

भारत सरकार
नागर विमानन मंत्रालय
रेल संरक्षा आयोग
(सं. टी 12016/1/2014-15/एनएफसी)

प्रेषक,

रेल संरक्षा आयुक्त,
पूर्वोत्तर सीमांत परिमंडल,
14-स्ट्रैन्ड रोड, (12वां तल),
कोलकाता-700 001

सेवा में,

मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा,
अशोक मार्ग,
लखनऊ।

विषय : दिनांक 16.04.2014 को लगभग 02.09 बजे पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के लम्डिंग मंडल के लम्डिंग-गुवाहाटी एकल लाइन गैर विद्युतीकृत बीजी मेन लाइन सेक्शन पर ऑजुरी और जागी रोड स्टेशनों के बीच किमी. 72/0-71/7 में रेलगाड़ी संख्या 15666 दीमापुर-कामाख्या बीजी एक्सप्रेस का अवपथन।

1. परिचय

1.1 प्रस्तावना

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा प्रकाशित किये गये रेल दुर्घटना सांविधिक जांच नियमावली, 1998 के नियम 3 के अनुसार, मैं एतद्वारा दिनांक 16.04.2014 को लगभग 02.09 बजे पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के लम्डिंग मंडल के लम्डिंग-गुवाहाटी एकल लाइन गैर विद्युतीकृत बीजी मेन लाइन सेक्शन पर ऑजुरी और जागी रोड स्टेशन के बीच किमी. 72/0-71/7 में रेलगाड़ी संख्या 15666 दीमापुर-कामाख्या बीजी एक्सप्रेस का अवपथन के मामले में अपनी सांविधिक जांच की संक्षिप्त प्रारंभिक रिपोर्ट प्रस्तुत करता हूँ।

1.2 निरीक्षण एवं जांच :

1.2.1 दिनांक 16.04.2014 को 03.30 बजे मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, मालीगांव ने, जब मैं घर पर था तब मेरे मोबाइल पर एसएमएस के माध्यम से दुर्घटना के बारे में सूचित किया। इसके बाद उन्होंने मुझसे बात की और सूचित किया कि आगे से 09 कोच सहित रेल इंजन पटरी से उतर गये हैं तथा कई सवारियों को चोटें आई हैं। उन्होंने आगे यह भी बताया कि कोई मौत नहीं हुई है। उन्होंने तत्काल राहत एवं बचाव के लिए रेलवे द्वारा उठाये गये कदमों के संबंध में भी सूचित किया। मैं घायल सवारियों और राहत एवं बचाव की प्रगति के संबंध में लगातार उनके संपर्क में रहा था। मैंने उन्हें सभी सुराग संरक्षित करने और स्थल के फोटोग्राफ लेने तथा वीडियोग्राफी कराने की व्यवस्था

करने की सलाह दी। रेलवे को अगली सुबह मेरे कार्यालय में दुर्घटना संबंधी विवरण फैंक्स करने को भी कहा गया था।

- 1.2.2 16.04.2014 को लगभग 10.30 बजे मेरे कार्यालय में फैंक्स संदेश प्राप्त हुआ था जिसमें यह सूचित किया गया था कि 13 सवारियों को चोटें लगी हैं तथा स्थल से एम्बुलेन्स द्वारा घायल सवारियों को जागी रोड एवं मोरीगांव स्थानीय चिकित्सालय शिफ्ट कर दिया गया है। एसपीएआरएमवी और एआरएमई स्थल के लिए रवाना हो गई हैं। प्रथम सूचना रपट में दुर्घटना कारण "जांच के अधीन" कहा गया था।
- 1.2.3 मैंने दुर्घटना के संबंध में सांविधिक जांच आयोजित करने का निर्णय लिया और तदनुसार मुख्य संरक्षा अधिकारी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे को अपने 17.04.2014 को स्थल दौरा करने हेतु फ्लाइट सं. 9 डब्ल्यू 819, जो 09.20 पर कोलकाता छोड़ती है और 10.30 बजे गुवाहाटी पहुंचती है, के कार्यक्रम तत्पश्चात 17.04.2014 को दोपहर बाद से समाप्ति तक जांच आयोजित करने के बारे में सूचित किया। मैंने मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा को भी दुर्घटना तथा सांविधिक जांच करने के अपने इरादे के बारे में सूचित किया था।
- 1.2.4 रेलवे को 17 अप्रैल को जागी रोड स्टेशन में 15.00 बजे से और गुवाहाटी में 18.04.2014 को 09.00 बजे से जांच पूर्ण होने तक जांच आयोजित करने के सम्बन्ध में आवश्यक अधिसूचना क्षेत्र के महत्वपूर्ण दैनिक समाचार पत्रों में प्रकाशित कराने तथा सर्व सम्बन्धित को सूचित करने की सलाह दी गई थी।
- 1.2.5 मेरे अनुदेशों के आधार पर रेलवे द्वारा ऐसे आम जन और स्थानीय लोग, जो दुर्घटना के संबंध में जानकारी रखते हैं, 17 अप्रैल, 2014 को 15.00 बजे से जागी रोड स्टेशन में और 18.04.2014 को 09.00 बजे से एरिया मैनेजर, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे, गुवाहाटी के कार्यालय में गवाही देने हेतु उपस्थित होने हेतु अथवा मेरे कार्यालय 14 स्ट्रैन्ड रोड, 12वां तल, कोलकाता-700 001 को लिखकर भेजने हेतु, आमंत्रित करते हुए क्षेत्र के महत्वपूर्ण समाचार पत्रों में प्रेस अधिसूचना प्रकाशित कराई गई थी।
- 1.2.6 वरिष्ठ संरक्षा अधिकारी ने मुख्य संरक्षा अधिकारी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, मालीगांव की ओर से अपने पत्र सं. टी/2/6/ए(एजेआरई-जेआईडी)2014-15 दिनांक 17.04.2014 के अंतर्गत (1) मुख्य सचिव, असम, दिसपुर (2) जिला मजिस्ट्रेट, मोरीगांव और (3) अधीक्षक, राजकीय रेलवे पुलिस, पाण्डु को दुर्घटना में मेरी जांच के बारे में सूचित किया गया था और अनुरोध किया गया था कि वे अपने प्रतिनिधि भेजें।
- 1.2.7 मैं एयरपोर्ट से सड़क मार्ग द्वारा 17 अप्रैल, 2014 को लगभग 12 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंचा तथा स्थल का निरीक्षण किया। मेरे साथ निम्नलिखित अधिकारी थे :
1. मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, मालीगांव
 2. मंडल रेल प्रबंधक/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, मालीगांव
 3. मुख्य सामान्य इंजीनियर
 4. मंडल के अन्य शाखा अधिकारीगण।
- 1.2.8 स्थल पर पहुंचने पर मैंने अवपथन के स्थान और इसके चारों ओर की स्थिति का विस्तृत निरीक्षण किया। तदुपरांत, मैंने किमी. से 77 मी. के प्रथम प्वाइंट ऑफ झॉप और रेलपथ संरचना इत्यादि में हुई क्षति की जांच की। मैंने रेलपथ संरचना का ले-आउट, दृश्यता

और अन्य स्थलीय दशाओं की व्यापक परीक्षण किया। स्थल निरीक्षण के दौरान, मेरी उपस्थिति में रेलपथ संरचना की विस्तृत मापें ली गई थीं। मैंने रेलवे को जिस पर रेलगाड़ी गई थी, कम से कम 300 मीटर उस भाग हेतु "प्रथम प्वाइंट ऑफ ड्रॉप" के पिछले भाग के आगे रेलपथ की माप करने का कहा था। इसके अलावा मैंने पटरी से उतरी कोचों की स्थिति की जांच की थी। पटरी से उतरे कोचों के अंडर गियर और पहियों की सघन जांच की गई। मैंने रेलवे को सलाह दी थी कि वह पटरी से उतरी बोगियों की सभी संभव मापें लेने हेतु वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/समन्वय, वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर और वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर को शामिल करते हुए, कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों की एक टीम नामित करे। यह भी सलाह दी गई कि उक्त टीम रेलपथ मापों में भी संबद्ध रहे। आगे मैंने जागी रोड स्टेशन में मेरे निरीक्षण के लिए रखे हुए पटरी से उतरे रेल इंजन की जांच की। इसकी बोगियों, अंडर गियर उपस्करों, पहियों और ब्रेक उपस्करों की बहुत जटिलता से जांच की गई। मैंने रेलवे को विस्तृत माप करने हेतु नजदीकी लोको शेड, एनजीसी में ले जाने की भी सलाह दी थी। कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड के अधिकारियों की टीम को रेल इंजन के मापन में संबद्ध रहने की सलाह दी गई थी।

- 1.2.9 मैंने टूटे हुए पटरी के टुकड़ों का भी गहन निरीक्षण किया। कुल मिलाकर 1.5 मीटर पटरी के टुकड़े टूटे हुए थे। यह बात का आंकलन करने के लिए कि क्या कोई टूटी हुई पटरी गायब है, टूटी हुई पटरियों की सतहों का मिलान करते हुए अगल-बगल बिछाया गया। यह पाया गया कि पटरी टूटने के पहले बिंदु से सटा हुआ 0.74 मीटर लंबा पटरी का टुकड़ा गायब था। टूटी हुई पटरी के टुकड़ों के भौतिक आकार के साथ-साथ टूटी हुई पटरी फेस के कई फोटोग्राफ लिये गये थे। रेलवे अधिकारी (मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) को टूटे हुए पटरी के टुकड़ों को आगे जांच हेतु आरडीएसओ भेजने की परामर्श दी गई थी।
- 1.2.10 स्थल का निरीक्षण करने के उपरांत, मैंने मुख्य संरक्षा अधिकारी, मंडल रेल प्रबंधक, मुख्य सामान्य इंजीनियर और लम्बिंग मंडल के शाखा अधिकारियों के साथ 'जागी रोड' और ऑजुरी स्टेशन के बीच ब्लॉक सेक्शन का ट्रॉली निरीक्षण आयोजित किया गया था और यह पता चला था कि चार स्थितियों में फिश प्लेटों के साथ 'कट रेल' किसी एक ओर क्लैप करके लगाई गई हैं। इन रेल क्लोजरों का प्रावधान किये जाने की सही तिथि प्रभारी एसएसई/रेलपथ, अथवा सेक्शन के सहायक मंडल इंजीनियर द्वारा नहीं बताई जा सकी। इन स्थितियों में कोई गति प्रतिबंध नहीं लगाया गया था। यह चिंता की बात है कि रेलपथ अनुरक्षण में ऐसा असुरक्षित व्यवहार अपनाया जाता है। रेलों को तुरंत इन स्थितियों में स्थिर पेट्रोल मैन सहित 20 किमी. प्रति घंटा के अस्थायी कॉशन लगाने और अगले दिन तक समुचित वेल्ड करना सुनिश्चित करने की सलाह दी गई। रेल को आगे सलाह दी गई कि वह इस बात की जांच करे कि मंडल में अथवा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की पूरी रेल प्रणाली पर, अन्य स्थितियों में, कहीं ऐसी असुरक्षित व्यवहार अपनाया तो नहीं गया है?
- 1.2.11 ट्रॉली निरीक्षण से लौटने पर, मैंने अपनी जांच जागी रोड स्टेशन पर शुरू की, जहां कई सवारियों और स्थानीय लोगों ने अपने बयान प्रस्तुत किये। राहत एवं बचाव सहित दुर्घटना के विभिन्न पहलुओं की जानकारी करने हेतु विस्तृत विचार-विमर्श किये गये थे। तदन्तर, 18 और 19 को एरिया मैनेजर, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, गुवाहाटी के कार्यालय में जांच आयोजित की गई थी।

1.2.12 जागी रोड से लौटने के उपरांत 17 अप्रैल की शाम के दौरान, मैंने केन्द्रीय चिकित्सालय में उपचार करा रही घायल सवारियों से मिला। मुख्य संरक्षा अधिकारी, मंडल रेल प्रबंधक, चिकित्सा निदेशक मेरे साथ थे। मैंने सभी प्रासंगिक सूचना प्राप्त करने हेतु, दुर्घटनाग्रस्त रेलगाड़ी के लोको पायलट और सहायक लोको पायलट, जो कि दुर्घटना में घायल होने के कारण चिकित्सालय में भर्ती किये गये थे, से विस्तार से बातचीत की। क्योंकि दोनों इलाज करा रहे थे, इसलिए जांच में उनकी भौतिक रूप से उपस्थिति से छूट थी और उन्हें अपने लिखित बयान प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी। इन रेल कर्मचारियों के अलावा, वहां पर चार सवारियां (1 पुरुष + 3 महिला) जो अपना इलाज करा रहे थे। उनसे उनके उपचार के संबंध में पूछा तथा जल्द स्वस्थ होने हेतु शुभकामनायें दीं।

उनमें से सभी ने दुर्घटना के दौरान के अपने अनुभव का वर्णन किया। वे चिकित्सालय में हो रहे इलाज से संतुष्ट थे। एक घायल महिला (उम्र 74 वर्ष), जो उपचाराधीन थी, अपने परिवार को सूचित नहीं कर पाई थी, क्योंकि उसका मोबाइल फोन खो गया था। उससे उसके रिश्तेदारों के कुछ पते लिये गये थे तथा रेल अधिकारियों को उसके परिवार से संपर्क करने की सलाह दी गई थी।

1.2.13 दिनांक 17 से 19 अप्रैल, 2014 तक हुई सांविधिक जांच में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के निम्नलिखित अधिकारी उपस्थित हुए थे :

- (1) श्री नीरज कुमार, मंडल रेल प्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, लम्डिंग मंडल.
- (2) श्री. आर. गुप्ता, मुख्य संरक्षा अधिकारी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, मालीगांव (क्षेत्रीय रेलवे के प्रतिनिधि)
- (3) श्री ए. पाण्डेय, मुख्य सामान्य इंजीनियर, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, मालीगांव
- (4) श्री आर. चौधरी, मुख्य रेलपथ इंजीनियर, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, मालीगांव (रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधि)।

1.2.14 मेरी जांच के दौरान कुल 28 (अट्ठाइस) व्यक्तियों ने अपने बयान दर्ज कराये थे, जिनमें से गांव के एक बचाव दल (3 व्यक्तियों ने अपने बयान संयुक्त रूप से प्रस्तुत किये हैं), में से 2 घायल सवारियां थीं, एक राजकीय रेलवे पुलिस थाना का हेड कान्स्टेबल था। शेष 24 (चौबीस) व्यक्ति रेलवे कर्मचारी थे। विवरण निम्नानुसार है :

गैर-रेलवे :

(1) स्थानीय निवासी (गांव का बचाव दल)	—	01
(2) सवारियां	—	02
(3) राजकीय रेलवे पुलिस	—	01
(4) रेलवे	—	24

कुल — 28

1.2.14 रेलगाड़ी सं. 15666 डाउन बीजी एक्सप्रेस अपने मूल प्रस्थान स्टेशन यानि कि दीमापुर से 15.04.2014 को निर्धारित प्रस्थान समय के अनुसार 21.45 बजे रवाना हुई थी। यह अंतिम बार छपारमुख जं. जो कि निर्धारित स्टॉप था, पर 16.04.2014 को 1.38 बजे से 01.43 बजे तक रुकी थी। नियंत्रण चार्ट के अनुसार रेलगाड़ी अंतिम स्टेशन आजूरी (एजेआरई) से लगभग 02.05 बजे (यानि कि एक मिनट विलंब से) से होकर गुजरी और यहां तक इसके रन में कोई दिक्कत नहीं हुई थी। चालक दल और गॉर्ड द्वारा आजूरी

स्टेशन में ड्यूटी पर रहे स्टेशन मास्टर से 'सब ठीक है' के सिगनल की अदला-बदली की थी। ऑजुरी पार करने के बाद जब यह किमी. 72/0 से 71/7 पर लगभग 02.09 बजे रन पर थी तब रेल इंजन के साथ सामने के 09 कोच पटरी से उतर गये। मंडल रेल प्रबंधक/लम्बिंग (सबसे पीछे) की निरीक्षण सवारी डिब्बा सहित अंतिम चार कोचें पटरी पर ही रहे थे।

- 1.3.2 रेल इंजन और रेल इंजन के बाद की सभी 09 कोचें बायें हाथ की ओर (एलएचएस) पटरी से उतर गये थे।
- 1.3.3 रेल इंजन और पहले 03 कोच के सभी पहिये पटरी से उतरे थे और बायें हाथ की पटरी की ओर पड़े थे तथा क्षतिग्रस्त हो गये थे। कोचें आंशिक रूप से पलट गई थीं।
- 1.3.4 अगली तीन कोचें रेलपथ से उलट गई थीं और रेलपथ के केन्द्र से 11 मी. से 20 मीटर रेन्ज की दूरी वाली नाली में पड़ी थीं।
- 1.3.5 अंतिम तीन कोचें रेलपथ के बाहर पलट गई थी और रेलपथ के केन्द्र से 02 मी. से 07 मीटर रेन्ज की दूरी में किनारे और ढाल में पड़ी थीं।
- 1.3.6 मुझे यह रिपोर्ट करते हुए दुख है कि दुर्घटना के परिणामस्वरूप, यद्यपि किसी सवारी की मृत्यु नहीं हुई थी परन्तु वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी/प्रभारी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, गुवाहाटी के अनुसार निम्नलिखित व्यक्तियों को चोटें लगी हैं :
- (1) मरे : कोई नहीं।
 - (2) गंभीर घायल : 01
 - (3) साधारण घायल : 10
 - (4) ट्रिवियल चोट : 47

गंभीर चोटिल और साधारण चोटिल सवारियों की सूची नीचे वर्णित है :

क्र.सं.	नाम एवं पता	लिंग एवं आयु	चोट की प्रकृति	विवरण
1.	श्रीमती संध्यारानी डे, वास्ते श्री तपन डे, कटोवा, नबाद्विप	स्त्री-74	गंभीर	केन्द्रीय चिकित्सालय, मालीगांव में भर्ती
2	श्री त्रिलोकी नाथ प्रसाद, मोतिहारी, बिहार	पुरुष-48	साधारण	अस्पताल से रिलीज।
3	श्रीमती गीता देवी, गांव व पो. फेनेरा, मोतिहारी, बिहार	स्त्री-38	साधारण	अस्पताल से रिलीज।
4	श्रीमती छाया दास पत्नी श्री शंकर दास, दिलाजी रोड, दिफू, अंगलॉग, असम	स्त्री-44	साधारण	केन्द्रीय चिकित्सालय, मालीगांव को भेजा गया।
5	श्री लालू रबि दास पुत्र श्री एस आर रबि दास, धनश्री, असम	पुरुष-27	साधारण	केन्द्रीय चिकित्सालय, मालीगांव को भेजा गया।

6	श्री पाउ चंद	पुरुष-41	साधारण	केन्द्रीय चिकित्सालय, मालीगांव में भर्ती।
7	श्री बाबुल चंद्र देबनाथ लोको पॉयलट/जी/मेक एलएमजी	पुरुष-55	साधारण	ड्यूटी पर लोको पॉयलट, केन्द्रीय चिकित्सालय, मालीगांव में भर्ती।
8	श्री मनोज कुमार देव सहायक लोको पॉयलट/ मेक/एलएमजी	पुरुष-30	साधारण	ड्यूटी पर सहायक लोको पॉयलट, केन्द्रीय चिकित्सालय, मालीगांव में भर्ती।
9	श्री टी. हॉकिम, सूराचांदपुर, मणिपुर	पुरुष-64	साधारण	एमएमसी में भर्ती।
10	श्री एच. शकोप्ता	पुरुष-49	साधारण	जीएनआरसी में भर्ती।
11	श्रीमती पारोमिता दे पुत्री श्री संजीव चन्द्र डे, लोअर हॉफलांग, असम	स्त्री-29	साधारण	केन्द्रीय चिकित्सालय, मालीगांव में भर्ती।

- 1.3.7 दुर्घटना के समय में लोको हेड लाइट सहित मौसम साफ था और दृश्यता सामान्य थी।
- 1.3.8 ऊपर उल्लिखित बायें हाथ की ओर (एलएचएस) और दायें हाथ की ओर (आरएचएस) तथा रिपोर्ट के अन्य स्थान रेलगाड़ी के संचलन की दिशा, यानि कि आजुरी से जागी रोड स्टेशन की ओर, के संदर्भ में हैं।

2. राहत उपाय

2.1 सूचना

- 2.1.1 दुर्घटना घटने की प्रथम सूचना दिनांक 16.04.2014 को 02.35 बजे नियंत्रण कक्ष को प्राप्त हुई थी।
- 2.1.2 मंडल रेल प्रबंधक, लम्डिंग मंडल, उक्त दुर्घटनाग्रस्त 15666 डाउन बीजी एक्सप्रेस से यात्रा कर रहे थे और उनका सवारी डिब्बा सबसे पिछले भाग में लगाया गया था। इस प्रकार मंडल रेल प्रबंधक/लम्डिंग पहले अधिकारी थे, जो घटना स्थल पर उपलब्ध रहे हैं। सिविल अधिकारी, रेलवे तथा अन्य सरकारी कार्मिक सूचना पाकर निम्नानुसार घटना स्थल पर पहुंचे थे :

क्रसं	विवरण	स्थल पर पहुंचने का समय (लगभग)
1.	ओसी/राजकीय रेलवे पुलिस कर्मचारियों सहित	16.04.2014 को 2.40 बजे
2.	महाप्रबंधक/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, सड़क मार्ग से	16.04.2014 को 4.50 बजे
3.	सर्किल ऑफिसर, मोरीगांव	16.04.2014 को 5.00 बजे

4.	मुख्य संरक्षा अधिकारी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, सड़क मार्ग से	16.04.2014 को 5.10 बजे
5.	पुलिस अधीक्षक, मोरीगांव	16.04.2014 को 5.30 बजे
6.	एनडीआरएफ	16.04.2014 को 5.30 बजे

2.2 रेलगाड़ी द्वारा चिकित्सा उपाय और राहत :

2.2.1 सूचना मिलने पर दुर्घटना राहत चिकित्सा उपस्कर (एआरएमई) को आदेश दिया गया। एआरएमई/लम्डिंग एवं गुवाहाटी और एआरटी/लम्डिंग एवं एआरटी/एनजीसी के संचलन का विवरण नीचे उल्लिखित है :

	विवरण	एआरएमई/ एलएमजी	एआरएमई/ जीएचवाई	एआरटी/ एलएमजी	एआरटी/ एनजीसी
क.	दुर्घटना स्थल के लिए रवाना होने का समय	02.55 बजे	03.40 बजे	04.05 बजे	03.15 बजे
ख.	दुर्घटना स्थल में पहुंचने का समय	05.00 बजे	04.56 बजे	06.56 बजे (शॉटिंग के उपरांत)	07.10 बजे

2.2.2 एआरएमई/गुवाहाटी और लम्डिंग के पहुंचने से पहले, सभी घायल सवारियों को उपचार हेतु एम्बुलेन्स द्वारा चिकित्साल भेजा जा चुका था। प्रारंभ में वे सभी निकट के स्वास्थ्य केन्द्र, जागी रोड राज्य डिस्पेन्सरी और एचपीसी लि. चिकित्सालय में तुरंत उपचार हेतु शिफ्ट किया गया था। बाद में उनमें से कुछ को मालीगांव में रेलवे चिकित्सालय में शिफ्ट किया गया था।

2.2.3 दुर्घटनाग्रस्त रेलगाड़ी का पिछला हिस्सा, जो पटरी से नहीं उतरा था, यानि कि 5916-आरए, 09708-एसएलआर, 07418-जीएस और 11239 (जीएस) को एक एलई द्वारा हॉल करके 0.10 बजे दुर्घटना से रवाना किया गया और ये 16.04.2014 को ऑजुरी स्टेशन 04.25 बजे पहुंचे।

2.2.4 रेलवे प्रशासन की ओर से राहत और बचाव के संबंध किसी लापरवाही की कोई शिकायत नहीं थी। जैसा कि रेलवे अधिकारियों और सवारियों से जानकारी मिली है, समय से राहत एवं बचाव कार्य सुनिश्चित करने में स्थानीय लोगों, गांव सुरक्षा बल, पुलिस, राज्य सरकार के अधिकारियों की महत्वपूर्ण भूमिका रही है। राहत एवं बचाव में इस उत्कृष्ट कार्य की प्रशंसा में रेलवे बचाव एवं राहत में स्वेच्छा से और समय पर मदद के लिए सभी आगे आने वालों का आभार व्यक्त करना चाहिए। जिरह के दौरान, हेड कांस्टेबिल,

जीआरपीएस, गुवाहाटी के कहा कि दो/तीन सवारियों ने उनके सामान खोने की सूचना दी थी। तथापि सवारियों द्वारा कोई एफआईआर नहीं दर्ज कराई गई थी।

2.2.5 घायलों को अनुग्रह राहत :

रेलवे द्वारा घायलों को निम्नानुसार अनुग्रह धनराशि वितरित की गई थी :-

- | | | |
|-----|---|-------------|
| (1) | 1 (एक) गंभीर रूप से घायल सवारी को | रु. 25000/- |
| (2) | 10 (दस) साधारण घायल सवारियों में से प्रत्येक को | रु. 5000/- |

घायल सवारियों को कुल 35000/- की धनराशि का भुगतान किया गया था।

2.3 बहालीकरण एवं यातायात का अवरोध :

2.3.1 दिनांक 16.04.2014 को 08.00 बजे राजकीय रेलवे पुलिस की अनुमति मांगी गई थी और 08.30 बजे ओसी/राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा प्रदान की गई थी।

2.3.2 5916-आरए, 09708-एसएलआर, 07418-जीएस और 11239 (जीएस) के लोड 4/8 सहित दुर्घटनाग्रस्त रेलगाड़ी का पिछला हिस्सा 04.10 बजे स्थल से रवाना किया गया और 16.04.2014 को 04.10 बजे आजूरी स्टेशन की लाइन नं. 3 पर पहुंचा था।

2.3.3 दुर्घटना के कारण विलम्बित, समाप्त और निरस्त रेलगाड़ियां तथा डुप्लीकेट रेलगाड़ियाँ चलाने का विवरण :-

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| 1. निरस्त की गई रेलगाड़ियां | -18 (अप-10 डाउन-08) |
| 2. समाप्त की गई रेलगाड़ियाँ | -04 (02 अप 02 डाउन) |
| 3. रोकी गई रेलगाड़ियाँ - | -09 (05 अप 04 डाउन) |

2.3.4 रेलपथ फिट प्रमाणपत्र 23.10 बजे दिया गया था। पहली रेलगाड़ी अप एनटीएसके सीमेन्ट 17.04.2014 को 00.50 बजे जागी रोड से रवाना हुई और 01.21 बजे आजूरी को पार किया।

1 रेलगाड़ी

3.1 रेलगाड़ी का संयोजन एवं बंधनक्रम :

3.1.1 रेल इंजन :

3.1.1.1 रेलगाड़ी का रेल इंजन सं. 18689 (डब्ल्यूडीएम 2) डीजल लोकोमोटिव वर्कशॉप, वाराणसी में बनाया गया था। इसे 19.04.1983 को कमीशन किया गया था। यह पिछली पीओएच के उपरांत 7,45,690 किमी. अर्जित कर चुका था। पिछला पीओएच खडगपुर में 01.08.2007 को किया गया था। पिछला ट्रिप निरीक्षण 08.04.2014 (टी. 2 शे.) पॉवर पैक और एम 8 यूटी एवं एयरब्रेक के लिउ न्यू गुवाहाटी में हेतु किया गया था। कोई अनुरक्षण अनुसूची शेष नहीं थी। रेल इंजन को शार्टहुड लीडिंग सहित चलाया जा रहा था।

3.1.1.2 रेल इंजन की लंबाई एवं वजन क्रमशः 17.12 मीटर और 112.80 टन थे।

3.1.1.3 रेल इंजन में हेडलाइट, फ्लैशर लाइट, स्पीडोमीटर, स्पीड रिकॉर्डर तथा विजिलैन्स कंट्रोल डिवाइस जैसे संरक्षा उपस्कर लगाये गये थे और ये सभी कार्य कर रहे थे।

3.1.2 कोचें :

15666 डाउन बीजी एक्सप्रेस में 13/26 लोड शामिल थे। रेलगाड़ी का मार्शलिंग क्रम निम्नानुसार था :

क्रसं	कोच सं.	बॉडी	प्रकार	बनाने का वर्ष	पिछली पीओएच का तिथि		वापसी की तिथि
1	9066	आईसीएफ	एसएलआर	1988	एनबीक्यूएस	30.08.13	04 / 15
2	10476	आईसीएफ	जीएस	2010	एनबीक्यूएस	24.03.14	04 / 15
3	98460	आईसीएफ	जीएस	1998	एनबीक्यूएस	24.08.13	04 / 15
4	09479	आईसीएफ	जीएस	2010	एनबीक्यूएस	21.10.13	04 / 15
5	03245	आईसीएफ	जीएससीएन	2003	एनबीक्यूएस	29.03.13	04 / 15
6	00213	आईसीएफ	जीएससीएन	2000	डीबीडब्ल्यूएस	28.11.12	07 / 14
7	02101	आईसीएफ	एसीसीएन	2002	एनबीक्यूएस	24.06.13	01 / 15
8	06102	आईसीएफ	एसीसीएन	2006	एनबीक्यूएस	12.12.12	07 / 14
9	11234	आईसीएफ	जीएससीएन	2011	डीबीडब्ल्यूएस	18.01.14	08 / 15
10	11239	आईसीएफ	जीएससीएन	2011	डीबीडब्ल्यूएस	24.07.13	02 / 15
11	07418	आईसीएफ	जीएस	2007	एनबीक्यूएस	20.10.12	05 / 14
12	09708	आईसीएफ	एसएलआरडी	2009	एनबीक्यूएस	12.06.13	01 / 15
13	5916	आईसीएफ	आरए	2002	एनबीक्यूएस	03.01.13	02 / 15

3.2 रेलगाड़ी की लंबाई, वजन एवं ब्रेक पॉवर :

3.2.1 रेल इंजन को छोड़कर रेलगाड़ी की लंबाई और वजन क्रमशः 289.861 मीटर और वजन 520.64 टन था।

3.2.2 कामाख्या में दिनांक 15.04.14 को ब्रेक पॉवर प्रमाणपत्र क्रमांक 3073 जारी किया गया था। बीपीसी 3500 किमी. अथवा 96 घंटा जो भी पहले आये तक वैध होता है। रेलगाड़ी पूर्णतः एयर ब्रेक युक्त थी और ब्रेक पॉवर 100 प्रतिशत था। इंजन को छोड़कर कुल ब्रेक फोर्स 50.21 टन था। रेलगाड़ी में 52 सिलिंडर सक्रिय थे। रेलगाड़ी में कोई सिलिंडर निष्क्रिय नहीं था और ब्रेक ब्लॉक समूचे थे और दुर्घटना के बाद लगी हुई स्थिति में थे।

3.2.3 आरए 5916 को छोड़कर रेलगाड़ी का प्राथमिक अनुरक्षण कामाख्या में किया गया था।

3.2.4 रेलगाड़ी की क्षमता 716 सवारियों की थी तथा दुर्घटना के समय में अनुमानतः यात्रियों की संख्या 745 थी।

3.3 क्षति एवं डिस्पोजिशन :

3.3.1 रेल इंजन की क्षति :

15666 डाउन बीजी एक्सप्रेस को हॉल करने वाला रेल इंजन सं. 18689 (डब्ल्यूडीएम 2) को दुर्घटना के दौरान निम्नलिखित क्षति हुई है :

- (1) कैटिल गॉर्ड
- (2) साइड बफर
- (3) सैन्ड बॉक्स
- (4) लोडिंग पैड
- (5) सैन्डिंग जेट
- (6) कैटिल गॉर्ड सपोर्ट (दांये हाथ)
- (7) कैटिल गॉर्ड सपोर्ट (बांये हाथ)
- (8) फुट स्टेप
- (9) मिनी चेन
- (10) धुरा जनरेटर
- (11) ट्रांजिशन हैंडल
- (12) सेफ्टी पिन

3.3.2 कोचों की क्षति :

- (1) कुल 13/26 लोडों में दुर्घटना के फलस्वरूप 9 (नौ) कोचों में क्षतियां हुई हैं।
- (2) कोचों की क्षति एवं उनकी स्थिति नीचे उल्लिखित हैं :

इंजन से क्रमांक	कोच संख्या	स्थिति	क्षति का संक्षिप्त विवरण
1	एसएलआर 9066	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी।	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी तथा ट्रॉलियां लटकी हुई स्थिति में थी। सभी ब्रेक सिलिंडर लगे हुए स्थिति में हैं तथा सभी ब्रेक ब्लॉक ग्रिप की स्थिति में हैं।
2	जीएस 10476	सभी पहिये पटरी से उतर गये थे बॉडी पलट गई थी।	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी तथा ट्रॉलियां लटकी हुई स्थिति में थी। सभी ब्रेक सिलिंडर लगे हुए स्थिति में हैं तथा सभी ब्रेक ब्लॉक ग्रिप की स्थिति में हैं।
3	जीएस 98460	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी।	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी तथा ट्रॉलियां लटकी हुई स्थिति में थी। सभी ब्रेक सिलिंडर लगे हुए स्थिति में हैं तथा सभी ब्रेक ब्लॉक ग्रिप की स्थिति में हैं।
4	जीएस 09479	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी। 50 प्रतिशत	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी तथा ट्रॉलियां लटकी हुई स्थिति में थी। सभी ब्रेक सिलिंडर लगे हुए स्थिति में हैं तथा सभी ब्रेक ब्लॉक

		बॉडी डिच में पड़ी थी और ट्रॉलियां बाहर चली गई थी।	ग्रिप की स्थिति में हैं।
5	जीएससीएन 03245	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई। 50 प्रतिशत बॉडी डिच में पड़ी थी और ट्रॉलियां बाहर चली गई थी।	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी तथा ट्रॉलियां लटकी हुई स्थिति में थी। सभी ब्रेक सिलिंडर लगे हुए स्थिति में हैं तथा सभी ब्रेक ब्लॉक ग्रिप की स्थिति में हैं।
6	जीएससीएन 00213	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई। 50 प्रतिशत बॉडी डिच में पड़ी थी और ट्रॉलियां बाहर चली गई थी।	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी तथा ट्रॉलियां लटकी हुई स्थिति में थी। सभी ब्रेक सिलिंडर लगे हुए स्थिति में हैं तथा सभी ब्रेक ब्लॉक ग्रिप की स्थिति में हैं।
7	एसीसीएन 02101	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई। 50 प्रतिशत बॉडी डिच में पड़ी थी और ट्रॉलियां बाहर चली गई थी।	सभी पहिये पटरी से उतर गये, बॉडी पलट गई थी तथा ट्रॉलियां लटकी हुई स्थिति में थी। सभी क्वॉयल स्प्रिंगे ट्रॉली से नीचे गिर गई हैं।
8	एसीसीएन 06102	सभी पहिये पटरी से उतर गये थे।	सभी पहिये पटरी से उतर गये। नं. 2 एवं 4 इक्वालाइजिंग स्टे टूट कर नीचे गिरा हुआ है। नं.8 ब्रेक बीम झुकी है।
9	जीएससीएन 11234	सभी पहिये पटरी से उतर गये थे।	सभी पहिये पटरी से उतर गये। नं. 3 एवं 4 इक्वालाइजिंग स्टे टूट कर नीचे गिरा हुआ है।
10	जीएससीएन 11239	पटरी से नहीं उतरा था।	कोई क्षति नहीं हुई है।
11	जीएस 07418	पटरी से नहीं उतरा था।	कोई क्षति नहीं हुई है।
12	एसएलआरडी 09708	पटरी से नहीं उतरा था।	कोई क्षति नहीं हुई है।
13	आरए 5916	पटरी से नहीं उतरा था।	कोई क्षति नहीं हुई है।

3.3.3 रेलपथ को हुई क्षति :

दुर्घटना के कारण निम्नलिखित रेलपथ सामग्रियां क्षतिग्रस्त हुए थे :

पीएससी स्लीपर 60 किग्रा –	200 नग
रेल पटरी 52 किग्रा. 200 मी. –	10.4 एमटी

3.3.4 सिगनल एवं दूरसंचार को क्षति :

अवपथन के कारण सिगनल एवं दूरसंचार को कोई क्षति नहीं हुई थी।

3.3.4 विद्युत उपस्करों को क्षति :

अवपथन के कारण गैर वातानुकूलित एवं वातानुकूलित कोचों की विद्युतीय पुर्जों को हुई क्षति का विवरण निम्नवत है :

गैर वातानुकूलित कोच :

अन्डर गियर केबिलों सहित गैर वातानुकूलित कोचों के आल्टरनेटर, आरआरयू/ईआरआरयू, बैटरी एवं बैटरी बाक्स।

वातानुकूलित कोच :

एसी कोच के आल्टरनेटर और संबद्ध हिस्से, बैटरी एवं बैटरी बॉक्स, इन्वर्टर, बैटरी चार्जर।

3.4 क्षति की अनुमानित लागत :

1) रेल इंजन	रु. 1,03,535.73
2) सवारी एवं माल डिब्बा	रु.1,42,43,217.00
3) रेलमार्ग	रु. 11,76,000.00
4) सिगनल एवं दूरसंचार	कुछ नहीं
5) विद्युत	रु. 78,00,000.00

क्षति की कुल लागत रु.2,33,22,752.73

यानि कि रु.2,33,22,753/-

4 – स्थानीय विशेषतायें

4.1 सेक्शन एवं स्थल :

4.1.1 घटना पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के लम्डिंग मंडल के लम्डिंग-गुवाहाटी एकल गैर विद्युतीकृत लाइन ('डी' रूट पर) ऑजुरी (एजेआरई) और जागी रोड (जेआईडी) स्टेशनों के बीच किमी. 72/0-71/7 में घटी थी।

4.1.2 दुर्घटना स्थल पर रेलपथ पूर्व-पश्चिम दिशा में जा रहा था। स्थल के चारों ओर खुली और समतल जमीन है।

4.1.3 डाउन दिशा में 500 में 1 का गिरता हुआ ढाल सहित रेलपथ का संरेखण सीधा है। मिट्टी चिकनी और बलुहर (बालू सहित) है।

- 4.1.4 यहां दो पुल किमी. 71/3-4 में पुल सं. 89 (आर्क = 1 x 1.83 मी.) और किमी. 72/01 में पुल सं. 90 (आरसीसी स्लैब 1 x 3.66) हैं और दुर्घटना स्थल से 1 किमी. के अंदर कोई समपार फाटक नहीं है।
- 4.1.5 रेलपथ में 52 किग्रा (90 यूटीएस) 'डी' चिह्नित 13 मीटर लंबे पटरियां लगाई गई हैं तथा इनका सेवाकाल 18 से 21 वर्ष तक का है। इस सेक्शन को वर्ष 1993 में बिछाया गया था तथा इसे वर्ष 1996 में एलडब्ल्यूआर में बदला गया था। ऊर्ध्वाधर एवं लंबवत घिसाव क्रमशः औसत 1 से 2 और 0-0 मिमी. का है।
- 4.1.6 दस वर्ष पहले 60 किग्रा पटरियों हेतु रेलपथ में प्रति किलोमीटर 1540 स्लीपर के घनत्व में बिछाये गये थे।
- 4.1.7 गिट्टी कुशन औसत 310 मिमी. का है।
- 4.1.8 अवपथन की जगह में रेलपथ की दूसरी ओर में नालियां हैं। इन नालियों में आंशिक रूप में रुका हुआ पानी और कीचड़ भरा हुआ है।
- 4.1.9 सेस की चौड़ाई : बायें हाथ की ओर 900 मिमी., दायें हाथ की ओर—1050 मिमी.।
- 4.1.10 एजेआरई और जेआईडी के बीच ब्लॉक सेक्शन की लंबाई अनुमानतः 7.6 किमी. है।

4.2 सिगनल व्यवस्था एवं कार्य प्रणाली :

लम्डिंग-गुवाहाटी सेक्शन पर रेलगाड़ी "अब्सॉल्यूट ब्लॉक सिस्टम" पर चलती है और एमएसीएन सिगनल व्यवस्था सहित पैनल इंटरलॉकिंग लगाई जा रही है।

4.3 मुख्यालय एवं कार्यक्षेत्र

4.3.2 इंजीनियरी विभाग

क्र.सं.	कार्मिक/गैंग	मुख्यालय	कार्यक्षेत्र
1	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/1	लम्डिंग	किमी. 20/9-202/6
2	सहायक मंडल इंजीनियर	जागी रोड	किमी.20/9 से 122/3 (जीएचवाई-एलएमजी), 20/9-44/5(अपलाइन) किमी.0/0-20/0 (सीपीके-एससीई) किमी.0/0-49/3 (सीपीके-एमबीओ) किमी.0/0-61/4

			(एससीई-एसएचटीटी)
3	सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ	जागी रोड	किमी.20/9 से 83/7
4	जूनियर इंजीनियर/॥ /रेलपथ/आरएनआई	जागी रोड	किमी.64/2 से 83/7
5	गैंग	आजुरी	किमी.70/8 से 77/2-3

4.3.2.2 सिगनल व्यवस्था एवं दूरसंचार

कसं	कार्मिक/गैंग	मुख्यालय	कार्यक्षेत्र
1	वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर	केआईआर	सम्पूर्ण मंडल
2	सहायक मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर	जीएचवाई	एजीटी-डीएमएल
3	सीनियर सेक्शन इंजीनियर/सिगनल	जीएचवाई	एजीटी-डीएमएल
4	जूनियर इंजीनियर/।/ सिगनल	डीएमएल	एजीआई-डीएमएल

4.4 सेक्शन में अधिकतम अनुमेय गति 100 किमी. प्रति घंटा है।

4.5 सेक्शन में दुर्घटना के दिन आसपाल में कोई स्थायी गति प्रतिबंध नहीं लगाया गया था।

4.6 सेक्शन में दुर्घटना के दिन आसपाल में कोई अस्थायी गति प्रतिबंध नहीं लगाया गया था।

4.7 दुर्घटना के पहले रेलपथ के पिछले निरीक्षण की तिथियां निम्नानुसार हैं :

कसं	कार्मिक	तिथि	माध्यम
1.	पीडब्ल्यूआई/जेआईडी	08.04.2014	पुश ट्रॉली
2.	पीडब्ल्यूआई/जेआईडी	07.04.2014	पुश ट्रॉली
3.	सहायक मंडल – इंजीनियर/जेआईडी	07.04.2014	पुश ट्रॉली

4.8 दुर्घटना से पहले पिछले सात दिनों के दौरान क्षेत्र में कोई वर्षा नहीं हुई थी।

4.9 रिपोर्ट में संदर्भित विभिन्न स्टेशनों/स्थितियों के महत्वपूर्ण किमी. सरायघाट पुल से माने गये हैं।

स्टेशन/स्थिति (स्टेशन कोड)	किलोमीटर/एचपी
सरायघाट पुल	0.00
दीमापुर (डीएमवी)	260.04
लम्डिंग (एलएमजी)	191.13
चपरमुख जं. (सीपीके)	101.63
आजुरी (एजेआरई)	75.22
दुर्घटना स्थल	72 / 0—71 / 7 (सरायघाट पुल से)
जागी रोड(जेआईडी)	67.64
न्यू गुआहाटी (एनजीसी)	14.32
गुआहाटी (जीएचवाई)	10.54

4. मुख्य विशेषतायें

- 5.1 रेलगाड़ी संख्या 15666 डाउन बीजी एक्सप्रेस अपने निर्धारित प्रस्थान समय के अनुसार अपने मूल स्थान यानि कि दीमापुर से 21.45 बजे प्रस्थान की थी।
- 5.2 रेलगाड़ी ने पिछला स्टेशन आजुरी (एजेआरई) 02.05 बजे पार किया था।
- 5.3 रेलगाड़ी निर्धारित समय से एक मिनट देरी से चल रही थी।
- 5.4 एजेआरई स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के साथ चालक दल और गार्ड द्वारा सब ठीक है के सिगनल की अदला बदली की गई थी।
- 5.5 रेलगाड़ी एजेआरई पार करने के कुछ मिनट के अंदर लगभग 02.09 बजे किमी. 72/0 से 71/7 के बीच पटरी से उतर गई थी।
- 5.6 रेल इंजन सं. 18689 डब्ल्यूडीएम-2 शार्ट हुड लीडिंग सहित चल रहा था।
- 5.7 रेल इंजन सामने से 09 कोचों सहित पटरी से उतर गया था।
- 5.8 रेल इंजन और सभी कोचें बायें हाथ की ओर (एलएचएस) पटरी से उतरे थे।

- 5.9 पहला गिरने का बिंदु (प्वाइंट आफ ड्रॉप) किमी. 72/0 के 77 मीटर आगे की ओर पाया गया था।
- 5.10 पहले गिरने के बिंदु की स्थिति में बायें हाथ की पटरी टूट गई थी।
- 5.11 बायें हाथ की पटरी कुल 1.5 मीटर लंबाई में टूटी हुई थी और पहले प्वाइंट आफ ड्रॉप के स्थान से गायब थी।
- 5.12 इस 1.5 मीटर टूटी हुई पटरी के टुकड़ों में से 0.76 मी. का एक टुकड़े को ढूढ़ा नहीं जा सका और 0.74 मीटर की लंबाई जो पटरी टूटने के शुरुआती स्थान के समीप की थी, उसे भी नहीं ढूढ़ा जा सका।
- 5.13 पटरी के पहली बार टूटने के ठीक उपरांत, टूटी हुई पटरी की 0.74 मीटर लंबाई स्थल से नहीं ढूढ़ी जा सकी।
- 5.14 प्रथम स्थिति में पटरी लम्बवत स्थिति में टूटी थी।
- 5.15 तदन्तर पटरी का टूटना अनियमित आकार में हुआ पाया गया था।
- 5.16 दायें हाथ पटरी एक वेल्ड की स्थिति से 15 मिमी. के अन्तर पर पहले प्वाइंट आफ ड्रॉप से 16 मी. की दूरी पर टूटी थी।
- 5.17 उपर्युक्त क्षति के अलावा दायें हाथ की पटरी, जहां पटरी से उतरा रेल इंजन पड़ा था, उस स्थिति से निकट हल्का झुक जाने के साथ सामान्य स्थिति में थी।
- 5.18 पटरी सारिणी पर कोई 'प्वाइंट आफ माउन्ट' नहीं पाया गया था।
- 5.19 रेल इंजन और आगे के तीन कोच सभी पहियों के द्वारा पटरी से उतरे थे और बायें हाथ की पटरी जो क्षतिग्रस्त थी, की ओर पड़े थे। कोच आंशिक रूप से पलट गये थे।
- 5.20 अगली तीन कोचें रेलपथ के बाहर पड़ी थी और रेलपथ के केन्द्र से 11 मी. से 20 मी. की रेंज की दूरी में नालियों में पड़ी हुई थीं।
- 5.21 ये तीन कोचें, जो अपने बायें साइड बॉटम सहित डिच में गिर गई थीं, आंशिक रूप से पानी और कीचड़ में डूब गई थीं।
- 5.22 अंतिम तीन कोचें रेलपथ के बाहर चली गई थीं और रेलपथ के मध्य से 2 मीटर से 7 मीटर रेन्ज की दूरी में किनारे और ढाल में पड़ी थीं।

- 5.23 बायें हाथ की पटरी आगे कई स्थानों में टूटी हुई थी और लगभग 76.91 मीटर की लंबाई में पूर्णतः मुड़ गई थीं।
- 5.24 'प्रथम प्वाइंट आफ ड्राप' से लगभग 200 मीटर की लंबाई में कंक्रीट स्लीपर क्षतिग्रस्त हो गये थे।
- 5.25 पटरी से उतरने के बाद रेलगाड़ी फारमेशन के खींचने की कुल लंबाई लगभग 199.5 मीटर थी।
- 5.26 मंडल रेल प्रबंधक, लम्डिंग का निरीक्षण सवारी डिब्बा (सबसे पिछला) सहित अंतिम चार कोचें पटरी पर थे।
- 5.27 नाली में गिरे हुए कोच पटरी से उतरने के बाद पूर्णतः काले हो गये थे।
- 5.28 पटरी का यूएसएफडी परीक्षण जनवरी, 2014 (9/1/14 से 14/1/14) किया गया था और पटरी के पहली बार टूटने की स्थिति में कोई दोष नहीं देखा गया था।
- 5.29 वार्षिक जीएमटी 16 होने से यूएसएफडी परीक्षण 04 माह की बारंबारता में आयोजित किये जा रहे हैं।
- 5.30 सेक्शन का संचयी जीएमटी 243.48 है।
- 5.31 पटरी 52 किग्रा/90 यूटीएस की थी जिसे वर्ष 1992 में रोल किया गया था। पटरी 'डी' चिन्हांकित पटरी के रूप में वर्गीकृत है।
- 5.32 रेलपटरी को वर्ष 1993 में बिछाया गया था और वर्ष 1996 में एलडब्ल्यूआर में परिवर्तित कियाक गया था।
- 5.33 तकरीबन सभी वेल्ड 18 वर्ष पुराने हैं।
- 5.34 भारी संख्या में एटी वेल्ड दो फार इन्ड बोल्टों सहित 'जोगिल फिश प्लेटों' के प्रावधान करके सुरक्षित किये हुए नहीं पाये गये थे।
- 5.35 कई वेल्ड क्लैम्पों वाले जोगिल फिश प्लेटों के साथ सुरक्षित किये हुए पाये गये।
- 5.36 अधिकांश लाइनर संक्षारित थे और रेलपथ के समीपस्थ भाग में घिसे हुए थे।

- 5.37 अधिकांश रबर पैड या तो गायब पाये गये थे अथवा रेलपथ के समीपस्थ भाग में दबे थे।
- 5.38 कई स्थानों में रेल फूट संक्षारित पाये गये थे।
- 5.39 ओबीएस/डीएफडब्ल्यूओ अथवा डीएफडब्ल्यू आर स्थितियों को दर्शाते हुए रेल पटरी अथवा वेल्डों पर कोई मार्किंग नहीं की गई थी।
- 5.40 पाया गया कि वेल्डों में कोई नंबर नहीं डाले गये हैं।
- 5.41 पाया गया कि ईआरसी में ग्रीस नहीं लगाई गई है।
- 5.42 कई कंक्रीट स्लीपरों में कैंक हुए पाये गये थे।
- 5.43 पटरी घिसाव 2 मिमी. लंबवत और 2 मिमी. पार्श्विक के क्रम में पाये गये थे।
- 5.44 पहिया बर्न के कारण कई स्थानों में रेलपटरी क्षतिग्रस्त पाई गई थी।
- 5.45 ब्लॉक सेक्शन में अवपथन के स्थान के निकट (2 किमी. के अंदर), तीन स्थानों पर (किमी. 69/1-2, 70/3-2, 7./5-6) केवल चार क्लैपों के साथ 1 मीटर लंबी फिश प्लेटों सहित कट रेल लगाई हुई पाई गई हैं। इनमें कोई तिथि अंकित की हुई नहीं पाई गई है। पंजिका में ऐसे स्थानों का कोई अभिलेख नहीं है। इन स्थानों पर कोई गति प्रतिबंध भी नहीं लगाया गया था। ऐसी असुरक्षित कार्रवाई हेतु रेल प्रशासन के पास कोई उपयुक्त स्पष्टीकरण नहीं था।
- 5.46 पहले स्थान (पहले प्वाइंट आफ ड्रॉप) में रेल का टूटना डार्क पैचों वाली सतह सहित लंबवत आकार में था।
- 5.47 पहले प्वाइंट आफ ड्रॉप के पिछले भाग में 300 मीटर रेलपथ की रीडिंग ली गई थी तथा उसकी वैल्यू निर्धारित सीमा के अंदर पाई गई थीं।
- 5.48 इस स्थान पर तटबंध की ऊंचाई का औसत 4.3 मीटर था। तटबंध के दोनों ओर नालियां थीं।
- 5.49 नवंबर, 2013 के दौरान सेक्शन की डीप स्क्रीनिंग की गई थी।
- 5.50 नवंबर, 2013 के दौरान एलडब्ल्यूआर सेक्शन की डि-स्ट्रेसिंग की गई थी।
- 5.51 अवपथन तक रेलगाड़ी का रन निर्बाध था।

5.52 सेक्शनल गति 100 किमी. प्रति घंटा के सापेक्ष स्पीड चार्ट के अनुसार रेलगाड़ी की अधिकतम गति 99 किमी. प्रति घंटा थी।

5.53 स्पीड चार्ट के अनुसार रेलगाड़ी की गति 08 सेकन्ड के अंदर 99 किमी. प्रति घंटा से गिरकर '0' किमी. प्रति घंटा हो गई, यानि कि 2:06:26 बजे से 2:06:34 बजे तक 191 मीटर की दूरी कवर करने में।

5.54 अवपथन के उपरांत रेलगाड़ी का कुल तलघर्षण लगभग 199.5 मीटर था। सम्पूर्ण तलघर्षण पटरी से उतरी हुई स्थिति में होने पर रेल इंजन के साथ हुआ था।

5.55 दिन के दौरान की-मैनों द्वारा सेक्शन की पैट्रोलिंग की जाती है। की-मैन की डायरी में कोई विवरण नहीं था।

5.56 पूर्व के दिन/सप्ताह के दौरान अवपथन के स्थान पर कोई रेलपथ अनुरक्षण का कार्य नहीं किया गया था।

समीपस्थ स्थानों में किये गये नवीन अनुरक्षण कार्य निम्नानुसार हैं :

09.04.14 किमी.72/4-6 लो वेल्ड ज्वाइंट पैकिंग, आर्डिनरी थ्रू पैकिंग एवं एलाइनमेन्ट।

10.04.14 किमी.74/1-3 लो ज्वाइंट की आर्डिनरी थ्रू पैकिंग एवं एलाइनमेन्ट।

11.04.14 किमी.72/3-4 आर्डिनरी थ्रू पैकिंग एवं एलाइनमेन्ट।

12.04.14 किमी.75/1-3 30 नग रबर पैड, रिन्डूवल एवं पटरी बदलना।

13.04.14 किमी.74/1 ग्लूड ज्वाइंट एवं लो वेल्ड ज्वाइंट पैकिंग, 30 नग रबर पैड ईआरसी 15 नग और लाइनर 15 नग का बदलना।

14.04.14 विश्राम का दिन

15.04.14 किमी.73/3-4 एसईजे आर्डिनरी थ्रू पैकिंग एवं एलाइनमेन्ट।

5.57 किमी.71/9 से 72/0 के बीच पटरियों की रोलिंग तिथियां निम्नानुसार हैं :

'डी' मार्क पटरियां	बायें हाथ की ओर	दायें हाथ की ओर
किमी. 71/7-8	880-52-0 सेल 7/92-डी	880-52-0 सेल 2/92-डी
	880-52-0 सेल 5/92-डी	880-52-0 सेल 10/92-डी
	880-52-0 सेल 10/92-डी	880-52-0 बी सेल 3/92-डी
	880-52-0 सेल 10/92-डी	880-52-0 सेल 6/2006-डी
	880-52-0 सेल 3/92-डी	880-52-0 सेल 3/92-डी
	880-52-0 सेल 3/92-डी	880-52-0 सेल 8/92-डी
	880-52-0 सेल 10/92-डी	880-52-0 सेल 10/92-डी
	880-52-0 सेल 10/92-डी	880-52-0 सेल 10/92-डी
किमी. 71/7-8	880-52-0 सेल 5/92-डी	880-52-0 सेल 3/92-डी
	880-52-0 सेल 10/92-डी	880-52-0 सेल 10/92-डी
	880-52-0 सेल 10/92-डी	880-52-0 सेल 10/92-डी
	880-52-0 सेल 8/92-डी	880-52-0 सेल 3/92-डी
	880-52-0 सेल 3/92-डी	880-52-0 सेल 3/92-डी
	880-52-0 सेल 3/92-डी	880-52-0 सेल 8/92-डी
	880-52-0 सेल 3/92-डी	880-52-0 सेल 7/92-डी
	880-52-0 सेल 7/92-डी	880-52-0 सेल 7/92-डी

किमी. 71/7-8

880-52-0 सेल 5/92-डी
880-52-0 सेल 9/92-डी
880-52-0 सेल 8/92-डी
880-52-0 सेल 8/92-डी
880-52-0 सेल 8/92-डी
880-52-0 सेल 7/92-डी
880-52-0 सेल 2/92-डी
880-52-0 सेल 9/92-डी
880-52-0 सेल 9/92-डी
880-52-0 सेल 8/92-डी

880-52-0 सेल 6/92-डी
880-52-0 सेल 9/92-डी
880-52-0 सेल 9/92-डी
880-52-0 सेल 3/92-डी
880-52-0 सेल 5/92-डी
880-52-0 सेल 5/92-डी
880-52-0 सेल 3/92-डी
880-52-0 सेल 2/92-डी
880-52-0 सेल 7/92-डी

- 5.58 जीएमटी आधार पर पटरी का बदला जाना शेष नहीं हैं, जैसा कि रेलवे द्वारा वर्णित किया गया है। (550 जीएमटी के सेवाकाल के सापेक्ष संचयी जीएमटी 243.58 होने से)।
- 5.59 2012-13 की पिंक बुक के मद सं. 165 के अंतर्गत वेल्डों के बदलने का कार्य स्वीकृत किया गया था। अब तक कोई कार्य शुरू नहीं किया गया।
- 5.60 सेक्शन को टो लोड 625 से 920 तक की रेन्ज में पाया गया था। यद्यपि फास्सेनरों की हालत अत्यधिक खराब पाई गई थी, परन्तु टीएफआर स्वीकृत नहीं किया गया।

6. अनंतिम निष्कर्ष

- 6.0 अब तक मेरे समक्ष प्रस्तुत किये गये सभी साक्ष्यों, प्रस्तुत किये गये अभिलेखों, साइट निरीक्षण के दौरान किये गये प्रेक्षणों और प्रस्तुत किये गये अन्य परिस्थितिजन्य साक्ष्यों का सावधानीपूर्वक विचार करके, मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ कि दिनांक 16.04.2014 को लगभग 02.09 बजे पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के लम्डिंग मंडल के लम्डिंग-गुवाहाटी एकल लाइन गैर विद्युतीकृत बीजी मेन लाइन सेक्शन पर ऑजुरी और जागी रोड स्टेशन के बीच किमी. 72/0-71/7 में रेलगाड़ी संख्या 15666 दीमापुर-कामाख्या बीजी एक्सप्रेस का अवपथन 'रेल फ़ैक्चर' के कारण हुआ था।

तदनुसार, दुर्घटना के कारण का अधिरोपण और वर्गीकरण "उपस्कर (रेलपथ) की विफलता" के रूप में किया जाता है।

7. संस्तुतियां

मैं निम्नलिखित पांच तत्काल संस्तुतियां करता हूँ :

- 7.1 52 किग्रा./90 यूटीएस 'डी' मार्क की गई रेल पटरियों की निगरानी करने की वर्तमान नीति की समीक्षा की जानी चाहिए तथा उनका अचानक श्रान्ति विफलता बाहुल्य होने को ध्यान में रखते हुए उनके बदलने की योजना अवश्य बनाई जानी चाहिए।
- 7.2 रेलवे को रेल एवं वेल्ड के अल्ट्रासॉनिक परीक्षण की नियमावली के पैरा 6.6.1.1 के अनुसार डिजिटल डबल रेल टेस्टर सहित दो माह की बारंबारता में रेलपटरियों का यूएसएफडी परीक्षणों की तुरंत शुरुआत करनी चाहिए।
- 7.3 रेलवे को राजधानी एक्सप्रेस जैसी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों वाले रेलमार्गों पर प्राथमिकता के आधार पर 52 किग्रा./90 यूटीएस 'डी' मार्क की हुई पटरियों को बदलने हेतु योजना बनानी चाहिए।
- 7.4 खतरनाक स्थितियों यानि कि पुलों, पुल पहुंच मार्गों, ऊंचे तटबंधों इत्यादि, में भी बिछाई गयी 52 किग्रा./90 यूटीएस 'डी' मार्क पटरियों को प्राथमिकता के आधार पर बदलने की योजना बनायी जानी चाहिए।
- 7.5 इस सेक्शन में स्वीकृत किये गये सभी रेलपथ नवीनीकरण कार्यों, यानि कि टीआरआर, टीडब्ल्यूआर एवं टीएफआर, को परम अग्रता पर सम्पादित कराया जाना चाहिए।

भवदीय,

(एस. नायक)
रेल संरक्षा आयुक्त
द. पू. एवं पूर्वोत्तर सीमा परिमंडल
कोलकाता