कैटल गार्ड
- लुक आउट ग्लास

○ फीड पाइप, एंगल कॉक और बफर सहित ब्रेक पाइप

पीछे की ओर ट्रेल कर रहीं ड्राइविंग पॉवर कार सहित अन्य 7 कोचों में कोई क्षति नहीं हुई थी। कोचों को हुई क्षति की अनुमानित लागत रु. 2,00,000/- है।

ख) रेलपथ को क्षति :

इसमें रेलपथ को कोई क्षति नहीं हुई थी।

ग) सिगनल व्यवस्था को क्षति :

इसमें सिगनल व्यवस्था को कोई क्षति नहीं हुई थी।

घ) विद्युत उपकरणों को क्षति :

इसमें कोई क्षति नहीं हुई थी।

ड.) क्षति की अनुमानित लागत :

घटना के फलस्वरूप रेल परिसम्पत्तियों को हुई क्षति की कुल लागत का सारांश नीचे दिया गया है :

ड्राइविंग पॉवर यान	रु. 2,00,000/-
कोचें	कुछ नहीं।
रेलमार्ग	कुछ नहीं।
विद्युत उपकरण	कुछ नहीं।
सिगनल व्यवस्था	कुछ नहीं।
<b>कुल योग</b>	<b>रु.2,00,000/-</b>

3.3 ट्रेक्टर ट्रॉली को क्षति :

ट्रेक्टर ट्रॉली काफी क्षतिग्रस्त थी। क्षतिग्रस्त ट्रेक्टर गेज लॉज के निकट पाया गया था। ट्रेक्टर ट्रॉली सामने की ड्राइविंग पॉवर यान से फंसा हुआ पाया गया था और समपार फाटक से 473 मीटर तक खिंचा हुआ था।

## 4. स्थानीय दशायें

4.1 सेक्शन और स्थल :

क) दुर्घटना गैर विद्युतीकृत फिरोजपुर छावनी-जालंधर सिटी जं. एकल लाइन सेक्शन में खोजेवाला और जालंधर सिटी जं. स्टेशनों के बीच किमी. 6/9-8 में मानव नान-इंटरलॉकड इंजीनियरी समपार नं. सी-6 पर घटी। दुर्घटना स्थल पंजाब राज्य के जालंधर जिला में पड़ता है।

दुर्घटना स्थल के चारों ओर का भूभाग की प्रकृति समतल और कृषि योग्य है। स्थल में रेलपथ की दिशा पश्चिम से पूर्व को है। लेवेल ग्रेड पर लाइन 1 डिग्री दायें हाथ वक्र पर है। दुर्घटना स्थल में किनारे की ऊंचाई 0.85 मीटर है।

ख) रेलपथ में 52 किग्रा. की पटरियां और एम+7 घनत्व पर पीएससी स्लीपर बिछाये गये हैं।



- ग) यह एकल लाइन वाला सेक्शन है, जिस पर मल्टीपल ऐस्पेक्ट कलर लाइट सिगनल व्यवस्था का प्रावधान किया गया है। सेक्शन में मानक 1 इंटरलॉकिंग लगाई गई है। पैनलों को एसएम स्लाइड कन्ट्रोल द्वारा प्रचालित किया जाता है। खोजेवाला स्टेशन में डाटा लॉगर नहीं लगाया गया है।
- घ) दुर्घटना स्थल का स्केच परिशिष्ट-। के रूप में संलग्न है।

#### 4.2 मुख्यालय और क्षेत्राधिकार :

मंडल रेल प्रबंधक/फिरोजपुर मंडल के प्रधान हैं। सभी शाखा अधिकारीगणों का मुख्यालय भी फिरोजपुर है। नियंत्रण कार्यालय भी फिरोजपुर में स्थित है। चल स्टॉक, यानि कि डीजल मल्टीपल यूनिटों का अनुरक्षण डीजल कार शेड, जालंधर में किया जा रहा है। सहायक मंडल इंजीनियर/2/फिरोजपुर और वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ/लोहियां खास जं. रेलमार्ग के प्रभारी हैं। नान-इंटरलॉक किया हुआ समपार फाटक सं. सी-6 को खोजेवाला स्टेशन से नियंत्रित किया जाता है।

#### 4.3 कार्यप्रणाली :

नील्स के टोकेन उपकरण के प्रयोग द्वारा अब्सॉल्यूट ब्लॉक सिस्टम पर फिरोजपुर छावनी – जालंधर सिटी जं. लाइन में कार्य होता है।

#### 4.4 सेक्शन गति, स्थायी/अस्थायी गति सीमायें :

डीएमयू रेलगाड़ियों हेतु सेक्शन में अधिकतम अनुमेय गति 95 किमी. प्रति घंटा की है। दुर्घटना के दिन किसी रेलगाड़ी हेतु इस फाटक पर अथवा इसके आसपास कोई स्थायी अथवा अस्थायी गति सीमा नहीं लगाई गई थी।

#### 4.5 रिपोर्ट में संदर्भित स्टेशनों/स्थितियों की किलोमीटर दूरी :

किलोमीटर को जालंधर शहर जं. स्टेशन से माना गया है। दुर्घटना हेतु प्रासंगिक महत्वपूर्ण स्टेशनों/स्थितियों की किमी. में दूरी निम्नवत हैं :

<u>स्टेशन</u>	<u>किमी.</u>
फिरोजपुर छावनी	117.42
लोहियां खास जं.	51.56
हुसैनपुर	28.65
खोजेवाला	12.23
<b>समपार फाटक सं0 सी-6</b>	<b>6/9-8</b>
डीएवी कालेज हाल्ट	3.35
जालंधर सिटी जं.	0.00

### 5. मुख्य विशेषतायें

- 5.1 समपार सं. सी-6 एक मानव नान-इंटरलॉकड इंजीनियरी समपार है। फाटक की सामान्य स्थिति 'सड़क यातायात हेतु बंद' की है। समपार खोजेवाला स्टेशन से रेलवे फोन से जुड़ा हुआ है।

5.2 दिसंबर, 2014 में फाटक का टीवीयू 8751 है, जिसे 24 घंटे में समपार पार करने वाले सड़क वाहनों की औसत संख्या और रेलगाड़ियों की संख्या से गुणा करके निकाला जाता है। यानि कि

एक दिन में सड़क वाहन यूनिटों की औसत संख्या = 380.51

रेलगाड़ियों की संख्या = 23

तिपहिया और साइकल रिक्शा को आधा यूनिट माना गया है।

समपार की ओवरहॉलिंग सितंबर, 2014 में की गई थी।

5.3 ट्रैक्टर ट्रॉली समपार में दाएं हाथ की ओर से घुसी थी। ट्रैक्टर ट्रॉली की यात्रा की दिशा में रेलवे बाउन्डरी में फाटक से 15 मीटर पर गति अवरोध लगाया गया है और फाटक से 67 मीटर की दूरी पर एक गति अवरोध चेतावनी पट्ट लगाकर सुरक्षित किया गया है। फाटक से 129.60 मीटर की दूरी में एक समपार चेतावनी बोर्ड भी लगाया गया है। पहुंच मार्ग पर सड़क की चौड़ाई 3.20 मीटर है और यह समपार 5.00 मीटर है। सड़क पर डामर लगा है। समपार भाग में फर्श बनाने वाले ब्लॉक लगाये गये हैं।

इसी प्रकार की मूलभूत सुविधायें सड़क के दूरी ओर भी विद्यमान हैं।

जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है सड़क चेतावनी बोर्ड रेलवे द्वारा एक अंतरिम उपाय के रूप में लगाया हुआ बताया गया है क्योंकि राज्य सरकार द्वारा मोटर वाहन अधिनियम के अनुसार यथा आवश्यक टाइप सी-36 और सी-37 के सड़क चेतावनी बोर्ड नहीं लगाये गये हैं।

5.4 समपार में सड़क प्रयोगकर्ता हेतु रेलगाड़ी की दृश्यता साफ मौसम में 335 मीटर है।

5.5 रेलगाड़ी हेतु डब्ल्यू/एल बोर्ड रेलगाड़ी यात्रा की दिशा में समपार के खोजेवाला छोर में समपार से 600 मीटर पर उपलब्ध था।

5.6 रेलगाड़ी हेतु समपार की अप्रोच पर वक्रता 1 डिग्री की है। सड़क रेलपथ को सही कोण में पार कर रही है।

5.7 रिपोर्ट के अनुसार दुर्घटना के समय मौसम कोहरेदार था।

5.8 फाटक बंद करने के लिए समपार के गेटमैन द्वारा 08.30 बजे प्राइवेट नं. 79 का आदान प्रदान किया गया था, जिसे स्टेशन मास्टर/खोजेवाला द्वारा ठीक तरह से अभिलेखित किया गया है।

5.9 रेलगाड़ी 08.34 बजे खोजेवाला स्टेशन से रवाना हुई। यह लगभग 08.39 बजे ट्रैक्टर ट्रॉली से टकराई थी।

क) अंतिम क्षणों में आगे के डीपीसी 11103 में रिकार्ड की गई गति निम्नवत थी :

समय	डीपीसी 11103 का किमी.	गति किमी. प्रति घंटा
08:38:37	106534.4	88 से 90
08:38:57	106534.9	
08:38:58	106534.9	88 से 90
08:39:07	106535.1	
08:39:08	106535.1	88 से 90
08:39:18	106535.4	
08:39:19	106535.4	92
08:39:19	106535.5	
08:39:19	106535.5	93

डीपीसी 11103 के किमी. उत्तर रेलवे द्वारा प्रदान किये गये स्पीडोमीटर के प्रिंटआउट पर आधारित हैं, जो एक दशमलव की शुद्धता तक हैं।

08:39:29 के उपरांत आगे की डीपीसी 11103 डीपीसी से कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं हुआ।

ख) अंतिम कुछ क्षणों में पीछे के डीपीसी 11109 में रिकार्ड की गई गति निम्नवत थी :

समय	डीपीसी 11103 का किमी.	गति किमी. प्रति घंटा
08:38:41	130188.842	87
08:38:55	130189.183	
08:38:56	130188.208	88 से 90
08:39:13	130188.629	
08:39:14	130188.655	91 से 92
08:39:19	130188.782	
08:39:20	130188.808	91
08:39:23	130188.884	
08:39:24	130188.909	87
08:39:32	130188.085	70
08:39:40	130188.217	50
08:39:50	130188.321	26
08:39:55	130188.342	14
08:39:58	130188.349	5
08:39:59	130188.350	0

- 5.10 उत्तर रेलवे ने परिपत्र संख्या 403-टी/आप्ट/सैफ्टी सर्कुलर/14/भाग-।। दिनांक 24.10.2014 जारी किया गया है जिसके अनुसार "कोहरे के दौरान ....लोको पायलट रेलगाड़ी को उस गति में चलायेंगे जिसमें वह ब्रेक पावर, भार, दृश्यता इत्यादि के आधार पर वह उसे नियंत्रित कर सकें। अब्साल्यूट सिस्टम की कार्य प्रणाली में रेलगाड़ी की गति 60 किमी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए। . . . . .। "
- 5.11 दुर्घटना के बाद रेलपथ पर को बैनर फ्लैग अथवा हैंड फ्लैग नहीं पाया गया था।
- 5.12 दुर्घटना के दिन ड्यूटी पर आने से पूर्व लोको पायलट ने मुख्यालय में 42 घंटे का विश्राम मनाया था। उसने ड्यूटी हेतु पर आते समय ब्रीथ एनालाइजर परीक्षण पास किया था। सहायक लोको पायलट ने 26 घंटे का विश्राम मनाया था। लोको पायलट और सहायक लोको पायलट की आवधिक चिकित्सा परीक्षण अथवा पुनश्चर्या पाठ्यक्रम में जाना बकाया नहीं था।
- 5.13 वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा संयुक्त रूप से दिनांक 05.02.2015 को संचालित किये गये परीक्षणों के अनुसार दिन के समय में इस समपार से किसी लदे हुए ट्रैक्टर ट्रॉली को पार करने में 15.9 से 18.2 सेकंड लगते हैं। 05.02.2015 को किये गये अगले परीक्षणों यह दर्शाता है कि समपार के खोजेवाला छोर में व्हीसिल बोर्ड से किसी डाउन ट्रेन की व्हीसिल सड़क प्रयोगकर्ताओं और समपार नं. सी-6 में गेटमैन को सुनाई देती है।

- 5.14 एक दिन पहले यानि कि 02.01.2015 को खोजेवाला स्टेशन का अभिलेख प्रकट करता है कि समपार सं. सी-6 जो कि खोजेवाला के नियंत्रण में है, अप रेलगाड़ियों हेतु जालंधर शहर जं. को लाइन क्लीयर के उपरांत बंद थी :

रेलगाड़ी सं.	जालंधर सिटी जं. को लाइन क्लीयर प्रदान किया गया	समपार सी-6 बंद हुआ
19226 अप	07:07	07:10
74933 अप	07:28	07:30
74935 अप	08:57	09:00
54643 अप	14:52	15:00
19224 अप	15:32	15:48
पीटी/गुड्स	17:17	17:20

- 5.15 93 किमी. प्रति घंटा के गति में रेलगाड़ी रनिंग की गणना की गई आपातकालीन ब्रेकिंग दूरी लगभग 680 मी. है।
- 5.16 ट्रैक्टर ट्रॉली सं. पीबी-08 सीपी-3616 का पंजीकरण प्रमाणपत्र वैध था। ट्रैक्टर ट्रॉली के ड्राइवर के पास वैध ड्राइविंग लाइसेन्स था।

## 6 – अनंतिम निष्कर्ष

- 6.1 अब तक मेरे पास उपलब्ध तथ्यपूर्ण, सामग्री और परिस्थितिजन्य साक्ष्यों का सावधानी से विचार करने के उपरांत, मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूं कि "दिनांक 03.01.2015 को लगभग 08.39 बजे उत्तर रेलवे के फिरोजपुर मंडल के फिरोजपुर छावनी-जालंधर शहर जं. बीजी एकल लाइन गैर विद्युतीकृत सेक्शन पर खोजेवाला और जालंधर शहर जं. स्टेशनों के बीच किमी. 6/9-8 में मानव गैर इंटरलॉक किए हुए समपार सं. सी-6 पर डीजल मल्टीपल यूनिट रेलगाड़ी सं.74934 डाउन फिरोजपुर छावनी-जालंधर शहर जं. की ट्रैक्टर ट्रॉली सं. पीबी 08 सीपी 3616 से हुई टक्कर समपार सं. सी-6 के लिफ्टिंग बैरियरों के कारण हुई जो आने वाली रेलगाड़ी के सामने खुले रह गये थे।
- 6.2 दुर्घटना को "समपार की कार्यविधि में त्रुटि" की कोटि के अधीन वर्गीकृत किया जाता है।

## 7- तात्कालित संस्तुतियां

- 7.1 मेरी तात्कालित संस्तुति निम्नलिखित हैं :

उत्तर रेलवे को एक माह का निम्नानुसार अभियान चलाना चाहिए :

- रेलगाड़ियों को लाइन क्लीयर प्रदान करने से पहले उनके नियंत्रणाधीन गैर इंटरलॉक फाटकों का बंद होना सुनिश्चित करने हेतु स्टेशन मास्टर्स की क्रियाविधि पर निगरानी रखना।
- गेटमैनों की सजगता पर निगरानी रखने तथा फाटकों की समुचित ढंग से खोलने/बंद करने हेतु समपारों में औचक निरीक्षण करना।
- कोहरे के मौसम में जब दृश्यता कम हो तब लोको पॉयलटों की गति से ऊपर चलाने की निगरानी करना।

भवदीय,

बंगलौर

दिनांक 11 फरवरी, 2015.  
संलग्न : परिशिष्ट-।

(सतीश कुमार मित्तल)  
रेल संरक्षा आयुक्त  
दक्षिणी परिमंडल, बंगलौर।

प्रतिलिपि निम्नलिखित को सूचना एवं आवश्यक कार्रवाई हेतु प्रेषित :

1. सचिव, रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली।
2. महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे, नई दिल्ली।

संलग्नक : परिशिष्ट-।

(सतीश कुमार मित्तल)  
रेल संरक्षा आयुक्त  
दक्षिणी परिमंडल, बंगलौर।