

संख्या. टी.12011 / 1 / 2014 / सीसी / 202 / 558

दिनांक 03 / 07.07.2014

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त,
अशोक मार्ग,
लखनऊ-226001.

विषय : मध्य रेलवे के मुंबई मंडल के पनवेल – रोहा एकल लाइन बीजी गैर-विद्युतीकृत सेक्शन पर किमी. 135 / 4-5 में नागोथेन और रोहा के बीच दिनांक 04.05.2014 को 09.33 बजे 50105 डाउन दीवा – सावंतवाडि रोड पैसेन्जर की दुर्घटना।

महोदय,

उपरोक्त दुर्घटना पर सांविधिक जांच की 'प्रारम्भिक रपट' आपके सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु कृपया संलग्न है।

भवदीय,

हस्ताक्षरित

दि. 3.7.2014

(चेतन बक्शी)

रेल संरक्षा आयुक्त,
मध्य परिमंडल, मुंबई।

संख्या. टी.12011 / 1 / 2014 / सीसी / 202 / 558

दिनांक 03 / 07.07.2014

प्रति अनंतिम निष्कर्ष एवं तत्काल संस्तुतियों के साथ सूचनार्थ एवं उचित कार्यवाही हेतु प्रेषित :

प्रतिलिपि सेवा में अग्रसारित –

1. सचिव (संरक्षा), रेलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली- 110 001
2. महाप्रबंधक, मध्य रेलवे, छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, मुंबई ।
3. मुख्य प्रबंध निदेशक, कोंकण रेल कारपो. लि., सीबीडी बेलापुर, नवी मुंबई।
4. मुख्य सिविल इंजीनियर, मुख्य परिचालन प्रबंधक, मुख्य यांत्रिक इंजीनियर, मुख्य संरक्षा अधिकारी / मध्य रेलवे, छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, मुंबई ।

हस्ताक्षरित

दि. 3.7.2014

(चेतन बक्शी)

रेल संरक्षा आयुक्त,
मध्य परिमंडल, मुंबई।

संलग्न : उपरोक्त।

भारत सरकार
नागर विमानन मंत्रालय
(रेल संरक्षा आयोग)

संख्या. टी.12011 / 1 / 2014 / सीसी / 202

दिनांक 03.07.2014

प्रेषक :

रेल संरक्षा आयुक्त,
मध्य परिमंडल,
चर्चगेट स्टेशन भवन, एनेक्सी,
द्वितीय तल, महर्षि कार्वे रोड,
मुंबई-400 020

सेवा में,

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

विषय : मध्य रेलवे के मुंबई मंडल के पनवेल – रोहा एकल लाइन बीजी गैर-विद्युतीकृत सेक्शन पर किमी. 135/4-5 में नागोथेन और रोहा के बीच दिनांक 04.05.2014 को 09.33 बजे 50105 डाउन दीवा – सावंतवाडि रोड पैसेन्जर की दुर्घटना।

1.1 प्रस्तावना :

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा प्रकाशित “रेल दुर्घटना सांविधिक जांच नियमावली, 1998” के नियम 3 के अनुसार, मुझे उपर्युक्त घटना में अपनी सांविधिक जांच की प्रारंभिक रपट प्रस्तुत हुए हर्ष हो रहा है।

1.2 निरीक्षण एवं जांच :

1.2.1 मुख्य संरक्षा अधिकारी/मध्य रेलवे ने दिनांक 04.05.2014 को करीब 10.15 बजे मुझे दुर्घटना की सूचना दी। उन्होंने बताया कि 09.33 बजे नागोथेन और रोहा स्टेशनों के बीच किमी. 135/4-5 पर 50105 डाउन दीवा-सावंतवाडि रोड पैसेन्जर का इंजन और 7 कोच पटरी से उतर गये हैं।

तदन्तर, मुख्य संरक्षा अधिकारी/मध्य रेलवे ने सूचित किया कि 50105 डाउन पर यात्रा कर रहे कुछ यात्री मर गये हैं और कुछ घायल हो गये हैं। मैंने उन्हें बताया कि मैं दुर्घटना की जांच करूंगा, इसलिए मेरे निरीक्षण की व्यवस्था करें और सुरागों को संभाल कर रखें।

- 1.2.2** दिनांक 04.05.2014 को करीब 11.00 बजे, मैं सड़क मार्ग से दुर्घटना स्थल के लिए रवाना हुआ और करीब 15.00 बजे वहां पहुंच गया। मैंने दुर्घटना स्थल का निरीक्षण किया। निरीक्षण के दौरान निम्नलिखित अधिकारी मेरे साथ थे :-
- (1) मुख्यालय अधिकारी : पीसीई, सीएमपीई/डीज़ल, सीई (जी) एवं उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/इंजी।
 - (2) मुंबई मंडल के अधिकारी : विशेष कार्याधिकारी, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/जी, वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी, वरिष्ठ मंडल अभियंता (सीओ), मंडल अभियंता (ई), वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर, वरिष्ठ मंडल सुरक्षा कमांडेंट एवं सहायक मंडल इंजीनियर/पनवेल।
- 1.2.3** दिनांक 04.05.2014 को दुर्घटना स्थल का दौरा करने के उपरांत, मैंने रोहा में उस अस्पताल का दौरा किया जहां घायल यात्रियों को भर्ती किया गया था। चिकित्सालय के दौरे के दौरान निम्नलिखित अधिकारी/डॉक्टर साथ थे :-
- (1) मुख्य संरक्षा अधिकारी/मध्य रेलवे, उप मुख्या संरक्षा अधिकारी/सिगनल एवं दूरसंचार/मध्य रेलवे, कार्यपालक निदेशक/स्वास्थ्य, कोंकण रेलवे, उप मुख्य चिकित्सा अधिकारी/कोंकण रेलवे।
 - (2) चिकित्सालय दौरे के दौरान मध्य रेलवे के कोई रेलवे डॉक्टर उपलब्ध नहीं थे। रोहा में ग्रामीण चिकित्सालय के दौरे के उपरांत, सीएमडी/मध्य रेलवे एवं सीएमएस/कल्याण करीब 18.00 बजे चिकित्सालय के मुख्य द्वार के निकट मुझे मिले थे। रोहा में ग्रामीण चिकित्सालय का दौरा करने के उपरांत मैंने रोहा में ही वागले चिकित्सालय का दौरा किया।
- 1.2.4** दिनांक 06.05.2014 को मैंने जेजे चिकित्सालय/मुंबई और सैन चिकित्सालय/मुंबई का दौरा किया, जहां घायल यात्रियों को भर्ती किया गया था। चिकित्सालय दौरे के दौरान, मेरे साथ निम्नलिखित अधिकारीगण थे :-
- (1) मुख्यालय अधिकारी : मुख्य चिकित्सा निदेशक एवं मुख्य संरक्षा अधिकारी/मध्य रेलवे।
 - (2) मुंबई मंडल के अधिकारी : मंडल रेल प्रबंधक, विशेष कार्य अधिकारी, मुख्य चिकित्सा अधीक्षक/भायखला, वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त, वरिष्ठ मंडल सुरक्षा अधिकारी एवं भायखला चिकित्सालय के डॉक्टर।
- 1.2.5** मेरे अनुदेशों के आधार पर, मध्य रेलवे द्वारा समाचार पत्रों में दुर्घटना के संबंध में जानकारी रखने वाले लोगों को यह सूचित करते हुए सूचना प्रकाशित कराई गई थी कि वे मंडल रेल प्रबंधक/बीबी के सम्मेलन कक्ष में दिनांक 08.05.2014 को 10.00 बजे से आयोजित होने वाली जांच में दुर्घटना के संबंध में स्वयं उपस्थित होकर साक्ष्य प्रस्तुत करें अथवा रेल संरक्षा आयुक्त, सेन्ट्रल सर्किल, द्वितीय तल, चर्चगेट स्टेशन भवन एनेक्सी, महर्षि कार्वे रोड, मुंबई-400020 को लिखित रूप में साक्ष्य प्रस्तुत करें।
- 1.2.6** मंडल रेल प्रबंधक/बीबी के सम्मेलन कक्ष में दिनांक 08.05.2014, 09.05.2014 एवं 12.05.2014 को जांच 10.0 बजे प्रारंभ की गई और 18.00 बजे तक चली थी। जांच के दौरान दिनांक 12.05.2014 को कोंकण रेल नि. लि. और मुंबई मंडल की टीम ने आयोग द्वारा पूछे गये प्रश्नों के उत्तर देने और मांगे गये प्रलेखों को प्रस्तुत करने हेतु समय प्रदान करने का अनुरोध किया। उनके अनुरोध पर विचार करते हुए मंडल रेल प्रबंधक/बीबी के सम्मेलन कक्ष में जांच की अगली तिथि 21.05.2014 को 10.00 से 18.00 बजे तक निर्धारित की गई थी। दिनांक 21.05.2014 को जांच 10.00 बजे प्रारंभ की गई और 18.00 बजे तक चली थी। दिनांक 21.05.2014

को जांच के दौरान कोंकण रेल निगम लि. और मुंबई मंडल की टीम ने आयोग द्वारा पूछे गये प्रश्नों के उत्तर देने और मांगे गये प्रलेखों को प्रस्तुत करने हेतु समय बढ़ाने का अनुरोध किया। उनके अनुरोध पर विचार करते हुए मंडल रेल प्रबंधक/बीबी के सम्मेलन कक्ष में जांच की अगली तिथि 28.05.2014 को 10.00 से निर्धारित की गई। जांच दिनांक 28.05.2014 को 10.00 बजे प्रारंभ की गई और 18.00 बजे तक चली थी। दिनांक 28.05.2014 को जांच के दौरान, मुख्य परिचालन प्रबंधक/कों. रेल. निगम लि., मुख्य यांत्रिक इंजीनियर/कों. रेल नि. लि. एवं सीआरएमई/मडगांव ने न तो सभी प्रश्नों के उत्तर दिये और न ही मडगांव में रैक के अनुरक्षण के मूल अभिलेख ही प्रस्तुत किया। इस कारण उन्हें दिनांक 03.06.2014 को 15.00 बजे तक शपथ पत्र पर प्रश्नों के उत्तर प्रस्तुत करने को कहा गया था। उन्होंने दिनांक 12.06.2014 को शपथ पत्र प्रस्तुत किया।

1.2.7 जांच के दौरान साक्ष्य अभिलेखित किये गये थे। अपर जिलाधिकारी/रायगढ़ एवं पुलिस अधीक्षक/रायगढ़ जांच में उपस्थित हुए। जांच में महाप्रबंधक/मध्य रेल का प्रतिनिधित्व सीपीएमई/डीजल और रेलवे बोर्ड का प्रतिनिधित्व सीटीई/मध्य रेल ने किया। जांच में निम्नलिखित रेल अधिकारी उपस्थित हुए :

- (1) मुख्यालय के अधिकारी : सीएसओ, सीएसई, सीटीई, सीएमपीई/डी, सीईई/जी, सीएमडी, सीएमएस/भायखला, सीएमएस/कल्याण।
- (2) बीबी मंडल के अधिकारी : डीआरएम, ओएसडी, एडीआरएम, सीनियर डीएससी, सीनियर डीएसटीई/सीओ, सीनियर डीएमई/सीएंडडब्ल्यू, सीनियर डीएसओ, सीनियर डीएमई/फ्रे. एवं आप., सीनियर डीईएन/सीओ, सीनियर डीईएन/ई, सीनियर डीओएम, डीईएन/ई, सीनियर डीएमई/कल्याण डीजल षेड और भायखला एवं कल्याण चिकित्सालय के अन्य डाक्टर।
- (3) केआरसीएल के अधिकारी : ईडी/स्वास्थ्य, सीएमई, सीओएम, आरआरएम/करवार, डिप्टी सीएसओ/मडगांव, सीनियर आरएमई/मडगांव, एसएमई/मडगांव।
- (4) दक्षिण रेलवे के अधिकारी : सीनियर डीएमई/डीजल शेड/ईआरएस। आवश्यकता के अनुसार, जांच में, मुख्यालय एवं मुंबई मंडल के अन्य अधिकारी बुलाये गये थे।

1.2.8 सुरागों का परिरक्षण :

रेल प्रशासन द्वारा दुर्घटना के प्रासंगिक अचल चित्रों की व्यवस्था की गई थी। दुर्घटना के संयुक्त प्रेक्षणों को अभिलेखित किया गया था। पुनर्बहाली के दौरान, इंजन और छः कोचों लुढ़काये एवं फेंके गये थे, इसलिए संयुक्त समिति द्वारा इंजन और कोचों की बोगियों की संयुक्त माप नहीं की जा सकी थी।

अन्य अभिलेख परिरक्षित और जांच में प्रस्तुत किये गये थे।

1.3 दुर्घटना :

1.3.1 दिनांक 04.05.2014 को, 50105 डाउन दिवा-सावंतवाडि रोड पेसेन्जर (यहां इसके आगे 'रेलगाड़ी' अथवा '50105 डा.' अथवा 'यात्री रेलगाड़ी' कहा गया है) 09.19 बजे नागोथेन में पहुंची। 12217 अप कोचूवेली-चंडीगढ़ सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस से कासिंग, जो 09.23 बजे रन थू नागोथेन पार की, के उपरांत 50105 डा. ने 09.25 बजे नागोथेन छोड़ा। 09.33 बजे नागोथेन और रोहा स्टेशनों के बीच किमी. 135/4-5 पर इंजन और सात कोच इंजन से 1 से 7 तक क्रमबद्ध पटरी से उतर गए। इंजन और कोचें क्रमवार पहली से चार तक लुढ़क/पलट गई थीं।

1.3.2 इस रिपोर्ट में उल्लिखित 'दायें' और 'बायें', 'पीछे' और 'आगे', 'पहले' और 'बाद', 50105 डा. के संचलन की दिशा के संदर्भ में है।

1.4 मौतें :

दुःख के साथ रिपोर्ट करना पड़ता है कि दुर्घटना में 23 यात्रियों की मौत हुई, 37 यात्रियों को गंभीर चोटें आईं, 50 यात्रियों को साधारण चोटें आईं और 106 यात्रियों को हल्की चोटें आईं (कुल घायल 193)।

1. राहत उपाय

2.1 सूचना :

लगभग 09.37 बजे, एलपीजी/पनवेल (गवाह सं. सीआरईडब्ल्यू/5) जो 50105 डा. पर पायलट-रोहा के रूप में रेल इंजन पर यात्रा कर रहा था, ने 50105 डा. की दुर्घटना के बारे में नियंत्रण कक्ष में ड्यूटी पर तैनात एलपीसी/डीज़ल (गवाह सं. सीटीएल/2) को सूचित किया। एलपीसी/डीज़ल ने तत्काल सीएचसी (गवाह सं. सीटीएल/1) तथा अन्य संबंधित अधिकारियों को सूचित किया। सीएचसी ने सेक्शन कंट्रोलर, आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ बीएमसी, मध्य रेल मुख्यालय और केआरसीएल को सूचित किया। लगभग 09.38 बजे ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/रोहा (गवाह सं. ओपीटीजी/1) को स्थानीय व्यक्ति से 50105 डा. की दुर्घटना के बारे में सूचना प्राप्त हुई। उन्होंने तुरन्त सेक्शन कंट्रोलर और टीआई/पनवेल को सूचना दी। आगे उन्होंने सिटी पुलिस, एम्बुलेन्स सेवा, सरकारी अस्पताल और प्राइवेट नर्सिंग होम्स को सूचित किया तथा चिकित्सा सहायता के साथ दुर्घटना स्थल पर पहुंचने का अनुरोध किया।

2.2 चिकित्सा देखभाल :

2.2.1 स्टेशन मास्टर/रोहा (गवाह सं. ओपीटीजी/1) द्वारा दी गई सूचना के अनुसार एम्बुलेन्स सेवायें, सरकारी अस्पतालों और निजी नर्सिंग होम एम्बुलेन्स दुर्घटना स्थल पर पहुंची और घायल यात्रियों को रोहा तथा नागोथेन के अस्पतालों में पहुंचाया।

2.2.2 एआरएमई का संचलन :

2.2.2.1 एआरएमई के संचलन का विवरण नीचे वर्णित है :

क्र.सं.	विवरण	कल्याण एआरएमई	रत्नागिरी एआरएमई
1.	आदेश का समय	09.40 बजे	09.54 बजे
2.	प्रस्थान का समय	10.07 बजे	10.08 बजे
3.	नागोथेन पहुंचने का समय और स्थल हेतु प्रस्थान	12.00 / 12.25 बजे	—
4.	रोहा पहुंचने का समय एवं स्थल पर प्रस्थान	—	13.46 / 14.10 बजे
5.	दुर्घटना स्थल पर पहुंचने का समय	12.35 बजे	14.45 बजे

मुख्य चिकित्सा अधीक्षक/कल्याण 2 डाक्टर और पैरा-मेडिकल स्टाफ के साथ कल्याण एआरएमई द्वारा 12.35 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंचे।

एसएमओ/आरएन/केआर, एमओ/सीएचआई/केआर पैरा-मेडिकल स्टाफ के साथ आरएन एएमआई द्वारा 14.46 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंचे।

2.2.3 केआरसीएल एवं मध्य रेलवे की चिकित्सा टीम का सड़क मार्ग से दुर्घटना स्थल पर संचलन :

2.2.3.1 केआरसीएल की मेडिकल टीम :

कार्यकारी निदेशक/स्वास्थ्य/केआरसीएल एवं उप मुख्य चिकित्साधिकारी/केआरसीएल 13.05 बजे ग्रामीण चिकित्सालय, रोहा पहुंचे, जहां दुर्घटना स्थल से घायल यात्रियों को शिफ्ट किया गया था। कार्यकारी निदेशक/स्वास्थ्य/केआरसीएल ने अपनी टीम के साथ अन्य चिकित्सालयों का भी दौरा किया जहां घायल यात्रियों को भर्ती किया गया था।

2.2.3.2 कल्याण चिकित्सालय एवं थाणे चिकित्सालय की चिकित्सा टीम :

मंडल चिकित्साधिकारी/कल्याण पैरामेडिकल कर्मचारियों के साथ पीओएमकेए सहित 10.15 बजे एम्बुलेन्स द्वारा कल्याण से रवाना हुए और 14.00 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंचे।

वरिष्ठ मंडल चिकित्साधिकारी/कल्याण पैरामेडिकल कर्मचारियों के साथ पीओएमकेए सहित 12.30 बजे एम्बुलेन्स द्वारा कल्याण से रवाना हुए और 16.00 बजे ग्रामीण चिकित्सालय/रोहा पहुंचे।

वरिष्ठ मंडल चिकित्साधिकारी 11.11 बजे टीएनए से रवाना हुए और 14.45 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंचे।

2.2.3.3 केन्द्रीय चिकित्सालय भायखला का चिकित्सा दल :

एसीएचडी । एवं 2/भायखला, एसीएचडी/कुर्ला 11.22 बजे भायखला चिकित्सालय से रवाना हुए और 15.00 बजे नागोथेन ग्रामीण चिकित्सालय पहुंचे थे।

एमडी/भायखला, सीएमपी/भायखला 12.30 बजे टैक्सी से रवाना हुए और 16.00 बजे नागोथेन ग्रामीण चिकित्सालय पहुंचे थे।

2.3 अनुग्रह भुगतान :

दुर्घटना में मृतक 23 यात्रियों में से 22 यात्रियों के परिवार के निकटतम प्रत्येक संबंधी को रु. 2,00,000/- का (एक यात्री जिसकी मृत्यु दुर्घटना में हुई की पहचान नहीं हो सकी), 37 यात्रियों को जो दुर्घटना में गंभीर रूप से घायल हुए थे, प्रत्येक को रु. 50,000/- और 50 यात्रियों को जिन्हें साधारण चोटें आई थी प्रत्येक को रु. 10000/-का अनुग्रह भुगतान मध्य रेलवे द्वारा किया गया।

2.4 पुनरुद्धार :

2.4.1 एआरटी/बीडी रेलगाड़ियों के संचलन का समय नीचे वर्णित है :-

क्र.सं.	ब्रेकडाउन	आदेश देने का समय	प्रस्थान का समय	स्थल पर पहुंचने का समय
1.	कल्याण रोड एआरटी	09.56	10.30	14.30
2.	कुर्ला 140 टन केन	09.40	10.22	20.30
3.	कल्याण बीडीटी	09.40	10.35	12.35
4.	वर्ना 140 टन केन	11.05	11.38	19.35

5	निजी रोड क्रेन 75 टन	—	20.30
---	----------------------	---	-------

50105 डाउन की पिछली 12 कोचें जो रेलपथ पर थीं, उन्हें 12.25 बजे नागोथेन लाया गया। 13वीं कोच जो रेलपथ पर ही थी उसे 15.35 बजे कल्याण एआरएमई के साथ नागोथेन लाया गया।

कोच और रेल इंजन के रिरेलमेन्ट/टापेलिंग का विवरण नीचे वर्णित है :

क्र.सं.	रेलइंजन/कोच नं. एवं रेलइंजन से इसकी स्थिति	रिरेलमेन्ट/टॉपिल का समय
1.	रेलइंजन नं. 14670 डब्ल्यूडीजी 3ए	22.30 बजे टॉपिल हुआ।
2.	केआर 978738 रेलइंजन से पहला	17.00 बजे टॉपिल हुआ।
3.	केआर 96611 रेलइंजन से दूसरा	22.50 बजे टॉपिल हुआ।
4.	केआर 96604 रेलइंजन से तीसरा	22.30 बजे टॉपिल हुआ।
5.	केआर 97653 रेलइंजन से चौथा	21.25 बजे टॉपिल हुआ।
6.	केआर 97651 रेलइंजन से पांचवां	23.15 बजे टॉपिल हुआ।
7.	केआर 96494 रेलइंजन से छठा	23.00 बजे टॉपिल हुआ।
8.	केआर 99640 रेलइंजन से पहला	18.25 बजे रिरेल हुआ।

2.4.2 रेलपथ को 05.05.2014 को 04.07 बजे यातायात हेतु बहाल किया गया और पहली रेलगाड़ी खाली बीसीएन 05.05.2014 को 05.07 बजे दुर्घटना स्थल से पार हुई थी।

2.5 रेलगाड़ी प्रचालन पर प्रभाव :

2.5.1 सोलह मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां निरस्त की गई थीं, एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी को मार्ग से समाप्त कर दिया गया था, 14 मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को दूसरे मार्ग से ले जाया गया था तथा 13 मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां बिलंबित हुई थी।

2. रेलगाड़ी

3.0 रेलगाड़ी का संयोजन एवं बंधनक्रम :

3.1 रेल इंजन :

50105 डा. दिवा-सावंतवाडि रोड पैसेन्जर का वाहक डब्ल्यूडीजी 3 ए श्रेणी डीजल इंजन था। रेल इंजन संख्या 14670 डब्ल्यूडीजी 3 ए लांगहुड लीडिंग सहित कार्य कर रहा था। रेल इंजन का बेस अर्णाकुलम/दक्षिण रेल था। रेल इंजन डीएलडब्ल्यू वाराणसी में बना था। रेल इंजन को 09.09.1998 में चालू किया गया था। रेल इंजन की पिछली आवधिक ओवरहॉलिंग गोल्डेन रॉक वर्कशाप में 11.02.2007 को की गई थी। आवधिक ओवरहॉलिंग के उपरांत रेल इंजन 9,40,269 किमी. चला था। रेल इंजन की लंबाई 17.85 मीटर थी और इसका वजन 123 टन था। रेल इंजन का पिछला ट्रिप शेड्यूल 15.04.2014 डीजल लोको शेड, अर्णाकुलम में था। लोको की मरम्मत पुस्तिका में डीजल लोको शेड, अर्णाकुलम द्वारा की गई प्रविष्टियों के अनुसार, अगला ट्रिप शेड्यूल 27.04.2014 को होना था। रेल इंजन कालातीत ट्रिप शिड्यूल में चल रहा था।

3.2 कोच :

50105 डाउन दिवा-सावंतवाडि रोड पैसेन्जर में कुल 20 कोचें लगी हुई थीं। रेलगाड़ी का संयोजन निम्नानुसार था :-

रेल इंजन से क्र.सं.	कोच का प्रकार	कोच नं.	रेल	बॉडी टाइप	निर्माण वर्ष	पीओएच स्टेसन	पिछली पीओएच की तिथि	अगली पीओएच की तिथि
1.	एसएलआर	978738	केआर	आईसीएफ	1997	यूबीएलएस	15.12.13	जन., 15
2.	डल्यूजीएससीजेड	96611	केआर	आईसीएफ	1996	यूबीएलएस	31.01.14	सितं., 15
3.	डल्यूजीएससीजेड	96604	केआर	आईसीएफ	1996	यूबीएलएस	12.04.14	नवं., 15
4.	डल्यूजीएससीजेड	96653	केआर	आईसीएफ	1997	यूबीएलएस	14.05.13	दिसं., 14
5.	डल्यूजीएससीजेड	96651	केआर	आईसीएफ	1997	यूबीएलएस	21.06.13	जन., 15
6.	डल्यूजीएस	96494	केआर	आईसीएफ	1996	यूबीएलएस	14.05.13	दिसं., 14
7.	डल्यूजीएससीजेड	96640	केआर	आईसीएफ	1999	यूबीएलएस	06.02.14	सितं., 15
8.	डल्यूजीएस	96489	केआर	आईसीएफ	1996	यूबीएलएस	18.07.13	फर., 15
9.	डल्यूजीएससीजेड	07605	केआर	आईसीएफ	2007	यूबीएलएस	26.11.12	जुलाई, 14
10.	डल्यूजीएस	96485	केआर	आईसीएफ	1996	यूबीएलएस	23.01.14	अग., 15
11.	डल्यूजीएससीजेड	0428	केआर	आईसीएफ	1996	यूबीएलएस	17.01.14	अग., 15
12.	डल्यूजीएससीजेड	99638	केआर	आईसीएफ	1999	यूबीएलएस	02.07.13	फर., 15
13.	डल्यूजीएससीजेड	07611	केआर	आईसीएफ	2007	यूबीएलएस	06.11.12	जून., 14
14.	डल्यूजीएससीजेड	07606	केआर	आईसीएफ	2007	यूबीएलएस	08.11.12	जून., 14
15.	डल्यूजीएससीजेड	99634	केआर	आईसीएफ	1999	यूबीएलएस	22.02.14	सितं., 15
16.	डल्यूजीएससीजेड	96613	केआर	आईसीएफ	1996	यूबीएलएस	10.01.14	अग., 15
17.	डल्यूजीएससीजेड	07609	केआर	आईसीएफ	2007	यूबीएलएस	07.12.12	जुलाई, 14
18.	डल्यूजीएससीजेड	07610	केआर	आईसीएफ	2007	यूबीएलएस	09.02.13	सितं., 14
19.	डल्यूजीएससीजेड	01604	केआर	आईसीएफ	2007	यूबीएलएस	11.10.13	मई, 15
20.	जीएसआरडी	08702	केआर	आईसीएफ	2007	यूबीएलएस	18.12.12	जुलाई, 14

3.2.1 कोचों में एयर ब्रेक लगी हुई थीं। रेल इंजन को छोड़कर रेलगाड़ी की लंबाई 445.90 मीटर और रेल इंजन को छोड़कर रेलगाड़ी का वजन 912.23 मीटर था।

3.2.2 रेलगाड़ी की वहन क्षमता 2008 यात्रियों की थी। दुर्घटना के समय रेलगाड़ी में लगभग 2100 यात्री सवार थे।

3.2.3 मडगांव में दिनांक 03.05.2014 को जारी किये गये ब्रेक पॉवर प्रमाणपत्र के अनुसार, रेलगाड़ी का ब्रेक पॉवर 100 प्रतिशत था। बीपीसी 50108/50106/50119/50120/50105/50107 के रैक लिंक के राउन्ड ट्रिप हेतु बैध था।

3.2.4 रैक का प्राथमिक अनुरक्षण कोंकण रेलवे, मडगांव में 03.05.2014 को किया गया था। रेलगाड़ी 50105/50107/50108/50106/50119/50120 के रैक लिंक पर चलती है।

3.3 क्षति एवं स्थिति :

3.3.1 रेल इंजन की क्षति एवं स्थिति का विवरण नीचे वर्णित है :-

(1) रेल इंजन की स्थिति :

रेल इंजन बाहरी रेलपटरी के आरएच साइड पर 5 डिग्री वक में बाहर की ओर जा पड़ा था। रेल इंजन लुढ़क गया था और अपने बाईं ओर जमीन पर पड़ा हुआ था और

लगभग रेलपथ के 90 डिग्री पर था। शार्टहुड पोर्शन आरएच रेल के निकट सेस पर पड़ा हुआ था और लांगहुड रेलपथ से दूर था।

(2) रेल इंजन में हुई क्षति का विवरण नीचे वर्णित है :-

- (क) गियर केस सहित अन्डरफ्रेम क्षतिग्रस्त हुआ है।
- (ख) आशंका है कि रेल इंजन की चेसिस मुड़ गई है।
- (ग) ईंधन टैंक पूरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गया है।
- (घ) कैटल गॉर्ड और बफर क्षतिग्रस्त हो गये हैं।
- (ङ.) रेल इंजन की बैटरियां निकल कर क्षतिग्रस्त हो गई हैं।
- (च) रेल इंजन की बाँडी एक ओर से क्षतिग्रस्त है।
- (छ) दोनों रैडिएटर क्षतिग्रस्त हो गये हैं।

रेल इंजन में हुई क्षति की लागत रु. 1,00,00,000 है।

3.3.2 कोचों में हुई क्षति का विवरण तथा उनकी स्थिति नीचे दी गई है :-

रेल इंजन से क्र. सं.	कोच का प्रकार	कोच नं.	स्थिति	कोच में हुई क्षति
1.	एसएलआर	केआर 978738	दोनों ट्रालियां पटरी से उतर गई हैं। एलएच पहिये एलएच रेल के बाहरी ओर थे एवं आरएच पहिये रेलपथ के अंदर थे। कोच बाईं ओर झुक गया था।	मुख्य दाहिनी छोर वाला बफर क्षतिग्रस्त है। किनारे का पैनल क्षतिग्रस्त है। ट्राली के पार्ट्स क्षतिग्रस्त है।
2.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 96611	कोच रेलपथ के आरएच साइड में जा पड़ा था तथा यह रेलपथ के लम्बवत पड़ा था। सभी पहिये ट्राली से अलग हो गये थे।	किनारे के दोनों पैनल दबे हुए थे, शौचालय दबा हुआ था, सोल बार क्षतिग्रस्त, ट्रफ फ्लोर क्षतिग्रस्त।
3.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 96604	कोच रेलपथ के दाहिनी साइड में जा पड़ा था। सभी पहिये ट्राली से अलग हो गये थे।	खिड़कियों सहित साइड बाडी पैनल क्षतिग्रस्त, दोनों ओर के गैंग वे क्षतिग्रस्त। ट्राली अत्यधिक क्षतिग्रस्त।
4.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 96653	कोच रेलपथ के आरएच साइड में जा पड़ा था। सभी पहिये ट्राली से अलग हो गये थे।	लीडिंग इन्ड लेवाटरी, डोरवेज एवं इन्ड पैनल पिचक गये हैं। ट्रेलिंग इन्ड वेस्टिब्यूल पिचका हुआ। ट्रफ फ्लोर सोल बार से निकल गया था। ट्रालियां अत्यधिक क्षतिग्रस्त।
5.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 96651	दोनों ट्रालियां पटरी से उतर गई हैं। आरएच पहिये आरएच	ट्राली बुरी तरह क्षतिग्रस्त। बाईं ओर के फुटबोर्ड टूट

			से बाहर थे और एलएच पहिये रेलपथ के अंदर की ओर थे।	गये हैं।
	डल्यूजीएस	केआर 96494	दोनों ट्रालियां पटरी से उतर गई हैं। सभी पहिये दाहिनी ओर पटरी से उतरे हुए थे।	कोई क्षति नहीं।
7.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 96640	रोहा छोर की ट्राली पटरी से उतर गई। आरएच पहिये आरएच रेल से बाहर की ओर तथा एलएच पहिये रेलपथ के अंदर की ओर। मुंबई छोर की ट्राली रेलपथ पर थी।	कोई क्षति नहीं।
8.	डल्यूजीएस	केआर 96489	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
9.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 07605	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
10.	डल्यूजीएस	केआर 96485	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
11.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 0428	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
12.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 99638	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
13.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 07611	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
14.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 07606	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
15.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 99634	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
16.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 96613	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
17.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 07609	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
18.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 07610	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
19.	डल्यूजीएससीजेड	केआर 01604	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।
20.	जीएसआरडी	केआर 08702	रेलपथ पर।	कोई क्षति नहीं।

कोचों को हुई क्षति की लागत रु.1,82,00,000 है।

3.3.3 सिगनल व्यवस्था संस्थापन क्षति :

सिगनल व्यवस्था संस्थापन में कोई क्षति नहीं हुई है।

3.3.4 रेलमार्ग को क्षति :

200 नग एमबीसी स्लीपर और 117 मीटर रेलपटरी क्षतिग्रस्त हुई।

रेलमार्ग को हुई क्षति की लागत रु. 16,00,000 है।

3.3.5 क्षति की कुल लागत :

- | | | |
|-----|----------------|---------------------|
| (1) | कोच | : रु.1,82,000,00 /- |
| (2) | रेलइंजन | : रु.1,00,000,00 /- |
| (3) | रेलमार्ग | : रु. 16,000,00 /- |
| (4) | सिगनल व्यवस्था | :रु. कुछ नहीं। |

रु. 2,98,00,000 /-

3. स्थानीय दशायें

4.1 सेक्शन एवं साइट :

4.1.1 दुर्घटना मध्य रेलवे के मुंबई मंडल के पनवेल-रोहा एकल बीजी गैर विद्युतीकृत सेक्शन में नागोथेन और रोहा स्टेशनों के बीच किमी. 135/4-5 में हुआ। यह साइट महाराष्ट्र में रायगढ़ सिलिल जिला में पड़ता है।

4.1.2 लाइन की दिशा दक्षिण से पूर्व को है। किमी. 135.317 से किमी. 135.765 दुर्घटना साइट में लाइन का एलाइनमेन्ट 5 डिग्री एलएच वक्र है। किमी. 135.317 से किमी. 135.397 (80मीटर) तक ट्रान्जीशन वक्र है और किमी. 135.685 से 135.765 (80 मी.) तक कैंट 75 मि.मी. है। तीव्र वक्र होने के कारण किमी. 135.31 से किमी. 134.516 तक 65 किमी. प्रति घंटा का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया है। पिछले भाग में किमी. 135.317 से किमी. 134.516 तक एलाइनमेन्ट सीधा है और आगे किमी. 134.186 से 134.516 तक अलाइनमेन्ट 4.5 डिग्री के आरएच वक्र पर है और आगे किमी. 135.765 से किमी. 136.216 तक रेलपथ का एलाइनमेन्ट सीधा है। किमी. 134.509 से किमी. 135.679 तक दुर्घटना स्थल में लाइन का ढाल 200 में फाल 1 है, इसके बाद किमी. 135.679 से किमी. 135.870 तक 125 में फाल 1 और आगे किमी. 135.870 से किमी. 136.111 तक 100 में फाल 1 और इसके पहले किमी. 134.035 से 134.509 तक 225 में 1 में 1 की बढ़ोत्तरी है। नागोथेन-रोहा सेक्शन में किमी. 131/0 से किमी. 143/0 तक रेलपटरियों और स्लीपरों के विवरण नीचे वर्णित हैं :-

1. रेलपटरी विवरण :

कहां से	कहां तक	बिछाने का वर्ष	यूटीएच	रोलिंग मार्क
131/0	131/6	दिसंबर, 07	90	880/52/0/सेल/7/2007
131/6	131/8	अगस्त, 09	90	880/52/0/सेल/7/2007
131/8	133/225	जनवरी, 06	90	880/52/0/सेल/7/2007
133/225	134/225	फरवरी, 08	90	880/52/0/सेल/7/2007
134/225	135/200	अगस्त, 07	90	880/52/0/सेल/7/2007
135/200	135/900	1987	72 व 90	12 विभिन्न रोलिंग मार्कस
136/0	142/100	मई एवं जुलाई, 2007	90	880/52/0/सेल/7/2007
142/100	142/400	2009	90	880/52/0/सेल/7/2007
142/400	142/800	जुलाई, 04	90	880/52/0/सेल/7/2007
142/800	143/0	1987	72	एमएम 52 5 बी र/83
143/.0	144/0	जुलाई, 07	90	एमएम 52 5 बी र/83
144/0	144/400	1987	72	एमएम 52 5 बी र/83

2. स्लीपर विवरण :

कहां से	कहां तक	स्लीपर का प्रकार	घनत्व	बिछाने का वर्ष
131/0	132/6	पीएससी-6	1660	2013-14
132/0	132/100	पीएससी-5	1540	1998-99
132/100	132/800	पीएससी-6	1660	2013-14
132/800	135/400	पीएससी-5	1540	1998-99
135/400	135/900	पीएससी-6	1660	2012-13
135/900	140/700	पीएससी-6	1660	2004-05
140/700	114/0	पीएससी-5 स्लैक गेज	1540	2000-01

141/0	142/200	पीएससी-6	1660	2004-05
1142/200	143/06	पीएससी-5	1540	2001-02

3. टूटी हुई रेलपटरी का रोलिंग मार्क 880/52/0/सेल/टप्प/1992 है। इस पटरी के बिछाने को बिछाने की तिथि मध्य रेलवे द्वारा नहीं बताई जा सकी थी।

4. एलडब्ल्यूआर एवं एसडब्ल्यूपी विवरण :

कहां से	कहां तक	एलडब्ल्यूआर/ एसडब्ल्यूपी	कारण
130/800	131/100	एसडब्ल्यूपी	एनजीटीएन टर्न आउट जोन
131/100	131/600	एलडब्ल्यूआर	
131/600	131/800	एसडब्ल्यूपी	अम्बा बीआर 131/2
131/800	135/300	एलडब्ल्यूआर	
135/300	135/900	एलडब्ल्यूआर	
135/900	142/200	एलडब्ल्यूआर	
142/200	143/0	एसडब्ल्यूपी	अष्टमी बीआर 142/1, रोहा के 5 डिग्री टर्नआउट का वक्र

4.2 मुख्यालय :

मंडल इंजीनियर (पूर्व)/बीबी, सहायक मंडल इंजीनियर/पनवेल और वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ, पेन रेलपथ अनुरक्षण के प्रभारी हैं।

4.3 कार्य प्रणाली :

पनवेल-रोहा सेक्शन में रेलगाड़िया पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य करती हैं। नियंत्रण कार्यालय मुंबई सीएसटी में स्थित है।

4.4 अधिकतम अनुमेय गति, स्थायी एवं अस्थायी गति सीमा :

पनवेल-पेन और पेन-रोहा में अधिकतम अनुमेय गति क्रमशः 100 किमी. प्रति घंटा और 90 किमी. प्रति घंटा है। 5 डिग्री का वक्र होने के कारण किमी. 135.31 से 137.76 के बीच 65 किमी. प्रति घंटा की स्थायी गति सीमा रखी गई है। दुर्घटना के दिन नागोथेन-रोहा सेक्शन में कोई अस्थायी गति प्रतिबंध नहीं लगाया गया था।

4.5 स्टेशनों और दुर्घटना स्थल का किलोमीटर :

प्रतिवेदन में संदर्भित, विभिन्न स्टेशनों के किलोमीटर मुंबई सीएसटी से मान कर नीचे दी गई हैं :-

स्टेशन	कोड	किमी.
मुंबई सीएसटी	सीएसटी	00.00
कुर्ला	सीएलए	15.39
कल्याण	केवाईएन	53.21
दिवा	डीआईवीए	42.46
पनवेल	पीएनवीएल	68.13
पेन	पीईएन	103.59

नागोथेन	एनजीटीएन	130.51
दुर्घटना स्थान	---	135/4-5
रोहा	आरओएचए	143.61

मुख्य विशेषतायें

- 5.1 दुर्घटना के समय मौसम साफ था और दृश्यता स्पष्ट थी।
- 5.2 नागोथेन में किमी. 135/4-5 के दुर्घटना स्थान पर रेल/वेल्ड विफलता के छोर पर डी मार्क की हुई 52 किग्रा./90 यूटीएस रेल थी जो 880/52/ओबी/सेल/टप्प/1992 रोलिंग मार्क सहित थी। डी रेल एवं वेल्ड फेल्योर इस डी मार्क वाली रेल में हैं। वेल्ड फेल्योर के रोहा छोर वाली रेल 52 किग्रा./90 यूटीएस वाली रेल थी जो 880/52/ओबी/सेल/टप्प/2005 रोलिंग मार्क सहित थी। डी मार्क की हुई 52 किग्रा./90 यूटीएस रेल जो 880/52/ओबी/सेल/टप्प/1992 रोलिंग मार्क सहित थी, के बिछाने का वर्ष अभिलेखों में उपलब्ध नहीं है। विफल हुए वेल्ड की वेल्डिंग 04.01.2012 को ऐसे विभागीय वेल्डर द्वारा की गई थी जिसके पास आरडीएसओ का सक्षमता प्रमाणपत्र नहीं था। वेल्ड की प्रारंभिक यूएसएफडी परीक्षण 17.03.2012 को किया गया था तथा वेल्ड में कोई दोष नहीं पाया गया था। एसआरटी द्वारा रेल परीक्षण दिनांक 18.12.2012, 12.08.2013, 19.04.2013 एवं 13.12.2013 को की गई थीं तथा सभी प्रकार के परीक्षणों में फ्रैक्चर हुई रेल तथा वेल्ड में कोई दोष नहीं पाये गये थे। अप्रैल, 2010 से अप्रैल, 2014 तक पनवेल-रोहा सेक्शन में 1249 वेल्ड ऐसे ट्रैकमैन/वेल्डर द्वारा किये गये हैं जिनके पास आरडीएसओ का वैध सक्षमता प्रमाण पत्र नहीं है।
- 5.3 विभिन्न घड़ियों में समय का अंतर :
- (1) विभिन्न घड़ियों के समय की तुलना हेतु संदर्भ के रूप में नागोथेन स्टेशन की घड़ी के समय को संदर्भ के रूप में लिया गया है। 12217 अप और 50105 डाउन की विभिन्न घड़ियों की त्रुटि को नागोथेन में रेलगाड़ियों के प्रस्थान समय के अनुसार गणना की गई है।
 - (2) 50105 डा. के रेलइंजन की एसपीएम घड़ी नागोथेन की घड़ी से 1 मिनट 23 सेकंड पीछे थी।
 - (3) 50105 डा. के रेलइंजन के घटनाक्रम रिकॉर्ड करने वाली घड़ी नागोथेन की घड़ी से 3 मिनट 42 सेकंड आगे थी।
 - (4) 12217 अप के रेलइंजन के एसपीएम घड़ी नागोथेन की घड़ी से 4 मिनट 46 सेकंड पीछे थी।
 - (5) नियंत्रण कक्ष की घड़ी नागोथेन स्टेशन की घड़ी से 00 मिनट 30 सेकंड पीछे थी।
 - (6) नागोथेन डॉटा लॉगर घड़ी नागोथेन स्टेशन की घड़ी से 00 मिनट 44 सेकंड पीछे थी।
 - (7) रोहा डॉटा लॉगर घड़ी नागोथेन स्टेशन की घड़ी से 00 मिनट 38 सेकंड पीछे थी।
 - (8) रोहा स्टेशन की घड़ी नागोथेन स्टेशन की घड़ी से 00 मिनट 24 सेकंड पीछे थी।

5.4 रोहा में किमी. 135/4-5 और नागोथेन स्टेशन में 12217 अप और 50105 डाउन का समय :

क्र सं	गतिविधि	एसपीएम के अनुसार समय	50105 डा. के इवेंट रिकॉर्ड के अनुसार समय	रोहा स्टेशन की घड़ी के अनुसार समय	नागोथेन स्टेशन की घड़ी के अनुसार समय	नागोथेन की घड़ी के अनुसार परिवर्तित सभी घड़ियों

		घं.: मि.: से.	घं.: मि.: से.	घं.: मि.: से.	घं.: मि.: से.	का समय घं.: मि.: से.
1	12217 अप रोहा में आ. एवं प्रस्थान	08:58:20 एवं 09:04:22	—	09:04 एवं 09:11	—	09:03:06 एवं 09:09:08
2	12217 अप किमी. 135/4-5 पार करना	09:12:59	—	—	—	09:17:45
3	12217 अप रन थू नागोथेन	09:18:14	—	—	09:23	09:23
4	50105 डा. नागोथेन आगमन और 12217 अप की क्रासिंग हेतु रोकी गई।	09:17:10	09:22:16	—	09:19	एसपीएम के अनुसार 09:18:23 एवेन्ट रिकर्डर के अनुसार 09:18:34
5	50105 डाउन प्रस्थान नागोथेन	09:23:37	09:28:42	—	9.25	एसपीएम के अनुसार 09 : 25 एवेन्ट रिकर्डर के अनुसार 09 : 25
6	50105 डा. की किमी. 135/4-5 पर दुर्घटनाग्रस्त।	09:31:23	09:36:29	—	—	एसपीएम के अनुसार 09:32:16 एवेन्ट रिकर्डर के अनुसार 09:32:47

5.5 चार वर्ष की अवधि में यानि 01.04.2010 से 31.03.2014 तक पनवेल-रोहा सेक्शन में पटरी और वेल्ड के 164 फ्रैक्चर हुए जिससे यह फ्रैक्चर बाहुल्य सेक्शन बन गया। इसके अलावा, खराब पटरियों के 235 (पटरी के यूएसएफडी परीक्षण में अनुमेय दोष) और 1249 एसकेवी वेल्ड ऐसे विभागीय वेल्डरों द्वारा किये गये जिनके पास आरडीएसओ का वैध सक्षमता प्रमाणपत्र नहीं था और वे सभी पनवेल-रोहा सेक्शन पर लगे हुए हैं।

5.6 01.04.2013 को मध्य रेलवे में 698 किमी. की 'डी' चिन्हित पटरियां हैं।

- 5.7 आरएच रेल पर 5 डिग्री वक्र के बाहरी की ओर किमी.135.460 में (किमी/134/4-5) रेलपट्टी और वेल्ड फ्रैक्चर पाया गया था। फ्रैक्चर की जगह पर रेल टेबल में 293 मिमी. का गैप था, 200 मिमी. लंबा रेल हेड अलग हो गया था। 90 मिमी. का अंतर (290 मिमी.-200 मिमी.) यातायात की दिशा में आरएच रेल के खिंच जाने के कारण आया था। 200 मिमी. लंबी फ्रैक्चर हुआ रेल हेड वेल्ड फेल्योर लोकेशन 13 मीटर आगे की ओर पाया गया था। दो फार इन्ड बोल्टों सहित जॉगिल फिश प्लेट इस वेल्ड पर फिक्स थी। बोल्ट होल में कैंक देखा गया था। बोल्ट होल से रेल फ्रैक्चर की शुरुआत हुई थी।
- 5.8 फ्रैक्चर हुई रेल के दोनों छोरों पर, हथौड़े/चोट के निषान देखे गये थे। फ्रैक्चर हुई रेल के रोहा छोर पर निशान नागोथेन छोर पर फ्रैक्चर हुई रेल से अधिक प्रकट हो रहे थे।
- 5.9 चढ़ा हुआ बिंदु रेल/वेल्ड फेल्योर का बिंदु से 0.67 मी. आगे की ओर था और ड्राप बिंदु माउंट के बिंदु से 2.13 मीटर था। माउंट बिंदु और ड्राप बिंदु वक्र के मध्य भाग में 5 डिग्री वक्र के बाहर की ओर आरएच रेल पर थे।
- 5.10 घिसट जाने की लंबाई 117 मी. थी।
- 5.11 एलएच रेल की रेल सारिणी के शीर्ष पर जीरो स्टेशन से 13 मीटर आगे तक नये फिसलने के निशान थे।
- 5.12 मुंबई मंडल के दुर्घटना वाले पनवेल-रोहा सेक्शन और हार्बर लाइन के कार्यक्षेत्र वाले वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (ई.) बीबी की कार्य-अवधि :

क्र.सं	पदधारी का नाम	पदनाम	कब से	कब तक	कार्य अवधि माह
1	श्री राजू भाडके	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर	04.07.2011	28.05.2012	11
2	श्री एच. एल. कावरे	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर	28.05.2012	08.01.2013	08
3	श्री एम. बी. देकाटे	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर	08.01.2013	08.08.2013	07
4	श्री ए. के. शुक्ला	मंडल इंजीनि.	08.08.2013	27.11.2013	04
5	श्री चन्द्रभूषण	मंडल इंजीनि.	27.11.2013	12.05.2014	06

दो वर्ष 4 महीनों की अल्पावधि में पांच बार वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/ई/बीबी के स्थानांतरण ने दुर्घटनाग्रस्त पनवेल-रोहा सेक्शन में रेलपथ अनुरक्षण को बुरी तरह प्रभावित किया।

- 5.13 हार्बर लाइन के कार्यक्षेत्र वाले सहायक मंडल इंजीनियर/मानखुर्द का कार्यकाल नीचे दिया गया है :-

क्र.सं	पदधारी का नाम	कब से	कब तक	अवधि माह
1	श्री अरुण कुमार बाबू	24.01.2009	18.04.2009	03
2	श्री एम. के. शर्मा	18.04.2009	16.07.2009	03
3	श्री एल. के. महाजन	16.07.2009	13.10.2009	03
4	श्री एम. के. श्रीवास्तव	14.10.2009	26.02.2010	04
5	श्री एस. के. विश्वास	26.02.2010	04.03.2011	12

6	श्री एम. जी. जगदीश	04.03.2011	09.03.2012	12
7	श्री लक्ष्मण तोरसे	09.03.2012	05.04.2014	25
8	श्री एस. के. खरे	05.04.2014	अब तक	02

05 वर्ष 03 महीनों की अवधि में आठ बार सहायक मंडल इंजीनियर/मानखुर्द के स्थानांतरण ने सीएसटीएम-मानखुर्द हार्बर लाइन में रेलपथ अनुरक्षण को बुरी तरह प्रभावित किया।

5.14 पनवेल-रोहा सेक्शन का यातायात घनत्व 21.4 जीएमटी है।

5.15 रेल संरक्षा आयुक्त/सीसी/मुंबई के दिनांक 27.05.2013 को पनवेल-रोहा सेक्शन के निरीक्षण की निरीक्षण रिपोर्ट की मद सं. 4 एवं 5 नीचे उद्धृत है :-

- (1) **मद 4** : पनवेल से रोहा तक सवारी गुणवत्ता कमजोर थी। 60 किमी. प्रति घंटा से अधिक की गति में अधिकांश सेक्शन में सवारी गुणवत्ता खराब थी।
- (2) **मद 5** : यह सूचना दी गई थी कि 75 किमी. प्रति घंटा की पूरी लम्बाई का गहन परीक्षण और टीएफआर किया जाना बाकी है। ओवरड्यू टीएफआर करने के लिए सेक्शन को कोई इनपुट, रेलपथ फिटिंग तक का, नहीं दिया गया। यद्यपि पूरे सेक्शन की गहन जांच की जानी है, परन्तु मध्य रेलवे मुख्यालय ने यातायात ब्लॉक की अनुपलब्धता की दलील पर सेक्शन में बीसीएम कार्य करने की अनुमति नहीं दी। अधिकतम उपलब्ध ब्लॉक 01 घंटा 10 मिनट का है। इसी 01 घंटा 10 मिनट के ब्लॉक में इस सेक्शन में बीसीएम, सीएसएम, यूनीमैट और वेल्डिंग की जानी होगी, जो कि पूर्णतः अपर्याप्त समय है। पीसीई/मध्य रेलवे और सीओएम/मध्य रेलवे रेलपथ अनुरक्षण हेतु अपर्याप्त ब्लॉकों के मामले की जांच करें और स्थिति को सुधारें। यदि स्थिति को सुधारा नहीं जा सकता तो सेक्शन की स्थिति और खराब होने से बचाने के लिए उन्हें सेक्शन की अधिकतम अनुमेय गति कम करने पर विचार करना चाहिए।

5.16 पनवेल-रोहा सेक्शन में निम्नलिखित रेलपथ कार्य किये जाने शेष हैं :-

क्रसं	रेलपथ कार्य का नाम	किया जाना बाकी	स्वीकृत
1.	डीप स्क्रीनिंग	61.00 किमी.	61.00 किमी.
2	टीआरआर	37.00 किमी.	28.0 किमी.
3	टीएसआर	19.0 किमी.	19.0 किमी.
4	टीएफआर	70.0 किमी.	31.0 किमी.
5	डिस्ट्रेसिंग	61.0 किमी.	61.0 किमी.
6	पैलो स्क्रीनिंग	46.0 किमी.	10 किमी.
7	बैलास्टिंग	12000 एम3	1200 एम3
8	क्रॉसिंगों को बदलना	7 नग	7 नग
9	स्विचों को बदलना।	16 नग	16 नग
10	टर्नआउटों की डीप स्क्रीनिंग	23 नग	23 नग

5.17 फ्रैक्चर बाहुल्य पनवेल-रोहा सेक्शन में दुर्घटना के बाद 13.05.2014 से पनवेल-अप्टा अप लाइन (डाउन लाइन नई लाइन है) और अप्टा-रोहा एकल लाइन सेक्शन पर 80 किमी. प्रति घंटा का गति प्रतिबंध लगाया जा चुका है।

5.18 पिछले तीन वर्षों में पनवेल-रोहा सेक्शन में रेलपथ अनुरक्षण का कार्य बुरी तरह प्रभावित है क्यों कि रेल अनुरक्षण हेतु आवश्यक पर्याप्त यातायात ब्लॉक नहीं दिये गये। पिछले तीन वर्षों में मांगे गये यातायात ब्लॉक और प्रदान किये गये यातायात ब्लॉकों का विवरण नीचे दिया गया है :-

01.04.2013 से 31.03.2014 तक :

क्रसं	कार्य का प्रकार	ब्लॉक का विवरण		
		मांगा गया (घंटे में)	स्वीकृत/प्रयुक्त (घंटे में)	स्वीकृत/प्रयुक्त ब्लॉक का प्रतिशत
1	समतल रेलपथ की टैम्पिंग	153.5	66.3	43.19
2	टर्नआउट की टैम्पिंग	107.2	36.45	34.00
3	बीसीएम	0	0	0
4	बैलास्ट उतारने हेतु	104	23.16	22.27
5	स्लीपर उतारने हेतु	37	8.5	22.97
6	रेलपटरियां उतारने हेतु (बीटी-बीआरएन)	89.3	7.05	7.89
7	रेलपथ नवीनीकरण कार्य	20	5.45	27.25
8	विविध कार्य (वैलडिंग, रेलपटरी इन्टरचेन्ज करना, डिस्ट्रेसिंग, स्कैटर्ड रिन्डूवल)	976	188	19.26
योग		1487	334.91	22.52

01.04.2012 से 31.03.2013 तक :

क्रसं	कार्य का प्रकार	ब्लॉक का विवरण		
		मांगा गया (घंटे में)	स्वीकृत/प्रयुक्त (घंटे में)	स्वीकृत/प्रयुक्त ब्लॉक का प्रतिशत
1	समतल रेलपथ की टैम्पिंग	155.54	97.8	62.88
2	टर्नआउट की टैम्पिंग	217.45	127.1	58.45
3	बीसीएम	0	0	0
4	बैलास्ट उतारने हेतु	25.40	12.75	50.20
5	स्लीपर उतारने हेतु	0.00	0	0.00
6	रेलपटरियां उतारने हेतु (बीटी-बीआरएन)	28.0	13	46.43
7	रेलपथ नवीनीकरण कार्य	58.50	30.15	51.54
8	विविध कार्य (वैलडिंग, रेलपटरी इन्टरचेन्ज करना, डिस्ट्रेसिंग, स्कैटर्ड रिन्डूवल)	445.45	111.1	24.94

योग	930.34	391.90	42.12
-----	--------	--------	-------

01.04.2011 से 31.03.2012 तक

क्रसं	कार्य का प्रकार	ब्लॉक का विवरण		
		मांगा गया (घंटे में)	स्वीकृत/प्रयुक्त (घंटे में)	स्वीकृत/प्रयुक्त ब्लॉक का प्रतिषत
1	समतल रेलपथ की टैम्पिंग	348	186	53.45
2	टर्नआउट की टैम्पिंग	148.3	82.58	55.68
3	बीसीएम	0	0	0
4	बैलास्ट अनलोडिंग	—	—	—
5	स्लीपर उतारने हेतु	—	—	—
6	रेलपटरियां उतारने हेतु (बीटी-बीआरएन)	—	—	—
7	रेलपथ नवीनीकरण कार्य	15.20	8.3	55.33
8	विविध कार्य (वेल्लिंग, रेलपटरी इन्टरचेन्ज करना, डिस्ट्रेसिंग, स्कैटर्ड रिन्यूवल)	1706.35	351.15	20.58
योग		2217.65	628.03	28.32

- 5.19 01.04.2010 से 03.05.2014 तक पिछले चार वर्षों के दौरान पनवेल-रोहा सेक्शन में रेलपटरियों की वेल्लिंग का कार्य ऐसे ट्रैकमेन/वेल्लर द्वारा किये गये थे, जिनके पास वैध आरडीएसओ सक्षमता प्रमाणपत्र नहीं थे। इस अवधि के दौरान संविदा पर कोई वेल्लिंग कार्य नहीं किया गया था।
- 5.20 21.05.2014 की स्थिति के अनुसार, पनवेल-रोहा सेक्शन में एलडब्ल्यूआर रेलपथ में 50 फिशप्लेटेड जोड़ लगे हुए चल रहे थे। 50 फिशप्लेटेड जोड़ों में से केवल 18 जोड़ों पर ही 1 मीटर लंबी फिशप्लेट फिक्स की गई थी। किसी भी जोड़ पर 30 किमी. प्रति घंटा का गति प्रतिबंध नहीं लगाया गया था।
- 5.21 आई.आर.सी.ए. भाग-4 के अध्याय-2 के पैरा 2.3.1.1 के अनुसार, "सभी यात्री रेलगाड़ियों के परीक्षण और अनुरक्षण के तरीके रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित किये जायेंगे।"
- 5.22 रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या: 34/एम(सी)/141/12 दिनांक 23 जून, 1989 के अनुसार रैकों के प्राथमिक एवं माध्यमिक अनुरक्षण हेतु न्यूनतम 6 घंटे का समय आवश्यक है।
- 5.23 एमएओ में 24 कोच की लंबाई की केवल एक पिट लाइन उपलब्ध है। इस पिट लाइन पर 3 दैनिक रेलगाड़ियों यानि कि कोंकण कन्या एक्सप्रेस (24 कोच), मांडवी एक्सप्रेस (24 कोच) एवं दिवा-सावंतवाडि-मडगांव पैसेन्सर (20 कोच) की रैक का प्राथमिक अनुरक्षण किया जाता है। इसके अलावा, मंगलवार और बुधवार को गोवा-संपर्क कांति (20 कोच) की रैक, रविवार को मडगांव-अर्नाकुलम (20 कोच) की रैक का माध्यमिक अनुरक्षण किया जाता है। इस प्रकार, 6 घंटे हेतु पिट लाइन पर किसी रेलगाड़ी को रखना संभव नहीं है।

- 5.24 कोंकण कन्या एक्सप्रेस, मांडवी एक्सप्रेस और दिवा-सावंतवाडि पैसेन्जर की रैकों को मडगांव में पिट लाइन पर, जुलाई, 2013, अगस्त, 2013, सितंबर, 2013 (मानसून माहों में) और फरवरी, 2014, मार्च, 2014 एवं अप्रैल, 2014 (गैर मानसून माहों में), लगाने और निकालने के विवरण नीचे वर्णित हैं (इन सभी रेलगाड़ियों का प्राथमिक अनुरक्षण मडगांव में किया जाता है) :-

क्रसं	रेलगाड़ी का नाम	मानसून के महीनों के दौरान पिट पर होने की औसत अवधि	गैर-मानसून के महीनों के दौरान पिट पर होने की औसत अवधि
1	कोंकण कन्या एक्सप्रेस (24 कोच)	2.5 – 3.5 घंटा रु	4-5 घंटा
2	मांडवी एक्सप्रेस (24 कोच)	4-4.5 घंटा	4-4.5 घंटा
3	दिवा-सावंतवाडि पैसेन्जर(20 कोच)	3.5 घंटा	3.5 घंटा

मानसून के दौरान कोंकण कन्या रैक (10111) के मडगांव आगमन के उपरांत पिट लाइन में ले जाई जाती है तथा प्रत्येक दिन रैक की सफाई एवं धुलाई की जाती है तथा मडगांव स्टेशन में आगमन के उपरांत मांडवी एक्सप्रेस रैक (10103) का प्राथमिक अनुरक्षण किया जाता है।

उपर्युक्त समय केवल पिट अकूपैन्सी समय है, अनुरक्षण समय उपर्युक्त से कम ही होगा। रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या : 95/एम(सी)/141/1 दिनांक 31.01.2007 के अनुसार प्रत्येक दूसरी ट्रिप में कोंकण कन्या एक्सप्रेस, मांडवी एक्सप्रेस और दिवा-सावंतवाडि-मडगांव पैसेन्जर का प्राथमिक अनुरक्षण मडगांव में किया जायेगा। (प्रत्येक दूसरी ट्रिप में कुल रन 2400 किलोमीटर का होगा)। अगली ट्रिप नहीं की जा सकती है क्योंकि इस ट्रिप के उपरांत कुल किलोमीटर रन 3600 किलोमीटर होगा यानि कि यह 3500 किमी. से अधिक हो जायेगी। रेलवे बोर्ड के नियमानुसार, पिट लाइन में प्राथमिक अनुरक्षण हेतु वांछित समय 6 घंटे का है। उपर्युक्त सारिणी से यह देखा जा सकता है कि किसी भी अवसर पर दूसरे दिन उक्त तीन रेलगाड़ियों की रैकों प्राथमिक अनुरक्षण हेतु पिट लाइन पर 6 घंटे नहीं रहीं।

- 5.25 संपर्क क्रांति-1, संपर्क क्रांति-2 एवं मडगांव-ईआरएस एक्सप्रेस की रैकों को मडगांव में पिट लाइन पर, जुलाई, 2013, अगस्त, 2013, सितंबर, 2013 (मानसून माहों में) और फरवरी, 2014, मार्च, 2014 एवं अप्रैल, 2014 (गैर मानसून माहों में), लगाने और निकालने के विवरण नीचे वर्णित हैं (इन सभी रेलगाड़ियों का प्राथमिक अनुरक्षण मडगांव में किया जाता है) :-

क्रसं	रेलगाड़ी का नाम	मानसून के महीनों के दौरान पिट पर होने की औसत अवधि	गैर-मानसून के महीनों के दौरान पिट पर होने की औसत अवधि
1	संपर्क क्रांति एक्सप्रेस-1 (20 कोच)	3.5 घंटा	4.0 घंटा
2	संपर्क क्रांति एक्सप्रेस-2 (20 कोच)	3.5 घंटा	4.0 घंटा
3	मडगांव-ईआरएस एक्सप्रेस (20 कोच)	3.3 घंटा	3.0 घंटा

उपर्युक्त समय केवल पिट अकूपैन्सी समय है, अनुरक्षण समय उपर्युक्त से कम ही होगा। रेलवे बोर्ड के नियमानुसार, पिट लाइन में माध्यमिक अनुरक्षण हेतु वांछित समय 6 घंटे

का है। उपर्युक्त सारिणी से यह देखा जा सकता है कि किसी भी अवसर पर उक्त तीन रेलगाड़ियों की रैकों प्राथमिक अनुरक्षण हेतु पिट लाइन पर 6 घंटे नहीं रहीं।

5.26 रेलवे बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट किये गये नियमानुसार मानव-श्रम गणना के विवरण, मडगांव में रैकों के प्राथमिक अनुरक्षण हेतु पंजिका में दर्ज व्यक्तियों की संख्या, मडगांव में रैकों का माध्यमिक अनुरक्षण, मडगांव में विभिन्न रेलगाड़ियों का प्लेटफार्म ध्यान और मडगांव में उच्च शक्ति डीएमयू रैकों के अनुरक्षण नीचे वर्णित है :-

क्रसं	रेलगाड़ियां	रेलगाड़ियों की बारम्बारता	कोचों की संख्या	आरजी सहित यार्डस्टिक	यार्डस्टिक के अनुसार मानवश्रम
प्राथमिक अनुरक्षण					
1	कोंकण कान्या एवं मांडवी एक्सप्रेस	प्रतिदिन	48	0.9	43
2	मडगांव-सावंतवाडि-दिवा पैसेन्जर	प्रतिदिन	20	0.75	15
3	भटकल-मडगांव पैसेन्जर (एचडीएमयू)	एक सप्ताह में छः दिन (2/7)	8	0.75	2
4	ए . बी अनुसूची				
माध्यमिक अनुरक्षण					
5	संपर्क क्रांति मडगांव -ईआरएस एक्सप्रेस	एक सप्ताह में तीन दिन 3/7	60	0.45	12
मार्ग से रेलगाड़ी का गुजरना, सिक लाइन एवं अन्य संबद्ध क्रियाकलाप					
6	मडगांव में प्लेटफार्म से वापस जाने वाली रेलगाड़ियां	3 - प्रतिदिन 2 - 6 दिन 1 - साप्ताहिक	72	0.23	पानी डालना और सफाई वाणिज्य विभाग द्वारा की जाती है।
	रेलगाड़ियों के 21 जोड़ों रोलिंग इन एवं रोलिंग आउट परीक्षण	प्रतिदिन			18
7	सिक लाइन क्रियाकलाप (मडगांव में कोच होल्डिंग -133 नग)		133	0.14	19
8	सामग्री भंडारण / लेखा -जोखा	26 आदमी (कोचिंग डिपो होल्डिंग 150 अथवा अधिक कोचें)			23
योग					132
छुट्टी आरक्षित		90 का 12 प्रतिषत की दर से			11
कुल योग					143
रजिस्टर पर कर्मचारी					66
मडगांव में कमी					77 (54 प्रतिशत)

- 5.27** को. रे. का. लि. के पास मडगांव में रैकों के अनुरक्षण हेतु न तो समुचित मात्रा में कर्मचारी उपलब्ध हैं, और न ही मडगांव में एक मात्र पिट लाइन पर पर्याप्त समय ही उपलब्ध है। इस बात को पूर्णतः जानते हुए कि कोंकण रेलवे के पास रेलवे बोर्ड के मानक के अनुसार न तो पर्याप्त अवसंरचना है और न ही कोंकण कन्या एक्सप्रेस, मांडवी एक्सप्रेस, गोवा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस, मडगांव-ईआरएस एक्सप्रेस, मडगांव-सावंतवाडि-दिवा पैसेन्जर और उच्चशक्ति डीएमयू की रैकों के अनुरक्षण हेतु मानव-श्रम ही उपलब्ध हैं, को. रे. इन रेलगाड़ियों को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किए गये प्रतिमान के अनुसार पर्याप्त अनुरक्षण के बिना ही चला रहा है तथा इन रेलगाड़ियों में यात्रा करने वाले लोगों की संरक्षा खतरे में डाल रहा है।
- 5.28** दिनांक 03.05.2014 को दिवा-सावंतवाडी-मडगांव पैसेन्जर को अनुरक्षण हेतु 01.15 बजे पिट लाइन पर लगाया गया और 05.30 बजे पिट लाइन से निकाल लिया गया था। रेलगाड़ी पिट लाइन पर न्यूनतम छः घंटा रहने के बजाय 4 घंटा 15 मिनट रही। रैक 22 कोच की थी। रेलवे बोर्ड के मानक के अनुसार 14 मानव श्रम की आवश्यकता थी परन्तु रैक के अनुरक्षण हेतु केवल 8 कर्मचारियों को लगाया गया था। इस बात को अच्छी तरह जानते हुए कि इस रैक को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गये प्रतिमानों के अनुसार कभी अनुरक्षित नहीं किया जाता है, को. रे. नि. लि. प्रशासन ने यात्रियों के जीवन को खतरे में डालते हुए बिना समुचित अनुरक्षण के ही रैक को सेवा में लगाना जारी रखा।
- 5.29** कोंकण रेलवे के रोहा-मडगांव सेक्शन में 12 स्टेशनों के प्लेटफार्म की लंबाई 09 से 17 कोचों की है और मध्य रेलवे में दिवा-रोहा सेक्शन पर 12 स्टेशनों पर प्लेटफार्म की लंबाई 11 से 12 कोचों की ही है। दिवा-सावंतवाडि पैसेन्जर और संबद्ध सावंतवाडि-मडगांव पैसेन्जर की लंबाई 20 कोचों की है। रेलगाड़ी प्लेटफार्मों की पर्याप्त लंबाई सुनिश्चित किये बिना ही चालू की गई थी। रेलगाड़ी की लंबाई से कम वाले प्लेटफार्म की लंबाई वाले प्लेटफार्म पर रेलगाड़ी का रोकना यात्रियों की संरक्षा को खतरे में डालने के बराबर है।
- 5.30** 50105 डाउन के डब्ल्यूडीजी 3 ए रेल इंजन संख्या 14670 के सामने की ट्राली (लांग हुड साइड) के संबंध में महत्वपूर्ण प्रेक्षण नीचे दिये गये हैं :- (बायां और दायां 50105 डा. के संचलन की दिशा के संदर्भ में हैं।)
- (1) लीडिंग ट्राली लीडिंग राइट (लांग हुड) रोहा इन्ड साइड बियरर लोकेटिंग स्पिगॉट (पिन) चेसिस (सुपरस्ट्रक्चर) के साथ इन्टैक्ट है। लीडिंग इन्ड की ओर बोगी पर साइड बियरर प्लेट के बाहर की ओर दबाव निषान (लोकेटिंग पिन का निषान) है। छिद्र के अंदर ग्रीस और धूल दिखती है (संलग्न चित्र में 1 के रूप में दर्शाया गया है)।
 - (2) लीडिंग ट्राली ट्रेलिंग राइट (लांग हुड) नागोथेन इन्ड साइड बियरर प्लेट लोकेटिंग स्पिगॉट (पिन) चेसिस (सुपरस्ट्रक्चर) के पास उपलब्ध नहीं है। चेसिस में साइड बियरर के टूटे भाग में धूल भर गई है। बोगी पर साइड बियरर प्लेट के दूसरी ओर छिद्र में लोकेटिंग स्पिगॉट पाया गया है जो काली तैलीय धूल से ढका हुआ है। (संलग्न चित्र में 2 के रूप में दर्शाया गया है)।
 - (3) लीडिंग ट्राली लीडिंग लेफ्ट (लांग हुड) रोहा इन्ड साइड बियरर लोकेटिंग स्पिगॉट (पिन) चेसिस (सुपरस्ट्रक्चर) के साथ इन्टैक्ट है। ट्रेलिंग इन्ड की ओर बोगी पर साइड बियरर प्लेट के बाहर की ओर दबाव निषान (लोकेटिंग पिन का निषान) है और प्लेट

प्लेट होल के अंदर की ओर लोकेटिंग स्पिगॉट (पिन) का चमकदार निशान है। ग्रीस और धूल दिखती है (संलग्न चित्र में 4 के रूप में दर्शाया गया है)।

- (4) लीडिंग ट्राली ट्रेलिंग लेफ्ट (लांग हुड) नागोथेन इन्ड साइड बियरर प्लेट लोकेटिंग स्पिगॉट (पिन) चेसिस (सुपरस्ट्रक्चर) के पास उपलब्ध है और बोगी पर साइड बियरर के छेद के बाहरी पेरीफेरी में हिट होने का निशान है और लोकेटिंग स्पिगॉट (पिन) में धूल दिखाई दी। (संलग्न चित्र में 4 के रूप में दर्शाया गया है)।
- (5) सेन्टर पिवट जांचा गया और ठीक से घूमता पाया गया।
20.05.2014 को लीडिंग ट्राली (रोहा छोर) की निम्नलिखित मापें ली गई थी :
(क) केन्द्र से केन्द्र तक बोगी फ्रेम पर लोकेटिंग पिन इम्प्रेशन मार्क 2425 मिमी.
(ख) बोगी फ्रेम में छेद (लोकेटिंग स्पिगॉट पि होल) केन्द्र से केन्द्र की दूरी 2423 मिमी।

(रेल इंजन संख्या 14670/डब्ल्यूडीजी 3 ए का लीडिंग लॉग हुड बोगी (ट्राली))

यातायात की दिशा

रोहा छोर

पिन का निशान

धूल एवं ग्रीस से ढका हुआ पिन

नागोथेन छोर

5.31 रेल इंजन के पहियों पर आये निशानों के विवरण :

क्रसं	पहिया नं.	पहिया पर निशान
फ्रंट ट्रॉली लांगहुड साइड		
1	एल 6 (सामने का धुरा एवं बांया पहिया)	(क) पहिया फ्लेन्ज के टिप पर कई नये धक्के के निशान। (ख) पूर्ण पहिया ट्रीड पर नये धक्के के निशान। (ग) पहिया के नान-गेज भाग पर कोई निशान नहीं।
	एल 5 (बीच का धुरा एवं बांया पहिया)	क) पहिया फ्लेन्ज और पहिया ट्रीड के पूर्ण पेरीफेरी पर नये डेन्ट निशान। (ख) नान गेज फेस साइड पर भारी रगड़ निशान की आधी पेरीफेरी।
3	एल 4 (पिछला धुरा एवं बांया पहिया)	क) पहिया फ्लेन्ज और ट्रीड पेरीफेरी पर नये रगड़ के निशान और गिट्टी कुचल जाने के निशान। (ख) पहिया के नान गेज फेस पर कोई निशान नहीं पाया गया।
4	आर 6 (सामने का धुरा एवं दांया पहिया)	(क) पहिया फ्लेन्ज के नए हिट और गिट्टी दबने के निशान। (ख) पहिया ट्रीड पेरीफेरी पर नये डेन्ट के निशान।

		(ग) पहिया के नान-गेज भाग पर रगड़ जाने के नये निशान।
5	आर 5 (बीच का धुरा एवं एवं दाहिना पहिया)	क) पहिया फ्लेन्ज और ट्रीड भाग पर नई रगड़ के निशान। (ख) पहिया के नान गेज फेस पर कई नये लगे धक्के के निशान।
6	आर 4 (बीच का धुरा एवं दाहिना पहिया)	क) पहिया फ्लेन्ज और पहिये के ट्रीड पर गिट्टी कुचलने के निशान और रगड़ने के निशान। (ख) नान-गेज भाग पर नई चोट और रगड़ जाने के निशान।

रियर ट्रॉली शार्टहुड साइड

7	एल 3 (सामने का धुरा एवं बाया पहिया)	(क) पहिया फ्लेन्ज पर ताजे डेन्ट निशान। (ख) पहिया ट्रीड के पेरीफेरी पर गिट्टी कुचल जाने के निशान। (ग) पहिया के नान-गेज साइड की ओर पहिया पेरीफेरी के लगभग आधे हिस्से में नई रगड़ के निशान।
8	एल 2 (बीच का धुरा एवं बाया पहिया)	(क) पहिया फ्लेन्ज पर नये डेन्ट निशान। (ख) पहिया ट्रीड के पूरे पेरीफेरी पर छोटे डेन्ट के निशान। (ग) पहिया के नान-गेज फेस साइड पर फ्लैन्ज पर 190 मिमी. माप का नये लगे धक्के का निशान।
9	एल1 (पिछला धुरा एवं बाया पहिया)	क) पहिया के नान-गेज फेस साइड की ओर पहिया फ्लैन्ज पर 50 मिमी. माप का नये लगे धक्के का निशान। (ख) पहिया फ्लेन्ज के टिप पर 260 मिमी. लंबाई की माप का नया ग्रीस लगने/रगड़ जाने का निशान। (ग) पहिया ट्रीड पर छोटे डेन्ट का निशान।
10	आर3 (सामने का धुरा एवं दायां पहिया)	क) पहिया फ्लेन्ज और पहिया ट्रीड पर रगड़ के निशान और छोटे डेन्ट के निशान। (ख) पहिया के नान-गेज भाग पर कोई निशान नहीं।
11	आर2 (बीच का धुरा एवं दायां पहिया)	क) पहिया फ्लेन्ज पर नये डेन्ट एवं रगड़ जाने के निशान। (ख) पहिया के पूर्ण ट्रीड पर छोटे डेन्ट और गिट्टी रगड़ जाने के निशान। (ग) पहिया के नान-गेज भाग पर कोई निशान नहीं
12	आर1 (पिछला धुरा एवं दायां पहिया)	क) पूर्ण पहिया ट्रीड पर छोटे डेन्ट निशान सहित पहिया फ्लेन्ज पर नये गिट्टी रगड़ने के निशान। (ख) पहिया के नान-गेज भाग पर कोई निशान नहीं।

- 5.32** 12217 अप किमी. 134/4-5 यानि कि दुर्घटना स्थल को 09:17:45 बजे यानि कि 50105 डाउन की दुर्घटना से 15 मिनट पहले 55 किमी. प्रति घंटा की गति से पार किया। 12217 के लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गार्ड ने इस स्थिति पर न तो कोई झटका महसूस किया और न ही इस स्थिति में कोई असामान्य क्षण नोटिस किया।
- 5.33** एसपीएम के अनुसार दुर्घटना के ठीक पहले रेलगाड़ी संख्या 50105 डा. की गति 64 किमी. प्रति घंटा थी।
- 5.34** 50105 डा. के रेल इंजन का इवेंट रिकार्डर ने फाल्ट कोड 2586 की फाल्ट रिपोर्ट उत्पन्न की जब बीपी 2.8 किग्रा/सेमी.2 के नीचे गिर गया। 09:36:27 बजे एवं 9:36:28 बजे की फाल्ट रिपोर्ट के अनुसार जब रेलगाड़ी की गति 28 किमी. प्रति घंटा एवं 18 किमी. प्रति घंटा थी, ट्रेलिंग बोगी के मध्यम और सामने के धुरों के आरपीएम से उसी बोगी के ट्रेलिंग धुरे के और रेल इंजन की फ्रन्ट बोगी के सभी धुरों के सापेक्ष भारी अंतर देखा गया था।
- 5.35** चूंकि ट्रेलिंग ट्रॉली के बाईं ओर का क्वायल स्प्रिंग टूटा हुआ था, इसलिए दुर्घटना में शामिल रेल इंजन सं. 14670/डब्ल्यूडीजी3ए को 30.04.2014 को दिवा में लिंक से अलग किया गया था और रेल इंजन को ठीक करने हेतु कल्याण डीजल लोकल शेड को भेजा गया था। कल्याण डीजल लोको शेड में स्प्रिंग बदला गया था और रेल इंजन को सेवा हेतु तैयार प्रमाणपत्र दिनांक 03.05.2014 को दिया गया था। इंजन को दिवा में 04.05.2014 को रेलगाड़ी संख्या 50105 डा. में जोड़ा गया था।
- 5.36** आयोग ने पत्र सं. टी.12011/1/2014/सीसी/202/416 दिनांक 19.05.2014 के अंतर्गत मध्य रेलवे से 50105 डा. के डिरेल हुए रेल इंजन डिरेलमेन्ट के संबंध में निम्नलिखित तीन प्रश्न पूछे। मध्य रेलवे ने ये प्रश्न आरडीएसओ को भेजे, इन तीन प्रश्नों के विवरण नीचे वर्णित हैं :-
- प्रश्न. 1 क्या दाईं ओर बियरर की पिन के गायब होने के फलस्वरूप रेल इंजन का डिरेलमेन्ट हुआ था?
- प्रश्न. 2 यदि खोई पिन के कारण डिरेलमेन्ट नहीं हुआ, तो कृपया वह मेकेनिज्म स्पष्ट करें कि कैसे गायब हुई पिन (वक्र के बाहर की ओर) पर भी रेल इंजन 65 किमी. प्रति घंटा की गति में 5 डिग्री वक्र पर सुरक्षित यात्रा कर सकता है?
- प्रश्न. 3 यदि प्रश्न सं.1 का उत्तर 'नहीं' है तो कृपया बतायें कि क्या रेल इंजन में उसी तरह की खराबी करके डब्ल्यूडीजी 3 ए रेल इंजन सहित 65 किमी. प्रति घंटा की गति में नागोथेन-रोहा सेक्शन में 5 डिग्री पर परीक्षण किया जा सकता है? यदि नहीं तो 'क्यों?' यदि हां, तो कृपया परीक्षण की व्यवस्था की जाये। परीक्षण की तिथि की सूचना आयोग को दी जा सकती है।
- लगभग डेढ़ माह की देरी के बावजूद, आरडीएसओ ने न तो मामले का समुचित समाधान निकाला, न ही संतोषजनक उत्तर प्रस्तुत किया है।
- 5.37** आयोग ने पत्र सं. टी.12011/1/2014/सीसी/202/458 दिनांक 02.06.2014 के अंतर्गत मध्य रेलवे से 50105 डा. के पटरी से उतरे हुए रेल इंजन के पटरी से उतरने के संबंध में

निम्नलिखित पांच प्रश्न पूछे। मध्य रेलवे ने ये प्रश्न आरडीएसओ को भेजे, इन पांच प्रश्नों के विवरण नीचे वर्णित हैं :-

- प्रश्न. 1 कौन से अधिकतम लेटरल, ऊर्ध्वाधर और टॉर्शनल बल हैं, जिन पर पिन और इसका वेल्ड किया कनेक्शन डिजाइन किया जाता है?
- प्रश्न. 2 पिन की अनुमोदित ड्राइंग, टॉप प्लेट और असेम्बली ड्राइंग सहित भेजी जानी चाहिए?
- प्रश्न. 3 जब 65 किमी. प्रति घंटा की गति में 5 डिग्री वक्र को रेल इंजन नेगोशिएट करता है तब पिन पर कौन से अधिकतम लेटरल, ऊर्ध्वाधर और टॉर्शनल बल पड़ेंगे?
- प्रश्न. 4 डब्ल्यूडीजी3ए रेल इंजन के पिन, टॉप प्लेट और असेम्बली सहित इसके वेल्ड किये कनेक्शन की मूल अनुमोदित डिजाइन प्रस्तुत की जानी चाहिए?
- प्रश्न. 5 65 किमी. प्रति घंटा की गति में 5 डिग्री पर रेल इंजन यात्रा कर रहा हो और पिन अपने स्थान पर न होने यानि कि टॉप प्लेट से अलग हो गयी हो, तब इसका क्या प्रभाव होता है?

लगभग एक माह की देरी के बावजूद, आरडीएसओ ने न तो मामले का समुचित समाधान निकाला, न ही संतोषजनक उत्तर प्रस्तुत किया है।

6.अनंतिम निष्कर्ष

- 6.1 अब तक एकत्र किये गये अभिलेखों के आधार पर, प्राथमिक रूप से मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ कि मध्य रेलवे के मुंबई मंडल के एकल लाइन बीजी गैर विद्युतीकृत पनवेल-रोहा सेक्शन पर किमी. 135/4-5 में नागोथेन और रोहा के बीच 04.05.2014 को 09.33 बजे रेलगाड़ी सं. 50105 डा. दिवा-सावंतवाडि रोड पैसेन्जर की दुर्घटना "प्रणाली विफलता" के कारण हुई। (संदर्भ पैरा 5 : 12, 5 : 15, 5 : 18, 5 : 19, 5 : 23, 5 : 24, 5 : 26, 5 : 27, 5 : 28, 5 : 36 एवं 5 : 37)।

7. संस्तुतियां

- 7.1 मैं निम्नलिखित संस्तुतियां करता हूँ :-

- 7.1.1 दुर्घटना में 23 यात्री मरे हैं। रेलवे नियमों के अनुसार सामान्य प्रतिपूर्ति के अलावा, सभी 23 यात्रियों के परिजन को रेलवे में उपयुक्त नौकरी प्रदान की जानी चाहिए। यदि वे, इस समय, अवयस्क हैं, तो उन्हें रेलवे नौकरी हेतु निर्धारित न्यूनतम आयु प्राप्त करने के उपरांत रेलवे में उपयुक्त नौकरी प्रदान की जानी चाहिए।
- 7.1.2 दुर्घटना में 37 यात्रियों को गंभीर चोटें आई थीं। इन 37 यात्रियों में से जो आंशिक अथवा पूर्णतः विकलांग हो गये थे उन्हें रेलवे नियमों के अनुसार सामान्य प्रतिपूर्ति के अलावा उन्हें रेलवे में उपयुक्त नौकरी प्रदान की जानी चाहिए। यदि वे, इस समय, अवयस्क हैं, तो उन्हें रेलवे नौकरी हेतु निर्धारित न्यूनतम आयु प्राप्त करने के उपरांत रेलवे में उपयुक्त नौकरी प्रदान की जानी चाहिए।

7.1.3 आज देश में अधिकाधिक यात्री और मालगाड़ियों चलाने की आवश्यकता है। इससे रेलपथ के अनुरक्षण हेतु गलियारा कम हुआ है। भारतीय रेल में कार्य करने वाली रेलपथ टैम्पिंग, गिट्टी सफाई और रेलपथ रिलेइंग जैसे मशीनें बहुत कम आउटपुट की हैं और यातायात के आकार में वृद्धि के कारण वर्तमान समय की जरूरतें नहीं पूरा कर पा रही हैं। आज की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, भारतीय रेल को निम्नलिखित कार्रवाई करनी चाहिए :-

- (1) वर्तमान यातायात और रेलपथ के अनुरक्षण की वर्तमान आवश्यकता के अनुसार उच्च आउटपुट रेलपथ मशीन का विकास करना।
- (2) भारतीय रेल प्रणाली में जब तक उच्च आउटपुट रेलपथ मशीनें नहीं आ जाती हैं, सभी रेलपथ मशीन 2 से 4 के ग्रुप में कार्य करें, जिससे उपलब्ध कम अनुरक्षण गलियारा का यथासंभव अच्छा उपयोग किया जा सके।

7.1.4 सभी रेल इंजनों में वॉयस रिकॉर्डर लगाये लाने चाहिए। चूंकि रेल इंजनों में बहुत अधिक आवाज होती है, इसलिए वॉयस रिकॉर्डर के साथ ही साथ ध्वनि कम करने हेतु वॉयस फिल्टर भी लगाया जाना चाहिए।

7.1.5 साफ्टवेयर समर्थित रेल फ्रैक्चर/वैल्ड विफलता प्रौद्योगिकी या तो फ्रैक्चर के कारण रेल में दबाव/तनाव के अंतर की माप पर आधारित अथवा निष्चित अंतरात में कम इन्टेन्सिटी विद्युत करेन्ट भेजकर फ्रैक्चर के उपरांत रेल के विद्युतीय प्रतिरोध में अंतर की माप पर आधारित प्रौद्योगिकी अथवा अल्ट्रासाउन्ड ब्रोकेन रेल डिटेक्शन सिस्टम आधारित प्रौद्योगिकी का प्रयोग रेलपथ में टूटी हुई पटरों का पता लगाने हेतु किया जाना चाहिए।

7.1.6 04 वर्ष की अवधि में यानि कि 01.04.2010 से 31.03.2014 तक पनवेल-रोहा सेक्शन में 164 नग रेल और वैल्ड फ्रैक्चर हुए जिससे यह सेक्शन फ्रैक्चर बाहुल्य हो गया। इसके अलावा, 235 खराब रेलें (रेल के यूएसएफडी परीक्षण में अनुमेय दोष) और 580 खराब वैल्डों (वैल्ड के यूएसएफडी परीक्षण में अनुमेय दोष) और 1249 नग एसकेवी वैल्ड ऐसे विभागीय वैल्डों द्वारा किये गये जिनके पास आरडीएसओ का वैध सक्षमता प्रमाणपत्र नहीं है तथा वे पनवेल-रोहा सेक्शन में चल रहे हैं। दुर्घटना स्थल में नागोथेन छोर की रेल/वैल्ड विफलता, जो रेल फ्रैक्चर हुई थी, 'डी' मार्क वाली 52 किग्रा/90 यूटीएस रेल थी और रोलिंग मार्क 880/52/ओबी/सेल/8/92 - डी था।

उपर्युक्त परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए, तत्काल प्रभाव से जन संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु निम्नलिखित कार्रवाइयां की जानी चाहिए :-

- (1) पनवेल-अप्टा अप लाइन और अप्टा रोहा एकल लाइन सेक्शन पर 80 किमी. प्रति घंटा का गति प्रतिबंध लगाया जाये। (13.05.2014 से कार्यान्वित किया गया।)
- (2) फ्रैक्चर बाहुल्य पनवेल-रोहा सेक्शन की चौबीसो घंटे क्लॉक पैट्रोलिंग प्रारंभ की जाए। पैट्रोलमैन की बीट 2 किमी. से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (3) मध्य रेलवे में रेलपथ पर जहां "डी" मार्क रेलपटरियां विद्यमान हैं, रेलपथ के ऐसे हिस्सों में चौबीसो घंटे पैट्रोलिंग शुरू की जानी चाहिए।
- (4) मध्य रेलवे के सभी फ्रैक्चर बाहुल्य सेक्शनों की पहचान की जानी चाहिए और ऐसे फ्रैक्चर बाहुल्य सेक्शनों में ऊपर मद् (1) एवं (2) के अंतर्गत यथा वर्णित, कार्रवाई की जानी चाहिए।

7.1.7 संरक्षा बढ़ाने और इसी प्रकार की दुर्घटनाओं में और जीवन की हानि को बचाने के लिए सभी "डी" मार्क की गई रेलपटरियों को प्राथमिकता के आधार पर बदला जाना चाहिए। "डी" मार्क

की गई पटरियों के बदलने तक "डी" मार्क पटरियों वाले रेलपथ के भागों पर उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए।

- 7.1.8 सभी यात्री रेलगाड़ियों के गॉर्ड की ब्रेक वैन में स्पीड रिकॉर्डर सहित स्पीडोमीटर तथा वॉयस फिल्टर सहित वॉयस रिकॉर्डर लगाये जाने चाहिए।
- 7.1.9 लोको पायलटों तथा गॉर्डों को दिये गये सीयूजी सिमो में मंडल में नियंत्रण कक्ष और स्टेशनों के सभी लैंड लाइन एवं सीयूजी मोबाइल नंबर फीड होने चाहिए ताकि आपात स्थितियों में नियंत्रण/स्टेशनों के मोबाइल/लैंड लाइन नंबर ढूँढने में किसी तरह की देरी के बिना नियंत्रण कक्ष से बात कर सकें।
- 7.1.10 मुंबई क्षेत्र में, कल्याण में केवल एक एआरएमई है। दूसरी सेल्फ प्रोपेल्ड एआरएमई पनवेल में रखी जानी चाहिए। पनवेल की डिस्पेन्सरी एक और डॉक्टर की तैनाती की जानी चाहिए ताकि पनवेल/एआरएमई के साथ कम से कम दो डॉक्टर जा सकें।
- 7.1.11 मध्य रेलवे को विभिन्न ऐम्बुलेन्स सेवाओं और मध्य रेलवे भर में विभिन्न स्थानों में निजी डाक्टरों के साथ एक समझौता-ज्ञापन करना चाहिए ताकि आपात स्थितियों में नियंत्रण कक्ष निकटतम ऐम्बुलेन्स सेवाओं और निजी डाक्टरों को दुर्घटना स्थल पर रवाना होने के लिए सूचित कर सके। जहां संभव है, नियंत्रण कक्ष द्वारा इन ऐम्बुलेन्सों से मार्ग में निकटतम रेलवे डॉक्टर को पिक-अप करने को कहा जा सकता है।
- 7.1.12 04.07.2011 से 27.11.2013 तक 2 वर्ष और चार महीने की अल्पावधि में वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (ई)/बीबी, जो कि दुर्घटनाग्रस्त पनवेल-रोहा सेक्शन के प्रभारी हैं, को 5 बार स्थानांतरित किया गया था। इन पांच वरिष्ठ मंडल इंजीनियरों की कार्यावधि क्रमशः 11 माह, 8 माह, 7 माह, 4 माह और 6 माह रही है। वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (ई)/बीबी के अक्सर स्थानांतरित होने के कारण पनवेल-रोहा सेक्शन में रेलपथ अनुरक्षण का कार्य बुरी तरह प्रभावित हुआ था। मध्य रेलवे प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि संरक्षा संबंधी अवसंरचना अनुरक्षण पदों पर तैनात फील्ड अधिकारियों की पर्याप्त कार्यावधि सुनिश्चित की जानी चाहिए।
- 7.1.13 मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे और कोंकण रेलवे में रेलपथ की बहुत अधिक लंबाई में 40नग से अधिक/किमी. ओबीएसआर, ओबीएसडब्ल्यू, डीएफडब्ल्यू एवं डीएफडब्ल्यूआर जैसे यूएसएफडी दोषों को अनुमत किया गया है और चल रहे हैं (मध्य रेल-137 किमी., पश्चिम मध्य रेल 277 किमी. एवं कोंकण रेल-41 किमी.)। भा. रे. रेलपथ मैनुअल के सीएस 129 दिनांक 28.6.2012 के अनुसार यदि विद्यमान रेलपथ में प्रति किमी. 30 से अधिक खराब वेल्ड हों चुके हैं तो ऐसे स्ट्रेचों में टीआरआर अनुमत किया जाता है। भा. रे. रे. मैनुअल के उद्धरण का विचार करते हुए रेलवे बोर्ड को प्रति किमी. यूएसएफडी दोषों की अनुमत ऐसी अधिकतम संख्या निर्धारित करनी चाहिए, जिसके बाद गति प्रतिबंध लगाया जाये और टीआरआर/टीडब्ल्यूआर बिना पारी के स्वीकृत किया जाना चाहिए।
- 7.1.14 भारतीय रेल में प्रति वर्ष भारी संख्या में रेल फ्रैक्चर और वेल्ड विफलताएँ होती हैं। भारतीय रेलों पर यात्री ले जाने वाली रेलगाड़ियों की कई दुर्घटनाएँ रेल फ्रैक्चर और वेल्ड विफलताओं के कारण हुई हैं, जिनके फलस्वरूप यात्रियों की जान चली जाती हैं। इस परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए रेल फ्रैक्चर और वेल्ड विफलताओं को कमी लाने के उपाय के रूप में और भारतीय रेल में रेल फ्रैक्चर और वेल्ड विफलताओं के कारण होने वाली दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु 52 कि.ग्रा. एवं 60 कि.ग्रा. रेलपटरियों और एसकेवी वेल्डों की विशिष्ट संशोधित की जानी चाहिए जिससे रेलपथ रेल फ्रैक्चर रहित हो सकें। भारतीय रेल जिन प्रतिकूल दशाओं में यात्री एवं माल यातायात को प्रचालित कर रहा है, जैसे कि विभिन्न धुरा भार, उसी रेलपथ पर विभिन्न गतियां,

फ्लैट टायर को चलाना, खराब फारमेशन पर रेलपथ, ग्रेडेड सेक्शन, माल रेलगाड़ियों को रोकना, मालगाड़ियों को अंडर पॉवर करना, रेलपथ अनुरक्षण हेतु समुचित यातायात ब्लॉक की अनुपलब्धता तथा मौसम की दशाओं में अत्यधिक अंतर तथा देश के विभिन्न भागों में तापमान, इन सभी को ध्यान में रखते हुए संशोधित विशिष्टि बनायी जानी चाहिए।

7.1.15 रेलपटरी निर्माताओं को बिना फ्रैक्चर के पटरी के संतोषजनक निष्पादन हेतु पटरी के निर्दिष्ट जीएमटी तक रेल की वारंटी दिये जाने को कहा जाना चाहिए, यानि कि 60 किग्रा. रेल हेतु 800 जीएमटी एवं 52 किग्रा. रेल हेतु 550 जीएमटी। रेल के समय से पूर्व विफलता के मामले में निर्माताओं को दंडित किया जाना चाहिए।

7.1.16 एसकेवी वेल्ड पोर्शन के निर्माता को वेल्ड विफलता के बिना वेल्ड के संतोषजनक निष्पादन की निर्दिष्ट जीएमटी तक वेल्ड की वारंटी दिये जाने को कहा जाना चाहिए यानि कि 60 कि.ग्रा. रेल वेल्ड हेतु 400 जीएमटी और 52 किग्रा. रेल हेतु 225 जीएमटी। इसी तरह की वारंटी मोबाइल फ्लश बट वेल्डिंग प्लांट द्वारा संविदा पर किये जाने वाले "फ्लश बट वेल्डों" हेतु लिया जाना चाहिए। फील्ड में एसकेवी वेल्डों की वेल्डिंग पोर्शन निर्माताओं को अपने प्रशिक्षित कर्मचारियों से कराई जानी चाहिए। वेल्ड के समय से पहले विफलता के मामले में वेल्ड के निर्माता को दंडित किया जाना चाहिए।

7.1.17 लंबाई, कोचों के लिहाज से क्षमता, प्लेटफार्म की ऊंचाई, प्लेटफार्म लाइन पर रेलपथ का विवरण जैसे कि वक्र पर संरेखण अथवा सीधा और प्लेटफार्म पर अनुमोदित अतिलंघन का विवरण निम्नलिखित फार्मेट में वर्किंग समय सारिणी में प्रकाशित किया जाना चाहिए :-

क्र. सं.	स्टेशन का नाम	प्लेटफार्म की संख्या	प्लेटफार्म की लं. मीटर में		कोचों की सं. के अनुसार प्लेटफार्म की क्षमता		सीधा अथवा वक्र	यदि वक्र पर तो वक्र का विवरण		प्लेटफार्म पर अतिलंघन का विवरण
			वास्तविक लंबाई	प्रभावी लं. यदि सिगनल प्लेटफार्म पर है।	डाउन दिशा में	अप दिशा में		वक्र की डिग्री	वक्र के बाहर अथवा अंदर	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

7.1.18 50105 डा. दिवा-सावंतवाडि रोड-मडगांव पैसेन्जर 20 कोचों सहित चल रही है। यह रेलगाड़ी सभी स्टेशनों में रुक रही है। मध्य रेलवे में 12 स्टेशन प्लेटफार्म की लंबाई 11 से 12 कोचों की है और कोंकण रेलवे में 12 स्टेशन प्लेटफार्मों की लंबाई 9 से 17 कोचों तक ही है। इन स्टेशनों पर, कई कोच प्लेटफार्म के बाहर रहते हैं। मध्य और कोंकण रेलवे पर इन सभी स्टेशनों के प्लेटफार्म की लंबाई, 50105 डाउन के सभी 20 कोचों के लिए जगह बनाने हेतु बढ़ाई जानी चाहिए।

7.1.19 भविष्य में किसी सेक्शन में कोई रेलगाड़ी तब तक बिलकुल भी नहीं चलाई जानी चाहिए, जब तक कि उसके सभी ठहराव स्टेशन में प्लेटफार्म की लंबाई प्लेटफार्म पर रेलगाड़ी के सभी कोचों के लिए पर्याप्त स्थान न हो। रेलगाड़ी चलाने के पहले मुख्य परिचालन प्रबंधक को पीसीई से चलाई जाने हेतु प्रस्तावित रेलगाड़ी के सभी ठहराव स्टेशनों में प्लेटफार्म की लंबाई की पर्याप्त उपलब्धता संबंधी एक प्रमाणपत्र प्राप्त करना चाहिए।

(चेतन बख्शी)
रेल संरक्षा आयुक्त
मध्य परिवृत्त, मुंबई।

सं. टी.12011 / 1 / 2014 / सीसी / 202 / 558

मुंबई,

दिनांक : 12.06.2014

निम्नलिखित को प्रतिलिपि अग्रसारित :-

1. सचिव (संरक्षा), रेलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001.
2. महाप्रबंधक, मध्य रेलवे, छ. शि. ट., मुंबई।
3. मुख्य महाप्रबंधक, कोंकण रेलवे निगम लि., सीबीडी बेलापुर, नवी मुंबई।
4. पीसीई, सीओएम, सीएमई, सीएसओ/मध्य रेलवे/सीएसटीएम।

(चेतन बख्शी)
रेल संरक्षा आयुक्त
मध्य परिवृत्त, मुंबई।

संख्या. टी.12011 / 1 / 2014 / सीसी / 202 / 559

दिनांक 03 / 07.07.2014

उप मुख्य सूचना अधिकारी,
प्रेस सूचना ब्यूरो,
भारत सरकार का कार्यालय,
महर्षि कर्वे रोड,
मुंबई-400 020

विषय : मध्य रेलवे के मुंबई मंडल के पनवेल - रोहा एकल लाइन बीजी गैर-विद्युतीकृत सेक्शन पर किमी. 135 / 4-5 में नागोथेन और रोहा के बीच दिनांक 04.05.2014 को 09.33 बजे 50105 डाउन दीवा - सावंतवाडि रोड पैसेन्जर की दुर्घटना।

महोदय,

कृपया संलग्न "प्रेस नोट" को समाचार मद के रूप में प्रकाशित करने की व्यवस्था करें। प्रारंभिक जांच रिपोर्ट की एक प्रति भी इस पत्र के साथ संलग्न है।

धन्यवाद।

भवदीय,

ह. दि. 3.7.2014

संलग्न : प्रारंभिक जांच रिपोर्ट।

(चेतन बक्शी)
रेल संरक्षा आयुक्त,
मध्य परिमंडल, मुंबई।

संख्या. टी.12011 / 1 / 2014 / सीसी / 202 / 559

दिनांक 03 / 07.07.2014

निम्नलिखित को प्रेस नोट सहित एक प्रति अग्रेषित :

1. मुख्य सूचना अधिकारी, भारत सरकार, प्रेस सूचना ब्यूरो, शास्त्री भवन, नई दिल्ली को "प्रेस नोट" छापने हेतु। प्रारम्भिक जांच रिपोर्ट की एक प्रति संलग्न है।
2. मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, अशोक मार्ग, लखनऊ-226001 को कृपया सूचनार्थ प्रेषित है।
3. सचिव (संरक्षा), रेलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय, रेल भवन, नई दिल्ली को कृपया सूचनार्थ प्रेषित है।
4. महाप्रबंधक, मध्य रेलवे, छ. शि. ट., मुंबई।
5. अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, कोंकण रेलवे, नवी मुंबई। को कृपया सूचनार्थ प्रेषित है।

संलग्न : प्रारंभिक जांच रिपोर्ट (केवल क्रमांक-1 के लिए)।

प्रेस विज्ञप्ति

श्री चेतन बक्शी, रेल संरक्षा आयुक्त, मध्य वृत्त, मुंबई ने मध्य रेलवे के मुंबई मंडल के पनवेल-रोहा एकल लाइन बीजी गैर-विद्युतीकृत सेक्शन पर किमी. 135/4-5 में नागोथेन और रोहा के मध्य दिनांक 04.05.2014 को 09.33 बजे 50150 डाउन दिवा-सावंतवाडि रोड पैसेन्जर की दुर्घटना की एक सांविधिक जांच की है।

दुर्घटना के फलस्वरूप, 23 यात्रियों की मौत हुई, 37 यात्रियों को गंभीर चोटें आईं तथा 50 यात्रियों को साधारण चोटें लगी थीं।

आयुक्त की प्रारंभिक निष्कर्ष के अनुसार, दुर्घटना "प्रणाली विफलता" के कारण घटी। निष्कर्ष सरकार के विचाराधीन है।
