

भारत सरकार
नागर विमानन मंत्रालय
(रेल संरक्षा आयोग)

रेल संरक्षा आयुक्त,
पूर्व परिमण्डल
14 स्ट्रैन्ड रोड (12वीं मंजिल)
कोलकाता-700001

संख्या: एसएसी-245/14-15/176/एच

दिनांक 23.07.2014

सेवा में,

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त,
अशोक मार्ग,
लखनऊ.

विषय : पूर्व तटीय रेलवे के सोनपुर मंडल के छपरा-सोनपुर बीजी विद्युतीकृत दोहरी लाइन सेक्शन के छपरा कचहरी-गोल्लेन गंज स्टेशनों के बीच 25.06.2014 को लगभग 02.12 बजे 12236 डाउन नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ टाउन राजधानी एक्सप्रेस का रेल-पटरी से उतरना।

महोदय,

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी रेल दुर्घटना में सांविधिक जांच नियमावली के नियम 3 के अनुसार, पूर्व तटीय रेलवे के सोनपुर मंडल के छपरा-सोनपुर बीजी विद्युतीकृत दोहरी लाइन सेक्शन के छपरा कचहरी-गोल्लेन गंज स्टेशनों के बीच किमी. 319/14-16 में दिनांक 25.06.2014 को लगभग 02.12 बजे 12236 डाउन नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ टाउन राजधानी एक्सप्रेस का रेल-पटरी से उतरने के मामले में, मैं एतद्वारा अपनी सांविधिक जांच की प्रारंभिक रिपोर्ट अग्रसारित करता हूं।

1. परिचय

1.1 प्रस्तावना :

1.1 दिनांक 25.06.2014 को लगभग 02.12 बजे जब 12236 डाउन नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ टाउन राजधानी एक्सप्रेस डाउन लाइन पर छपरा कचहरी-गोल्लेन गंज स्टेशन के बीच निकल रही थी, तब यह बिहार के सारन जिला में पूर्व मध्य रेलवे के सोनपुर मंडल के छपरा-सोनपुर सेक्शन पर किमी. 319/14-16 में रेल पटरी से उतर गई। रेल इंजन और उसके पीछे के रेलगाड़ी के बारह कोच पटरी से उतर गये थे और अप तथा डाउन मेन लाइनें ब्लॉक हो गईं। पटरी से उतरे आठ कोच पलट भी गये थे।

1.2 निरीक्षण एवं जांच :

1.2.1 दिनांक 25.06.2014 को लगभग 03.00 बजे, जब मैं आयुक्तों की तकनीकी बैठक में सम्मिलित होने के लिए जम्मूतवी जा रहा था, मेरे मोबाइल पर मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व तटीय रेलवे का एक फोन आया। उन्होंने मुझे सोनपुर मंडल में राजधानी एक्सप्रेस के पटरी से उतरने के

बारे में बताया। उन्होंने मुझे सूचित किया कि माओवादी समूहों ने 25.06.14 को बंद का आह्वान किया था तथा इसमें तोड़-फोड़ का संशय है। मैंने उन्हें पुलिस अधिकारियों के नोटिस में लाने और उनसे विधि विज्ञान स्कन्ध की सहायता से सुरागों हेतु स्थल की गहन जांच कराने को कहा। मैंने उनसे सुरागों को संरक्षित करने तथा रेलपथ और स्थल के हर एक विवरण को शामिल करते हुए स्थल की वीडियोग्राफी करना सुनिश्चित करने को भी कहा। वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/सोनपुर को भी रेलपथ अनुरक्षण अभिलेखों को अपनी अभिरक्षा में लेने की सलाह दी गई थी। उन्हें संबंधित मदों का संयुक्त प्रेक्षण करने की सलाह दी गयी थी। मैंने घटना के विवरण मुख्य आयुक्त, रेल संरक्षा को बताया तथा उन्हें सूचित भी किया कि मैं उक्त घटना में सांविधिक जांच करूंगा। मुख्य संरक्षा अधिकारी/हाजीपुर को जम्मूतवी से दुर्घटना स्थल पहुंचने हेतु मेरी यात्रा की व्यवस्था करने को कहा गया था। मैं जम्मूतवी 14.20 बजे पहुंचा। मुझे सूचना दी गई कि पटना के लिए मेरी यात्रा की व्यवस्था दिनांक 26.06.2014 को एयर इंडिया फ्लाइट से की जा रही है। अंतिम क्षणों में योजना परिवर्तित हो गई क्योंकि बोर्डिंग कार्ड जारी होने के बाद एयर इंडिया की फ्लाइट निरस्त हो गई और मैं 26.06.14 को जम्मूतवी से रेलगाड़ी द्वारा रवाना हुआ और 28.06.14 को 07.30 बजे छपरा पहुंचा था।

1.2.2 मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व तट रेलवे को मैंने सलाह दी गई थी, मंडल रेल प्रबंधक /सोनपुर/पूर्व तट रेलवे के सम्मेलन कक्ष में 28.06.2014 एवं 01.07.2014 को जांच आयोजित करने के संबंध में एक सूचना प्रकाशित करायें तथा जांच के संबंध में सिविल एवं पुलिस अधिकारियों को भी सूचना भेजी जाये। रेलवे बोर्ड और महाप्रबंधक/पूर्व तट रेलवे को सलाह दी गई कि वे अपने द्वारा नियुक्त अधिकारी के माध्यम से जांच में अपना प्रतिनिधित्व कर सकते हैं।

1.2.3 मैं छपरा से एक विशेष रेलगाड़ी द्वारा दुर्घटना स्थल पहुंचा और मुख्य संरक्षा अधिकारी/हाजीपुर, मुख्य यांत्रिक इंजीनियर/हाजीपुर, मुख्य रेलपथ इंजीनियर/हाजीपुर, मुख्य सुरक्षा आयुक्त/हाजीपुर, मंडल रेल प्रबंधक/सोनपुर तथा सोनपुर मंडल के अन्य अधिकारियों के साथ, मैंने दुर्घटना स्थल का निरीक्षण किया। पलटी हुई कोचें उपलब्ध थीं और रेलपटरी से उतरने के पश्चात रेलपथ की स्थिति का विवरण, फोटोग्राफों और मंडल द्वारा तैयार किये गये स्केच के माध्यम से मुझे दिया गया। मुझे सूचित किया गया कि सिविल अधिकारियों द्वारा टूटी हुई पटरी के कुछ टुकड़े विधि विज्ञान परीक्षणों के लिए विधि विज्ञान प्रयोगशाला, पटना ले जाये गये हैं।

1.2.4 दुर्घटना स्थल का निरीक्षण करने के उपरांत, मैं सोनपुर गया। सांविधिक जांच मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, सोनपुर के सम्मेलन कक्ष में 28.06.14 और 01.07.14 को 10.30 बजे से आयोजित की गई थी। समाचार पत्रों में विज्ञापन जारी करके जांच आयोजित करने के संबंध में अधिसूचना प्रकाशित कराई गई थी। सोनपुर मंडल के अधिकारियों ने सिविल और पुलिस अधिकारियों को भी सूचित किया था। जांच के दौरान, निम्नलिखित अधिकारीगण उपस्थित थे :

1. मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर
 2. मुख्य यांत्रिक इंजीनियर/पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर – (केवल 28.06.2014)
 3. मुख्य चालन शक्ति इंजीनियर/डीजल/पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर– (केवल 28.06.2014)
 4. मुख्य चल स्टॉक इंजीनियर, पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर– (केवल 01.07.2014 को)
 5. मुख्य रेलपथ इंजीनियर, पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर
 6. मुख्य सामान्य इंजीनियर, पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर– (केवल 28.06.2014 को)
 7. मुख्य इंजीनियर/रेलपथ आपूर्ति/पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर– (केवल 01.07.2014 को)
1. मंडल रेल प्रबंधक/पूर्व तट रेलवे/सोनपुर
 2. मुख्य सुरक्षा आयुक्त/पूर्व तट रेलवे,
 3. मुख्य विद्युत आपूर्ति इंजीनियर, पूर्व तट रेलवे (केवल 28.06.2014 को)

4. अपर पुलिस अधीक्षक, छपरा, सुशील कुमार
5. अपर जिलाधीश/छपरा प्रवीण कुमार।

रेलवे बोर्ड ने मुख्य सुरक्षा आयुक्त/पूर्व तट रेलवे/हाजीपुर को जांच में अपना प्रतिनिधित्व करने हेतु नामित किया था। महाप्रबंधक ने मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व तट रेलवे को जांच में अपना प्रतिनिधित्व करने हेतु नामित किया था। आवश्यकता के अनुसार मंडल अधिकारियों को जांच में बुलाया गया था।

1.2.5 मैंने 01.07.14 को मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व तट रेलवे, अपर मुख्य सुरक्षा आयुक्त/हाजीपुर के साथ विधि विज्ञान प्रयोगशाला, पटना का दौरा किया और उन पटरी टुकड़ों का निरीक्षण किया जो विधि विज्ञान जांच हेतु उनके द्वारा लाये गये थे। मैं पटना में केन्द्रीय चिकित्सालय और पारस चिकित्सालय में भर्ती घायल सवारियों से भी मिला। उनकी समुचित चिकित्सा देखरेख हो रही थी। चिकित्सालय दौरे के दौरान मुख्य संरक्षा अधिकारी और मुख्य चिकित्सा अधीक्षक/सोनपुर मेरे साथ थे।

1.3 दुर्घटना स्थल में सुरागों का संरक्षण :

- 1.3.1 सोनपुर मंडल के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के बाद दुर्घटना के संबंध में एक संयुक्त नोट तैयार किया था।
- 1.3.2 रेल प्रशासन ने स्थल, क्षतिग्रस्त रेल इंजन और दुर्घटनाग्रस्त कोचों के स्थिर चित्र लिये थे। स्थल की वीडियोग्राफी भी की गई थी।
- 1.3.3 रेलवे द्वारा दुर्घटना स्थल और दुर्घटना की विशेषताओं के विवरण देते हुए दुर्घटना स्थल का स्केच तैयार किया गया था।
- 1.3.4 रेल इंजन सं. 40080 डब्ल्यूडीपी 4 बी के इवेंट रिकार्डर के अल्पावधि डाटा लॉग उपलब्ध कराये गये थे।
- 1.3.5 पटना की विधि विज्ञान परीक्षण प्रयोगशाला में विधि विज्ञान परीक्षणों हेतु राज्य अधिकारियों द्वारा स्थल से कुछ पटरी टुकड़ों सहित नमूने एकत्र किये गये थे। मैंने दिनांक 01.07.2014 को इनका निरीक्षण किया था।
- 1.3.6 सोनपुर मंडल के छपरा-मुजफ्फरपुर कन्ट्रोल बोर्ड के वॉयस लॉग भी उपलब्ध कराये गये थे।

1.4 दुर्घटना :

1.4.1 20 कोचों के भार सहित डब्ल्यूडीपी 4 बी रेल इंजन सं. 40080 द्वारा खींची जा रही, एयर ब्रेक वाली रेलगाड़ी सं. 12236 डाउन नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ टाउन राजधानी एक्सप्रेस ने 24.06.14 को 09.30 बजे नई दिल्ली से अपनी यात्रा प्रारंभ की थी। रेलगाड़ी 02.00 बजे छपरा से रवाना हुई थी और सोनपुर नियंत्रण के अनुसार 02.07 बजे छपरा कचेहरी पार किया। किमी. 319/14-06 के बीच मानव समपार सं. 38/सी से पार करते ही रेलगाड़ी का इंजन और उससे सटी हुई 12 कोचें पटरी से उतर गये। रेलगाड़ी की पिछली तीन कोचें समपार को ब्लॉक करके रुक गईं। ऊंचे तटबंध के कारण आठ पटरी से उतरी कोचें पलट गईं।

1.5 मौसम की प्रकृति :

दुर्घटना के समय मौसम साफ था और दृश्यता सामान्य थी।

1.6 जनहानि :

मुझे यह रिपोर्ट करते हुए दुख है कि दुर्घटना के कारण चार सवारियों की मौत हो गई, छः सवारी गंभीर रूप से घायल हुए थे तथा 17 सवारियों को साधारण चोटें लगी थीं।

1.7 यात्री मात्रा :

रेलगाड़ी नं 12236 डाउन नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ टाउन राजधानी एक्सप्रेस 20 कोच के भार सहित चल रही थी। रेलगाड़ी में 1058 सवारियों की क्षमता के सापेक्ष लगभग 915 सवारी बैठे हुए थे।

2. राहत उपाय

2.1 सूचना :-12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस के लोको पायलट के माध्यम से 02.15 बजे नियंत्रण कक्ष/सोनपुर में दुर्घटना के बारे में सूचना प्राप्त हुई थी। उन्होंने पॉवर कंट्रोलर को बताया कि रेलगाड़ी का इंजन और 12 कोच, छपरा कचेहरी-गोल्डेनगंज के बीच, किमी. 319/06 पर पटरी से उतर गये हैं और अप और डाउन दोनों लाइनें प्रभावित हुई हैं।

2.2 चिकित्सा देखभाल और राहत :

2.2.1 मंडल नियंत्रण, सोनपुर द्वारा दुर्घटना के बारे में सारन जिला के सिविल अधिकारियों को सूचित किया गया।

2.2.2 उप पुलिस अधीक्षक/जीआरपी जो रेलगाड़ी में ड्यूटी पर यात्रा कर रहे थे, ने पुलिस अधीक्षक और पुलिस थाना को दुर्घटना के बारे में सूचित किया था।

2.2.3 स्टेशन मास्टर/गोल्डेन गंज ने दुर्घटना के बारे में सिविल अधिकारियों और स्थानीय डॉक्टरों को सूचित किया तथा सहायता मांगी थी।

2.2.4 लगभग 02.30 बजे से दुर्घटना स्थल पर एम्बुलेन्सें पहुंचना शुरू हुईं तथा घायल यात्रियों को चिकित्सालय ले जाया गया था।

2.2.5 हेल्पलाइन सेवायें : सोनपुर में (06158-221639), (रेलवे 131), नियंत्रण 06158-221639, हाजीपुर (06224-272230), छपरा (06152-237807), छपरा कचेहरी (06152-243409), बरौनी (06279-231414, 265210) और मुजफ्फरपुर (0621-2213034, 264203, रेलवे-64804) स्टेशन पर प्रदान की गई थीं।

2.2.6 आरपीएफ एस्काट और रेलगाड़ी में यात्रा कर रहे कुछ जीआरपी कार्मिकों ने बचाव कार्य में सहायता की। रेलगाड़ी में यात्रा कर रहे अन्य सवारियों और स्थानीय व्यक्तियों ने भी कोचों के घायलों को बाहर निकालने में मदद की।

2.2.7 महाप्रबंधक/पूर्व तट रेलवे 7.30 बजे स्थल पर पहुंचे।

2.2.8 बिहाटा से एनडीआरएफ की टीम बुलाई गई थी, जो 06.05 बजे स्थल पर पहुंची।

2.2.9 एआरएमवी और एआरटी को मंडल नियंत्रण/सोनपुर द्वारा दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए कहा गया था। उनके संचलन का विवरण निम्नानुसार है :-

एआरएमवी :

क्र.सं	घटना	एआरएमवी/सोनपुर	एआरएमवी/छपरा
1	आदेश का समय	02.18 बजे	02.18 बजे
2	प्रस्थान का समय	03.00 बजे	03.05 बजे
3	दुर्घटना स्थल पर पहुंचने का समय	03.45 बजे	03.25 बजे

एआरटी :

क्र.सं	घटना	एआरटी/सोनपुर	एआरटी/छपरा	एआरटी/दानापुर
1	आदेश देने का समय	00.30 बजे (12236 डा. की दुर्घटना से पहले इसे मेसी-चकिया/समस्तीपुर मंडल)में दुर्घटना का आदेश मिला था। 02.25 बजे	02.25 बजे	03.25 बजे
2	प्रस्थान का समय	02.55 बजे (मुजफ्फरपुर से)	07.30 बजे	05.10 बजे
3	स्थल पर पहुंचने का समय	08.40 बजे	08.25 बजे	17.00 बजे
4	कार्य समापन के उपरांत दुर्घटना स्थल से प्रस्थान का समय	03.50 बजे (26.06.14 को)	03.45 बजे (26.06.14 को)	01.30 बजे (26.06.14 को)

सायरन बजाने का समय : सोनपुर में 02.20 बजे, छपरा 02.20 और दानापुर में 05.00 बजे

2.2.10 सदस्य यांत्रिकी, रेलवे बोर्ड और सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड 14.10 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंचे थे। उन दोनों ने उन चिकित्सालयों का भी दौरा किया, जहां घायल भर्ती किये गये थे।

2.2.11 माननीय रेलमंत्री और माननीय रेल राज्यमंत्री ने 25.06.14 को स्थल और चिकित्सालय का दौरा किया तथा उपचार करा रहीं घायल सवारियों से मिले थे।

2.2.12 अनुग्रह भुगतान :

निम्नलिखित अनुग्रह धनराशि की घोषणा की गयी थी :-

- मृतक के मामले में रु.200000/-
- गंभीर घायल के मामले में रु.100000/-
- साधारण घायल के मामले में रु. 20000/-

उपर्युक्त के अलावा, मृत्यु के मामले में ₹.200000/- और गंभीर घायल के मामलों में ₹. 50000/- का अतिरिक्त भुगतान "प्रधानमंत्री राहत निधि" से किया गया था।

कुल ₹.3,55,000/- का नगद भुगतान किया गया था और ₹.23.55 लाख की धनराशि के चेक मृतकों के परिवारजनों को सौंपे गये थे। घोषणा के अनुसार, अनुग्रह राशि का भुगतान यथाशीघ्र कराया जाना चाहिए।

1.5 मौसम की प्रकृति :

दुर्घटना के समय मौसम साफ था और दृश्यता सामान्य थी।

1.8 जनहानि :

मुझे यह रिपोर्ट करते हुए दुख है कि दुर्घटना के कारण चार सवारियों की मौत हो गई, छः सवारी गंभीर रूप से घायल हुए थे तथा 17 सवारियों को साधारण चोटें लगी थीं।

1.9 यात्री मात्रा :

रेलगाड़ी नं 12236 डाउन नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ टाउन राजधानी एक्सप्रेस 20 कोच के भार सहित चल रही थी। रेलगाड़ी में 1058 सवारियों की क्षमता के सापेक्ष लगभग 915 सवारी बैठे हुए थे।

2. राहत उपाय

2.1 सूचना :-12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस के लोको पायलट के माध्यम से 02.15 बजे नियंत्रण कक्ष/सोनपुर में दुर्घटना के बारे में सूचना प्राप्त हुई थी। उन्होंने पॉवर कंट्रोलर को बताया कि रेलगाड़ी का इंजन और 12 कोच, छपरा कचेहरी-गोल्डेनगंज के बीच, किमी. 319/06 पर पटरी से उतर गये हैं और अप और डाउन दोनों लाइनें प्रभावित हुई हैं।

2.2 चिकित्सा देखभाल और राहत :

2.2.1 मंडल नियंत्रण, सोनपुर द्वारा दुर्घटना के बारे में सारन जिला के सिविल अधिकारियों को सूचित किया गया।

2.2.2 उप पुलिस अधीक्षक/जीआरपी जो रेलगाड़ी में ड्यूटी पर यात्रा कर रहे थे, ने पुलिस अधीक्षक और पुलिस थाना को दुर्घटना के बारे में सूचित किया था।

2.2.3 स्टेशन मास्टर/गोल्डेन गंज ने दुर्घटना के बारे में सिविल अधिकारियों और स्थानीय डॉक्टरों को सूचित किया तथा सहायता मांगी थी।

2.2.4 लगभग 02.30 बजे से दुर्घटना स्थल पर एम्बुलेन्सें पहुंचना शुरू हुईं तथा घायल यात्रियों को चिकित्सालय ले जाया गया था।

2.2.5 हेल्पलाइन सेवायें : सोनपुर में (06158-221639), (रेलवे 131), नियंत्रण 06158-221639, हाजीपुर (06224-272230), छपरा (06152-237807), छपरा कचेहरी (06152-243409), बरौनी

(06279–231414, 265210) और मुजफ्फरपुर (0621–2213034, 264203, रेलवे–64804) स्टेशन पर प्रदान की गई थीं।

- 2.2.6 आरपीएफ एस्काट और रेलगाड़ी में यात्रा कर रहे कुछ जीआरपी कार्मिकों ने बचाव कार्य में सहायता की। रेलगाड़ी में यात्रा कर रहे अन्य सवारियों और स्थानीय व्यक्तियों ने भी कोचों के घायलों को बाहर निकालने में मदद की।
- 2.2.7 महाप्रबंधक/पूर्व तट रेलवे 7.30 बजे स्थल पर पहुंचे।
- 2.2.8 बिहाटा से एनडीआरएफ की टीम बुलाई गई थी, जो 06.05 बजे स्थल पर पहुंची।
- 2.2.9 एआरएमवी और एआरटी को मंडल नियंत्रण/सोनपुर द्वारा दुर्घटना स्थल पर जाने के लिए कहा गया था। उनके संचलन का विवरण निम्नानुसार है :-

एआरएमवी :

क्र.सं	घटना	एआरएमवी / सोनपुर	एआरएमवी / छपरा
1	आदेश का समय	02.18 बजे	02.18 बजे
2	प्रस्थान का समय	03.00 बजे	03.05 बजे
3	दुर्घटना स्थल पर पहुंचने का समय	03.45 बजे	03.25 बजे

एआरटी :

क्र.सं	घटना	एआरटी / सोनपुर	एआरटी / छपरा	एआरटी / दानापुर
1	आदेश देने का समय	00.30 बजे (12236 डा. की दुर्घटना से पहले इसे मेसी-चकिया / समस्तीपुर मंडल)में दुर्घटना का आदेश मिला था। 02.25 बजे	02.25 बजे	03.25 बजे
2	प्रस्थान का समय	02.55 बजे (मुजफ्फरपुर से)	07.30 बजे	05.10 बजे
3	स्थल पर पहुंचने का समय	08.40 बजे	08.25 बजे	17.00 बजे
4	कार्य समापन के उपरांत दुर्घटना स्थल से प्रस्थान का समय	03.50 बजे (26.06.14 को)	03.45 बजे (26.06.14 को)	01.30 बजे (26.06.14 को)

सायरन बजाने का समय : सोनपुर में 02.20 बजे, छपरा 02.20 और दानापुर में 05.00 बजे

- 2.2.10 सदस्य यांत्रिकी, रेलवे बोर्ड और सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड 14.10 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंचे थे। उन दोनों ने उन चिकित्सालयों का भी दौरा किया, जहां घायल भर्ती किये गये थे।
- 2.2.11 माननीय रेलमंत्री और माननीय रेल राज्यमंत्री ने 25.06.14 को स्थल और चिकित्सालय का दौरा किया तथा उपचार करा रहीं घायल सवारियों से मिले थे।
- 2.2.12 अनुग्रह भुगतान :

निम्नलिखित अनुग्रह धनराशि की घोषणा की गयी थी :-

- मृतक के मामले में रू.200000/-
- गंभीर घायल के मामले में रू.100000/-
- साधारण घायल के मामले में रू. 20000/-

उपर्युक्त के अलावा, मृत्यु के मामले में रू.200000/- और गंभीर घायल के मामलों में रू. 50000/- का अतिरिक्त भुगतान "प्रधानमंत्री राहत निधि" से किया गया था।

कुल रू.3,55,000/- का नगद भुगतान किया गया था और रू.23.55 लाख की धनराशि के चेक मृतकों के परिवारजनों को सौंपे गये थे। घोषणा के अनुसार, अनुग्रह राशि का भुगतान यथाशीघ्र कराया जाना चाहिए।

2.3 बहालीकरण :

2.3.1 सोनपुर से सवारियों हेतु राहत रेलगाड़ी की व्यवस्था 04.00 बजे की गई। रेलगाड़ी साइट पर 06.05 बजे पहुंची थी। यह रेलगाड़ी स्थल से 07.05 बजे रवाना हुई और 08.40 बजे हाजीपुर पहुंची।

2.3.2 क्षतिग्रस्त कोचों को 26.06.14 को 09.30 बजे तक रेलपथ से हटवाया गया था। एसएसई/रेलपथ/दिघवारा द्वारा अपलाइन को 03.35 बजे यातायात हेतु फिट दिया गया। डीजल इंजनों हेतु ओएचई फिट 26.06.2014 को 05.10 बजे दिया गया था। पहली अप रेलगाड़ी बीसीएन स्थल से 06.05 पर रवाना हुई थी। डाउन रेलपथ को रेलपथ निरीक्षक द्वारा 26.06.14 को 10.50 बजे स्टाप डेड और किमी. 319/14-319/8 में 10 किमी. प्रति घंटा की गति के साथ दिया गया। दोनों लाइनों के लिए विद्युत कर्षण हेतु ओएचई फिट 26.06.14 को 11.40 बजे दिया गया था। पहली डाउन रेलगाड़ी डाउन बीजीएसएम डीसी ने 12.57 बजे छपरा कचेहरी पार किया था और 13.30 बजे गोल्डेन गंज पहुंची थी।

2.3.3 सवारी यातायात का अवरोध :

दुर्घटना के कारण निम्नलिखित रेलगाड़ियां को सीमित/मार्ग बदलकर चलाया अथवा निरस्त किया गया था :-

(क)	मार्ग बदले जाने वाली रेलगाड़ियों की संख्या	-	50
(ख)	निरस्त की गई रेलगाड़ियों की संख्या	-	40
(क)	मार्ग सीमित की गई रेलगाड़ियों की संख्या	-	24
(क)	पुनः समय निर्धारित की गई रेलगाड़ियों की संख्या	-	06

3. रेलगाड़ी

3.1 रेलगाड़ी का संयोजन एवं क्रमबंधन :

3.1.1 12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस का रेल इंजन :

12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को तुगलकाबाद डीजल शेड का 121.2 टन वजन वाला रेल इंजन जीएम लोको नं. 40080 डब्ल्यूडीपी 4 बी खींच रहा था। रेल इंजन की लंबाई 21220 मिमी. (बफर से बफर तक) थी। रेल इंजन का निर्माण डीएलडब्ल्यू में हुआ था तथा इसे 01.03.14 को चालू किया गया था। रेल इंजन में हेड लाइट, स्पीडोमीटर, इवेन्टर लॉगर सहित माइक्रोप्रोसेसर कन्ट्रोल, फ्लैशर लाइट लगाये गये थे तथा सभी कार्य कर रहे थे। इसका पिछला अनुसूची (जी 7) तुगलकाबाद में 24.06.14 को किया गया था। पर्यवेक्षकों की संयुक्त टीम द्वारा लोको ब्रेकों की दशा रिकार्ड की गई थी जिसके अनुसार स्थिति निम्नानुसार थी :-

- | | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| —ए9 ऑटोमैटिक हैंडल पोजीशन | — अनुप्रयुक्त (आपातकालीन मोड में) |
| —एसए-9 हैंडल पोजीशन | — अनुप्रयुक्त |
| —थ्रोटिल हैंडल पोजीशन | — निष्क्रिय |

3.2 कोचें :

3.2.1 12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रैक में 20 कोच लगीं थीं और बंधनकम निम्नानुसार हैं :-

क्रसं	इंजन से संख्या	कोच सं.	बॉडी एवं टाइप	पीओएच स्टेशन एवं तिथि	बनाने का वर्ष	वापसी की तिथि
1	1	10887	आरसीएफ / एलडब्ल्यू एलआआरएम	---	03 / 11	09 / 14
2	2	10146	आरसीएफ / एलएसीसीएन	---	04 / 11	08 / 14
3	3	10142	आरसीएफ / एलएसीसीएन	---	04 / 11	08 / 14
4	4	10125	आरसीएफ / एलएसीसीएन	---	01 / 11	09 / 14
5	5	12134	आरसीएफ / एलएसीसीएन	---	06 / 13	04 / 16
6	6	07920	आरसीएफ / एलएसीसीएन	जेयूडीडब्ल्यू / 22.06.12	09 / 08	08 / 15
7	7	11109	आरसीएफ / एलएसीसीएन	---	02 / 12	05 / 15
8	8	11808	आरसीएफ / एलडब्ल्यूसीबीए	---	02 / 12	04 / 15
9	9	07933	आरसीएफ / एलएसीसीएन	जेयूडीडब्ल्यू / 15.02.14	03 / 07	03 / 17
10	10	09132	आरसीएफ / एलएसीसीएन	जेयूडीडब्ल्यू / 01.07.13	02 / 10	08 / 16
11	11	07901	आरसीएफ / एलएसीसीएन	जेयूडीडब्ल्यू / 15.02.13	04 / 10	02 / 15
12	12	07142	आरसीएफ / एलएसीसीएन	जेयूडीडब्ल्यू / 14.10.11	03 / 08	12 / 14
13	13	07145	आरसीएफ / एलएसीसीएन	जेयूडीडब्ल्यू / 01.11.11	03 / 08	01 / 15

14	14	12056	आरसीएफ / एलएसीसीडब्ल्यू	---	03 / 13	02 / 16
15	15	13069	आरसीएफ / एलएसीसीडब्ल्यू	---	08 / 13	09 / 16
16	16	12071	आरसीएफ / एलएसीसीडब्ल्यू	---	01 / 13	03 / 16
17	17	10076	आरसीएफ / एलएसीसीडब्ल्यू	---	04 / 11	09 / 14
18	18	12802	आरसीएफ / एलडब्ल्यूसीबीएसी	---	02 / 13	03 / 16
19	19	11004	आरसीएफ / एलएफएसी	---	06 / 12	11 / 15
20	20	06853	आरसीएफ / एलडब्ल्यूएलआआरएम	जेयूडीडब्ल्यू / 01.04.14	03 / 07	01 / 17

3.2.2 रेलगाड़ी की लंबाई, वजन एवं ब्रेक पॉवर :

- (क) रेल इंजन को छोड़कर रेलगाड़ी की कुल लंबाई – 480 मीटर
- (ख) रेल इंजन को छोड़कर रेलगाड़ी का कुल वजन – 912 टन
- (ग) क्या पूर्णतः ब्रेक युक्त थी अथवा नहीं – पूर्णतः एयरब्रेक युक्त।
- बीपीसी के अनुसार रेलगाड़ी की ब्रेक पॉवर 100 प्रतिशत थी।

3.3 क्षति एवं स्थिति :

3.3.1	चल स्टॉक (कोच)	रु.2018.00 लाख
3.3.2	12236 डा. का रेल इंजन	रु. 0.02 लाख
3.3.3	रेलमार्ग	रु. 20.54 लाख
3.3.4	शिरोपरि उपस्कर	रु. 1.92 लाख

क्षति की कुल लागत रु.2040.48 लाख

4 – स्थानीय विशेषतायें

4.1 सेक्शन एवं स्थल :

- 4.1.1 घटना बिहार के सारन सिविल जिला में पड़ने वाले पूर्व तटीय रेलवे के सोनपुर मंडल के ब्राड गेज विद्युतीकृत दोहरी लाइन सेक्शन पर छपरा कचेहरी और गोल्डेन गंज स्टेशनों के बीच किमी. 319/14-6 में घटित हुई थी। दुर्घटना स्थल पर रेलपथ समतल जमीन पर है।

स्थल में स्थिर फारमेशन सहित किनारे की ऊंचाई लगभग 3.25 मीटर है। दुर्घटना स्थल के निकट ही दो मानव समपार फाटक सं. 38/सी और 37/सी हैं। दुर्घटना इन्हीं दो समपार फाटकों के बीच हुई थी।

4.1.2 स्थल में रेलपथ पश्चिम से पूर्व दिशा की ओर जाता है। रेलपथ का मानक निम्नानुसार है :-

- पटरी 52 कि.ग्रा/एम. एलडब्ल्यूआर
- पटरी का प्रकार 90 यूटीएस
- स्लीपर का घनत्व एम+7 1540 पीएससी स्लीपर प्रति किमी.
- पटरी का पिछला यूएसफडी परीक्षण 09.06.14 का आयोजित किया गया था।
- यूएसएफडी का प्रकार आवश्यकता के आधार पर।

4.2 सिगनल व्यवस्था एवं कार्य-प्रणाली :

छपरा कचेहरी-गोल्डेनगंज एक विद्युतीकृत, दोहरी लाइन वाला सेक्शन है। सिगनल एमएसीएल टाइप के हैं और गोल्डेनगंज स्टेशन की इंटरलॉकिंग मानक-2 (आर) के अनुसार है। इस पर रेलगाड़ी अब्सॉल्यूट ब्लॉक प्रणाली पर चलती है तथा गोल्डेनगंज एवं छपरा कचेहरी में दोहरी लाइन ब्लॉक उपकरण लगाये गये हैं। गोल्डेनगंज स्टेशन सोनपुर मंडल (पूर्व तटीय रेलवे) के अधीन और छपरा कचेहरी स्टेशन वाराणसी मंडल (पूर्वोत्तर रेलवे) के नियंत्रणाधीन हैं। सेक्शन को सोनपुर में स्थित नियंत्रण कार्यालय द्वारा नियंत्रित किया जाता है।

4.3 स्टेशन/स्थिति के महत्वपूर्ण किमी. :

छपरा स्टेशन	कि.मी. 326 / 15-13 में।
छपरा कचेहरी स्टेशन	कि.मी. 324 / 15-13 में।
फाटक नं. 38 / सी	कि.मी. 319 / 19-17 में।
दुर्घटना स्थल	कि.मी. 319 / 14-06 में।
फाटक नं. 37 / सी	कि.मी. 318 / 32-30 में।
गोल्डेन गंज स्टेशन	कि.मी. 315 / 07-05 में।
सोनपुर स्टेशन	कि.मी. 272 / 15-13 में।

4.4 अनुमेय गति और गति प्रतिबंध :

छपरा कचेहरी-गोल्डेन गंज सेक्शन में मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों की अनुमेय गति 110 किमी. प्रति घंटा है। पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी मंडल द्वारा रेलपटरी क्लैक होने के कारण छपरा

कचेहरी-गोल्डेन गंज के बीच किमी. 323/10-323/9 में 30 किमी. प्रति घंटा का अस्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया था।

4.5 मुख्यालय :

रेलपथ मंडल इंजीनियर/।/सोनपुर, सहायक मंडल इंजीनियर/एल/सोनपुर, एसएसई/रेलपथ/दिघवारा, जे.ई/रेलपथ/गोल्डेनगंज,

सिग. एवं दूर. वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/सोनपुर, सहा. मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/सोनपुर।

यातायात निरी. यातायात निरीक्षक/सोनपुर/पश्चिम

नियंत्रण पूर्व तटीय रेलवे/सोनपुर।

5. मुख्य विशेषतायें

- 5.1 रेलगाड़ी सं. 12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस को डीजल रेल इंजन सं. 40080 डब्ल्यूडीपी 4 बी द्वारा लांगहुड लीडिंग सहित वाहन किया जा रहा था। रेल इंजन में लैक्सवेन प्रणालियों की इवेंट रिकॉर्डर प्रणाली फिट की गई थी, जिसमें स्पीड रिकॉर्डर प्रणाली भी होती है।
- 5.2 रेलगाड़ी सं.12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस को नई दिल्ली में 24.06.2014 को ब्रेक पॉवर प्रमाणपत्र जारी किया गया था। ब्रेक पॉवर प्रमाणपत्र सं. 431623 के अनुसार नई दिल्ली से चलते समय रेलगाड़ी का ब्रेक पॉवर 100 प्रतिशत था।
- 5.3 माओवादी संगठनों द्वारा बंद का आह्वान किया गया था और 24 जून को स्थानीय राजकीय रेल पुलिस से सोनपुर मंडलीय नियंत्रण को महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के संचलन की संरक्षा हेतु हाजीपुर और छपरा के बीच 12435 अप राजधानी एक्सप्रेस के आगे हल्का इंजन अथवा कोई मालगाड़ी चलाने का एक संदेश मिला था। हाजीपुर और मुजफ्फरपुर के बीच 12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस चलाने हेतु भी इसी प्रकार की व्यवस्था बनाने को कहा गया था।
- 5.4 रेलवे पुलिस थाना हाजीपुर के प्रभारी द्वारा दूसरा पत्र 24.06.14 को स्टेशन मास्टर हाजीपुर को दिया गया था, जिसमें 24.06.14 और 25.06.14 को माओवादी संगठनों द्वारा बंद आयोजित करने की सूचना दी गई थी तथा सलाह दी गई थी कि हाजीपुर और मुजफ्फरपुर के बीच 12236 डाउन राजधानी के आगे एक हल्का इंजन अथवा मालगाड़ी चलाई जाये। 12435 अप राजधानी एक्सप्रेस के सुरक्षित चलने हेतु हाजीपुर और छपरा के बीच इसी प्रकार की व्यवस्था करने की सलाह दी गई थी।
- 5.5 वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त/वाराणसी ने मंडल रेल प्रबंधक/वाराणसी और अन्य संबंधित शाखा अधिकारियों को उत्तर बिहार में 25.06.14 को माओवादी संगठनों द्वारा बंद आह्वान के बारे में सूचित किया था और सिवान, छपरा और गोपालगंज जिलों में रेलपथ और पुलों पर माओवादियों द्वारा की जाने वाली अप्रिय घटनाओं की संभावना को ध्यान में रखते हुए उन्हें उचित सुरक्षा उपाय करने की सलाह दी थी। राजकीय रेलवे पुलिस/छपरा ने बंद के समर्थकों द्वारा रेलपथ को क्षति पहुंचाने की संभावना के बारे में एसएस/छपरा को भी सूचित किया था

तथा उन्हें सलाह दी थी कि 24.06.14 और 25.06.14 को राजधानी रेलगाड़ियों के आगे हल्के इंजन चलाये जायें। वाराणसी मंडल द्वारा पूर्व सावधानी के एक उपाय के रूप में बकुलहा और छपरा स्टेशनों के बीच 12435 अप और 12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस के आगे एक हल्का इंजन चलाया था।

- 5.6 रेलगाड़ी सं. 12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस 01.50 बजे छपरा स्टेशन में पहुंची थी और चालक दल बदलने के बाद 02.00 बजे रवाना हुई थी।
- 5.7 दुर्घटना से पहले गोल्डेन गंज और छपरा कचेहरी सेक्शन में अप लाइन पर अंतिम रेलगाड़ी 12523 अप निकली थी, जिसने गोल्डेन गंज स्टेशन 00.30 बजे छोड़ा और छपरा कचेहरी 00.45 बजे पार हुई। डाउन लाइन से पार होने वाली अंतिम रेलगाड़ी 19709 थी, जो छपरा कचेहरी स्टेशन से 01.08 बजे निकली तथा गोल्डेन गंज स्टेशन से 01.15 बजे निकली थी।
- 5.8 अप/डाउन लाइनों पर गोल्डेन गंज-छपरा कचेहरी सेक्शन से होकर निकलने वाली पहले की रेलगाड़ियों के चालक दल द्वारा कोई असामान्यता अथवा अनियमितता रिपोर्ट नहीं की गई थी।
- 5.9 दुर्घटना घटने से ठीक पहले किमी. 319/19-17 में फाटक सं. 38/सी से होकर 12236 डाउन राजधानी एक्सप्रेस का रेल इंजन और सत्तरह कोच पार हुई थी। गेटमैन जिसने रेलगाड़ी को पटरी से उतरने तक रेलगाड़ी का अवलोकन किया था, ने कोई असामान्य रनिंग अथवा किसी हिस्से को लटकते नहीं देखा था।
- 5.10 स्टेशन कर्मचारियों अथवा किसी गेटमैन द्वारा छपरा और गेट सं. 38/सी के बीच रेलगाड़ी की रनिंग में कोई असामान्यता नहीं रिपोर्ट की गई थी।
- 5.11 गेट नं. 38/सी और 37/सी के गेटमैनों ने दुर्घटना के समय बहुत तेज आवाज का होना सुना और रिपोर्ट किया था।
- 5.12 राजधानी एक्सप्रेस के डीजल रेल इंजन और अगली 12 कोचें किमी. 319/14-6 में पटरी से उतर गये थे।
- 5.13 रेलगाड़ी का डीजल लोको सं. 40080 डब्ल्यूडीपी 4 बी तुगलकाबाद डीजल शेड के अधीन है। इसे 01.04.14 को कमीशन किया गया था और तुगलकाबाद में 24.06.14 को इसका जी-7 अनुसूची अनुरक्षण किया गया था। न तो पटरी से उतरी रेलगाड़ी के लोको पायलट ने और न ही किसी अन्य लोको पायलट ने, जिसने जी-7 अनुसूची के बाद रेल इंजन को हैंडल किया था, रेल इंजन का कार्य ग्रहण करने के बाद मरम्मत पुस्तिका में कोई मरम्मत दर्ज की थी।
- 5.14 छपरा कचेहरी सेक्शन की अधिकतम गति 110 किमी. प्रति घंटा थी। गति चार्ट ने दर्शाया है कि सेक्शन में रेलगाड़ी की गति अधिकतम गति 84 किमी. प्रति घंटा से अधिक नहीं हुई थी।
- 5.15 दुर्घटना के बाद चालक दल को शांत पाया गया था। सांस विश्लेषण परीक्षण भी नकारात्मक पाया गया था। चालक दल के खून के नमूनों की अल्कोहल हेतु भी जांच की गई थी और यह नकारात्मक पाई गई थी।
- 5.16 रेल इंजन और उसके बाद का कोच (पॉवर कार) पटरी से उतरा हुआ था और उनके बाईं ओर के पहिये बाईं पटरी के अंदर थे। दाहिनी ओर के पहिये मुड़ी हुई दाहिनी पटरी के वेब पर

राइड कर रहे थे। रेल इंजन का कैंटल गॉर्ड बिलकुल ठीक था। रेल इंजन का ईंधन टैंक और रनिंग गियर पार्ट्स ठीक थे। पॉवर कार ईंधन और पानी टैंक को भी कोई क्षति नहीं हुई थी।

- 5.17 दूसरी कोच (बी 1) रेलपथ से एक कोण पर थी और इसका पिछला शिरा फारमेशन के बाहर चला गया था। तीसरी (बी 2), चौथी (बी 3) एवं पांचवी (बी 4) कोचें फारमेशन में चली गई थीं तथा यू आकार बनाकर रुकी हुई थीं।
- 5.18 छठी (बी 5), सातवीं (बी 6), आठवीं (पैन्ट्री कार), नवीं (बी 7) कोचें रेलपथ से एक कोण में तितर-बितर ढंग से पड़ी हुई थीं।
- 5.19 दसवीं (बी 8) के सभी पहिये पटरी से उतर गये थे और रेलपथ से थोड़ा बाईं ओर चले गये थे।
- 5.20 ग्यारहवें कोच (बी 9) के सामने की ट्रॉली के बायें पहियों के नीचे कोई पटरी नहीं थी, जब कि दाईं ओर के पहिये मुड़ी हुई दाहिनी पटरी के वेब पर ही थे। पिछले बायें पहिये पटरी के नीचे गिर गये थे जबकि दाईं ओर के पहिये मुड़ी हुई पटरी के वेब पर ही पड़े मिले थे।
- 5.21 बारहवें कोच (बी 10) के सामने की ट्रॉली इसके बायें पहियों सहित रेलपथ के अंदर गिरते हुए पटरी से उतरे थे और दाहिनी ओर के पहिये झुकी हुई दाहिनी पटरी के वेब पर रुके थे।
- 5.22 पिछले लोड के अन्य सभी पहिये रेलपथ पर ही थे। सत्तरहवीं कोच (पैन्ट्री कार) के पिछले छोर की ट्रॉली समपार सं. 38/सी में थी।
- 5.23 पटरी से उतरी कुछ कोचें जुड़वा हालत में थीं जबकि अन्य में शैंक से सीबीसी कपलर नये टूटे हुए लग रहे थे। चौथी से आठवीं कोच का एक सीबीसी और नवीं कोच के दोनों सीबीसी टूट गये थे। कोचें एक दूसरे पर नहीं चढ़ी थीं।

रेलपथ की दशा :

- 5.24 डाउन लाइन में रेलपथ किमी. 319/14-16 के बीच क्षतिग्रस्त था। पटरी के अंदर की ओर पहिया ड्रापिंग के बाईं पटरी के शीर्ष पर एक निशान था। रेल मार्क से संचलन की में आगे लगभग डेढ़ फुट आगे पीएससी स्लीपर पर बाईं पटरी से निकट कोई पहिया गिरने का निशान (पीओडी) था। पीओडी के सामने की ओर दाईं ओर की पटरी दसवीं कोच (बी 8) के छोर की ओर झुक गई थी और 11वीं और 12वीं कोच के दाईं ओर के पहिये इस पर खड़े थे।
- 5.25 बाईं पटरी रेलगाड़ी के संचलन की दिशा में पीओडी से लगभग 25-30 मीटर के दूरी में फ्रैक्चर हो चुकी थी। फ्रैक्चर रेल इंजन से 11वीं कोच की नीचे के वेल्ड के बहुत निकट एसकेवी वेल्ड के ऊष्मा प्रभावित क्षेत्र में था। पटरी के हेड में आर-पार लंबवत फ्रैक्चर हुआ था। वेब लगभग 45 डिग्री में टूट गई थी। पटरी हेड का टूटे हुए फेस का रंग गहरा था। इस स्थान के निकट पटरी का एक छोटा हिस्सा पाया गया था, जो टूटी हुई पटरी के फ्रैक्चर कन्टूर से मेल खाता है। दूसरा पटरी का हेड स्थल से बरामद नहीं हुआ था। फ्रैक्चर हुए टुकड़े परीक्षण हेतु पुलिस अधिकारियों द्वारा विधि विज्ञान प्रयोगशाला, पटना भेजे गये थे।

- 5.26 ठीक उसी स्थान पर जहां पटरी फ्रैक्चर हो गई थी तथा इस स्थिति के बाद से पहले कोच (पॉवर कार) के पिछले सिरे तक रेलपथ पूरी तरह से चूर-चूर हो गया था गिट्टी बेड पर दो फीट चौड़ा विस्फोट का गड्ढा बन गया था।
- 5.27 पहले टूटे हुए बिंदु के निकट स्लीपर का बायां हिस्सा चूर-चूर/कुचला हुआ मिला था तथा एचटीएस वायर पूरी तरह बाहर आ गये थे।
- 5.28 टूटी हुई बाईं पटरी के पीछे सत्तरह स्लीपरों के बाहर की ओर के पैनड्रोल क्लिपें गायब थीं। बाईं पटरी पर अन्दर की ओर की पैनड्रोल क्लिपें एकदम ठीक थीं।
- 5.29 प्रभावित रेलपथ के पिछले भाग में रेलपथ रीडिंगें अनुमेय सीमाओं के अंदर थीं।
- 5.30 प्रभावित पटरी में पटरी का पिछला यूएसएफडी परीक्षण 09.06.14 को किया गया था और कोई दोष रिपोर्ट नहीं हुआ था।

6. तत्कालिक निष्कर्ष

6.1 निष्कर्ष :

इस मामले में तत्कालिक निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता है, क्योंकि पटरी के टुकड़े अभी भी पुलिस के संरक्षण में होने के कारण, टूटी हुई पटरी का धातुकर्मीय परीक्षण नहीं किया गया है।

7- वर्तमान संस्तुतियां

- 7.1 रेलों को क्षेत्र में रेलपथ अनुरक्षण व्यवहारों का आवधिक तकनीकी ऑडिट आयोजित करना चाहिए और नियमावली के प्रावधानों का पालन होना सुनिश्चित करने हेतु उपचारी उपाय करने चाहिए।
- 7.2 रेलों में पटरी/वेल्ड विफलताओं में काफी कुछ किया जाना अपेक्षित है। इन विफलताओं को सांख्यिकीय आंकड़ों के रूप में लिया जाता है। यह आवश्यक है कि प्रत्येक विफलता की समुचित जांच की जाये और पटरी/वेल्ड विफलताओं हेतु उत्तरदाई घटकों के बारे में क्षेत्र के कर्मचारियों, पर्यवेक्षकों और अधिकारियों को संवेदनशील किया जाये ताकि वे ऐसी विफलताओं के उन्मूलन हेतु उपचारी उपाय करने योग्य हो सकें।
- 7.3 पुलिस/सुरक्षा एजेन्सियों द्वारा जहां रेल संचलन हेतु कथित खतरा रिपोर्ट किया जाता है ऐसे संवेदनशील सेक्शनों में रेलपथ की सुरक्षा पैट्रोलिंग की जानी चाहिए।
- 7.4 उग्रवादी तत्वों द्वारा रेलगाड़ी संचलन को खतरा होने के मामले में महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के आगे पॉयलटिंग अथवा सवारी गाड़ियों/रेलगाड़ियों के समूह के आगे मालगाड़ियों को चलाने के उपाय किये जाने चाहिए।

(पी. के. बाजपेयी)
आयुक्त रेल संरक्षा,
पूर्वी परिमंडल,

कोलकाता

संख्या : एमएसी-245/14/178/एच

दिनांक 27.03.2014

प्रतिलिपि :

1. महाप्रबंधक, पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर.
2. सचिव (संरक्षा), रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड, रेल भवन, नई दिल्ली।

(पी. के. बाजपेयी)
आयुक्त रेल संरक्षा,
पूर्वी परिमंडल,
कोलकाता

प्रयुक्त संक्षिप्ताक्षरों की सूची

एडीईएन	सहायक मंडल इंजीनियर
एडीएम	अपर जिलाधीश
एएसटीई	सहायक सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर
एएलपी	सहायक लोको पॉयलट
एआरटी	आकजीलियरी राहत रेलगाड़ी
एआरएमवी	दुर्घटना राहत चिकित्सा यान
बीजी	ब्राड गेज (बड़ी लाइन)

बीपीसी	ब्रेक पॉवर प्रमाणपत्र
सीबीसी	सेन्टर बफर कपलर
सीसीआरएस	मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा
सीईएसई	मुख्य विद्युत आपूर्ति इंजीनियर
सीजीई	मुख्य सामान्य इंजीनियर
सीएसओ	मुख्य संरक्षा अधिकारी
सीएससी	मुख्य सुरक्षा आयुक्त
सीएमपीई	मुख्य चालन शक्ति इंजीनियर
सीएमएस	मुख्य चिकित्सा अधीक्षक
सीआरएसई	मुख्य चल स्टॉक इंजीनियर
सीई(टीएसपी)	मुख्य इंजीनियर (रेलपथ आपूर्ति)
सीटीई	मुख्य रेलपथ इंजीनियर
सीएससी	मुख्य सुरक्षा आयुक्त
सीएसई	मुख्य सिगनल इंजीनियर
सीटीएनएल	मुख्य नियंत्रक
डीएन	डाउन
डीएसटीई	मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर
डीआरएम	मंडल रेल प्रबंधक
डीवाई	डिप्टी/उप
ईसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
एफएसएल	विधि विज्ञान प्रयोगशाला
जीएम	महाप्रबंधक
जीआरपी	राजकीय रेलवे पुलिस
एचक्यू	मुख्यालय
एचटीएस	हाई टेन्साइल स्टील/उच्च तनाव इस्पात
एचसी/आरपीएफ	हेड कांस्टेबिल/रेलवे सुरक्षा बल
जेएन	जंक्शन
जेई	जूनियर इंजीनियर
केएमपीएच	कि. मी. प्रति घंटा
लोको	लोकोमोटिव/रेल इंजन
एलपी	लोको पॉयलट
एलडब्ल्यूआर	लांग वेल्डेड रेल/लंबी वेल्डित पटरी
एमएसएल	मल्टीपल ऐस्पेक्ट कलर लाइट

एनई	उत्तर पूर्व
एनडीआरएफ	राष्ट्रीय आपदा प्रत्युत्तर बल
ओएचई	शिरोपरि उपस्कर
पीएनएल	पॉवर कन्ट्रोलर
पीओडी	प्वाइंट ऑफ ड्राप
पीओएच	आवधिक ओवरहॉलिंग
पीवे	रेलपथ
एसआरडीईएन/सी	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/समन्वय
एसआरडीईएन	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर
एसआरडीएसटीई	वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर
एसआरडीएसओ	वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी
एसआरडीएससी	वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त
एसएम	स्टेशन मास्टर
एसकेवी	वेल्ड का प्रकार
एसपी	पुलिस अधीक्षक
एसएसई	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर
एसएसबी	सीमा शस्त्र बल
एसएंडटी	सिगनल एवं दूरसंचार
टीआई	यातायात निरीक्षक
यूएसएफडी	अल्ट्रासॉनिक फ्लॉ डिटेक्टर
वीएचएफ	वेरी हाई फ्रीक्वेन्सी
डब्ल्यूडीपी/4बी	रेल इंजन का प्रकार

स्टेशन कोड :

बीकेएलए	बकुलहा
बीएसबी	बनारस
सीआई	छपरा कचहरी
सीपीआर	छपरा
डीबीआरटी	डिब्रूगढ़ टाउन
डीजीए	दिघवारा
डीएनआर	छानापुर
जीजेएच	गोल्डेन गंज

एचजेपी	हाजीपुर
जेएटी	जम्मूतवी
एलकेओ	लखनऊ
एमएफपी	मुजफ्फरपुर
एनवाईओ	नयागांव
एसईई	सेनपुर
एसपीजे	समस्तीपुर
एसवी	सिवान
टीकेडी	तुगलकाबाद
जीकेपी	गोरखपुर
एचएसआर	हिसार
जेईए	नाखा जंगल
केएलडी	खलीलाबाद
एलजेएन	लखनऊ जंक्शन
एलकेओ	लखनऊ
एमएनडी	मुंडेरवा