

दक्षिण मध्य रेलवे
प्रधान कार्यालय संरक्षा संगठन
द्वि-मासिक संरक्षा बुलेटिन - जनवरी और फरवरी - 2024

**दक्षिण मध्य रेलवे पर हुई दुर्घटनाओं और
असामान्य घटनाओं का विवरण**

I. दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण :

दिनांक 26.12.2023 को लगभग 09:51 बजे, नांदेड मंडल के नांदेड (एनईडी) यार्ड में पाइंट्समैन ने सिक लाइन पर खड़े स्पेयर कोच सं. एससी/एसएलआरडी 107708 से आग और धुआं निकलते देखा और तुरंत उप स्टेशन अधीक्षक/ आउटडोर/नांदेड को सूचित किया.

इस दुर्घटना को - B7 के रूप में वर्गीकृत किया जाता है.

दुर्घटना का कारण:

पर्याप्त सबूतों के अभाव में आग लगने के सही कारण का पता नहीं लगाया जा सका. आग लगने का संभावित कारण शरारत हो सकता है क्योंकि प्रभावित कोच के दरवाजे खुले थे और कोई संदिग्ध व्यक्ति कोच से उतरा था अर्थात् इस घटना में बाहरी व्यक्तियों का हाथ है.

जिम्मेदारी :

प्राथमिक :

1. श्री अरविंद कुमार सिंह, तकनीशियन-1 /नांदेड
2. श्री जी. श्रीनिवास राव, हेड कांस्टेबल/रेसुब/नांदेड

गौण :

1. श्री आर.एम. खापेकर, वसेइंजी/सवमाडि/नांदेड
2. श्रीमती प्रमीला, महिला कांस्टेबल, रेसुब/नांदेड

दोषी :

1. श्री राघवेन्द्र कुमार, उप स्टेशन अधीक्षक/ नांदेड

नियम, जिनका उल्लंघन किया गया:

1. सा.नि. सं. 2.05(1),
2. सा.नि.सं. 2.05(2)(बी)
3. गाड़ियों की लॉकिंग और सुरक्षा पर दिनांक 24.05.2022 को जारी मंडल (एनईडी) जेपीओ,
4. आग दुर्घटनाओं की रोकथाम से संबंधित जारी फ्लार्ई लीफ सं. 06/2012.

प्रकाश में लाए गए मामले:

1. मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार कोच/रेक को ठीक से तालाबंद नहीं किया जा रहा है.
2. आरंभ में प्रभावित तथा आस-पास के डिब्बों से अग्निशामक यंत्र लिए गए लेकिन वे काम नहीं कर रहे थे. अग्निशामक यंत्रों को 14.07.2023 को रीफिल किया गया था और 13.07.2024 को फिर से रीफिल करना है. इनका त्रैमासिक अनुरक्षण 17.10.2023 को किया गया था और 16.01.2024 को किया जाना है.
3. सवमाडि कर्मियों पर उपलब्ध डोर क्लोजिंग रजिस्टर में दर्ज कोचों के विवरण पर कुछ बार रेसुब द्वारा पावती नहीं दी गई है.
4. ड्यूटी रेसुब स्टाफ ने लगभग 09.00 बजे यह देखा कि सिक लाइन पर स्थित प्रभावित कोच के दरवाजे खुली स्थिति में थे और वह गाड़ी सं.12715 में "मेरी सहेली" की ड्यूटी करने के लिए प्लैटफार्म-01 पर गई थी. सवमाडि कार्यालय प्लैटफार्म-01 पर ही स्थित है, वह "मेरी सहेली" ड्यूटी पर जाने से पहले सवमाडि कर्मियों को सूचना दे सकती थी.
5. जांच के दौरान कई गवाहों ने कहा है कि कई बार बाहरी लोग/कुछ बदमाश यार्ड में घूमते और अनाधिकृत रूप से कोचों में प्रवेश करते हुए पाए जाते हैं.
6. सभी पांच बीटों में गश्त के लिए केवल एक ही रेसुब स्टाफ तैनात है.
7. सभी चालू कैमरों में सिक लाइन में कोच खड़ा करने से लेकर आग लगने तक की पूरी सीसी टीवी फुटेज उपलब्ध नहीं है. पूर्ण छोर की ओर पिट लाइन अर्थात् 31 के केवल 01 कैमरे की सीसीटीवी फुटेज उपलब्ध है और उसमें प्रभावित कोच से उतरते हुए व्यक्ति दिख रहा था.
8. सीसीटीवी कैमरा नं. 33 काम नहीं कर रहा था और कैमरा नंबर का फुटेज 34 उपलब्ध नहीं था. दोनों कैमरे प्लैटफार्म-04 पर स्थित फायर स्पॉट के पास हैं.
9. नांदेड यार्ड पर बाकी कैमरों के सीसीटीवी फुटेज को सुरक्षित रखने से यार्ड में कोचों के दरवाजों की स्थिति और संदिग्ध व्यक्ति की गतिविधि का पता लगाने में मदद मिल सकती थी.
10. उपलब्ध सीसीटीवी कैमरे पूरे यार्ड को कवर नहीं करते हैं और कैमरे नं. 31 का रिज़ॉल्यूशन संदिग्ध व्यक्ति को पहचानने के लिए पर्याप्त नहीं था.
11. परिचालन विभाग से अनुरोध पर शंटिंग संचालनों के लिए टीएक्सआर स्टाफ अंतिम कोच के दरवाजे खोलते हैं.
12. दरवाजे की लॉकिंग और रेक/कोचों की अखंडता सुनिश्चित करने में सवमाडि, रेसुब और परिचालन स्टाफ के बीच समन्वय का अभाव है.

सुझाव और सिफारिशें

1. आईओएच शेड पर तकनीशियन व सहायकों को स्पष्ट रूप से ड्यूटियां सौंपा जाए तथा सुनिश्चित किया जाए कि रिलीज करने से पहले एक व्यक्ति कोचों को अनिवार्य रूप से लॉक करता है.
2. कोचों को लॉक करने से संबंधित मौजूदा दिशानिर्देशों का सख्ती से पालन किया जाए और इसे सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी निगरानी तंत्र तैयार किया जाए.
3. फोन कॉल, मैसेज और व्हाट्सएप ग्रुपों द्वारा नियंत्रण सहित सभी विभागों के संबंधित कर्मियों के बीच वास्तविक समय पर संचार और समन्वय सुनिश्चित किया जाए.
4. ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए गश्त की आवृत्ति बढ़ाते हुए और सीसीटीवी की सक्रिय निगरानी सुनिश्चित करते हुए स्टेशन परिसर और यार्ड में बाहरी लोगों/बदमाशों के प्रवेश पर रोक लगाया जाए.

5. सीसीटीवी कैमरे जो काम नहीं कर रहे हैं जल्द से जल्द उनकी मरम्मत की जाए और सुरक्षा की निगरानी बढ़ाने के लिए अधिक संख्या में सीसीटीवी कैमरे उपलब्ध कराए जाएं.
6. नांदेड जैसे प्रमुख यार्ड में दरवाजे खोलने और लॉक करने की गतिविधि 24x7 की निरंतर प्रक्रिया है, अतः कोचों के दरवाजे खोलना और लॉक करना सुनिश्चित करने के लिए समर्पित सवमाडि कर्मियों को तैनात किया जाए.

II. दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण :

दिनांक 09.02.2024 को गुंतकल मंडल के तिम्मनचेर्ला (टीआईएम) स्टेशन पर, इंजन सं. 39158/WAP-7/KJM के साथ गुंतकल स्टेशन से 09:12 बजे प्रस्थान कर चुकी गाड़ी सं. 12976 जयपुर एक्सप्रेस ने तिम्मनचेर्ला (टीआईएम) अप मेन लाइन स्टार्टर सिगनल एस-38 को "ऑन" स्थिति में लगभग 52 किमीप्रघं की गति से पार की और 09:19:42 बजे स्टार्टर से आगे 158.8 मीटर की दूरी तय की थी.

इस दुर्घटना को - H1 के रूप में वर्गीकृत किया जाता है.

दुर्घटना का कारण:

हालांकि तिम्मनचेर्ला (टीआईएम) होम सिगनल को सतर्कता पहलू पर पार किया गया था, लेकिन लोको पायलट ने गाड़ी सं. 12976 की निर्धारित गति को कम नहीं किया और खतरा सिगनल पर स्टार्टर सिगनल के आगे गाड़ी रोकने के लिए ब्रेक लगाने में विफल हुआ. समय पर आपाती ब्रेक लगाने में भी वे विफल हुआ, परिणामस्वरूप गाड़ी सं. 12976 लोको नंबर 39158/केजेएम ने अप मेन लाइन स्टार्टर सिगनल एस - 38 को "ऑन" स्थिति में पार किया और दिनांक 09.02.2024 को 09:19:42 बजे पर टीआईएम स्टेशन पर 158.8 मीटर गुजरने के बाद गाड़ी रुक गई. सतर्कता पहलू में होम सिगनल को पार करने के बाद, लोको पायलट को अगले स्टॉप सिगनल के पहलू के अनुसार गति कम करनी थी, लेकिन उसने सोचा था कि श्रॉटल को तटस्थ में रखा था, लेकिन वास्तव में लह 20% पावरिंग साइड में था और इसके अलावा वह स्टीप ग्रेडिएंट पर होने के कारण (1/136 डाउन-लेवल-1/26 डाउन) गति 88 किमी प्रति घंटे तक बढ़ गई. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट गति और दूरी के साथ अगले सिगनल पहलू बुलाने के बजाय, बातचीत करने में उलझ गए और गाड़ी की बढ़ती गति पर ध्यान नहीं दिया. जैसे ही उन्होंने देखा कि स्टार्टर खतरे में है, स्टार्टर एस-38 के 350 मीटर पहले आपाती ब्रेक लगाया, लेकिन गाड़ी स्टार्टर सिगनल को 158.8 मीटर दूरी तक पार कर गई.

ज़िम्मेदारी :

प्राथमिक :

1. श्री जी. शिव प्रसाद, माल लोको पायलट/गुंतकल स्टार्टर सिगनल से पहले गाड़ी सं. 12976 को रोकने में विफल हुआ, गुंतकल – गुत्ति सेक्शन के तिम्मनचेर्ला स्टेशन पर उन्होंने सिगनल को "ऑन" स्थिति में पार करते हुए 158.8 मीटर दूरी तय किया.

यह दमरे का सा. व स.नि.2020 के सा.नि. 3.08.4 (बी) और सा.नि. 3.81 (1) का उल्लंघन करता है.

2. श्री सैयद मुक्तत बाशा , वरिष्ठ सहायक लोको पायलट /गुत्ति ने गाड़ी खतरे के सिगनल स्टार्टर सिगनल एस-38 पर पहुंचने से पहले ठीक से कार्रवाई नहीं किया और समय पर आपाती ब्रेक लगाने में स्वतंत्र रूप से कार्य नहीं किया.

यह दमरे का सा. व स.नि.2020 के सा.नि. 3.08.4(बी), सा.नि.3.81(1) का उल्लंघन करता है.

गौण : कोई नहीं

दोषी :

1. श्री. टी. जे. मोनिस, मुख्य लोको निरीक्षक/गुंतकल जो श्री जी. शिव प्रसाद, माल लोको पायलट/गुंतकल के नामित मुख्य लोको निरीक्षक है, लोको पायलट को ठीक से परामर्श न देने के लिए.
2. श्री. एस. वली, मुख्य लोको निरीक्षक/गुंतकल जो श्री सैयद मुक्तत बाशा , वरिष्ठ सहायक लोको पायलट/ गुत्ति के नामित मुख्य लोको निरीक्षक है, सहायक लोको पायलट को ठीक से परामर्श न देने के लिए.

नियम, जिनका उल्लंघन किया गया:

1. लोको पायलट: दमरे का सा. व स.नि.2020 के सा.नि. 3.08.4 (बी) और सा.नि. 3.81 (1).
2. सहायक लोको पायलट: दमरे का सा. व स.नि.2020 के सा.नि. 3.08.4 (बी) और सा.नि. 3.81 (1).

प्रकाश में लाए गए मामले:

1. एलपी श्री. जी. शिव प्रसाद वरिष्ठतम लोको पायलट है और 29 से अधिक वर्षों का सेवा अनुभव रखता है, लेकिन वह स्पैड रोकथाम के निर्धारित नियमों का पालन करने में विफल हुए अर्थात् कॉल आउट सिगनल पहलू, गति और आगे सिगनल की दूरी पर ध्यान न देते हुए स्टॉप सिगनल पर पहुंचते समय सतर्कता आदेश के बारे में सहायक लोको पायलट के साथ चर्चा करते रहने के कारण स्पैड हो गया.
2. कर्मिंदल को दिए गए सतर्कता आदेश को लोको पायलट और सहायक लोको पायलट दोनों ने ठीक से नहीं पढ़ा और स्टॉप सिगनल पहुंचते समय उस पर चर्चा करने लगे. सतर्कता आदेश में स्पष्ट रूप से इसका उल्लेख किया गया है कि सतर्कता आदेश रोड-4 (डाउन लूप) के लिए है, रोड-3 के लिए नहीं, जिस पर से वे गुजर रहे थे, लेकिन उन्होंने सतर्कता आदेश पढ़ने में पर्याप्त समय नहीं लगाया.
3. इससे पहले सतर्कता आदेश लूप या मेन लाइन नामकरण के साथ जारी किए जाते थे, लेकिन वर्तमान में लाइन नंबरों के साथ जारी किए जा रहे हैं और इससे रनिंग स्टाफ में भ्रम की स्थिति पैदा हो रही है.
4. लोको पायलट ने समझा है कि उसने श्रॉटल को तटस्थ स्थिति में रखा है, लेकिन श्रॉटल हैंडल 20% पावरिंग साइड में था, जिसके कारण स्टार्टर सिगनल एस-38 (जो खतरे में है) के पास पहुंचते समय गाड़ी की गति बढ़ गई.
5. सहायक लोको पायलट आरएस वाल्व पर हाथ रखकर सिगनल पहलू, गति और सिगनल दूरी बताते हुए लोको पायलट को सचेत करने के बजाय उनके साथ बातचीत करने लगा और समय पर आपाती ब्रेक लगाने में विफल रहा परिणामस्वरूप स्पैड हुआ.

सुझाव और सिफारिशें:

1. सभी स्टेशन मास्टर्स को यह अनुदेश दिया जाए कि स्टॉप सिगनलों पर पहुंचते समय वे कर्मिंदल के साथ केलव वॉकी-टॉकी पर ही बात करें.
2. रनिंग स्टाफ की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए सतर्कता आदेश के प्रारूप की समीक्षा की जाए तथा उसे इस तरह बनाया जाए कि उसमें कोई अस्पष्टता न हो.

3. जब टीई/बीई हैंडल को टीई या बीई (शॉटल हैंडल) से 0 पर लाया जाता है, तो लोको पायलट को यह सचेत करने हेतु कि शॉटल तटस्थ स्थिति में है लोको में श्रव्य बजर के साथ एक दृश्य संकेत प्रदान किया जाए.
4. कवच/टीसीएस को यथाशीघ्र लागू किया जाए.
5. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट व्यक्तिगत रूप से लॉबी में अग्रिम रूप से सतर्कता आदेश ग्रहण करें तथा उसे पढ़ने के लिए पर्याप्त समय लें. यदि सतर्कता आदेश में कोई अस्पष्टता है तो उन्हें तत्समय स्पष्ट करवाएं.

III. दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण :

दिनांक 17.02.2024 को 08:59 बजे लोको नं. 31145 / डब्ल्यूएजी.9/एलजीडी के साथ गाड़ी सं. टीपीएके / केआई डाउन मालगाड़ी चिंतकानी स्टेशन को थ्रू सिगनल पर पार करी और सिकंदराबाद मंडल के चिंतकानी - बोनकलु स्टेशनों के बीच चलते समय गाड़ी इंजन से 25वां वैगन (ट्रेलिंग ट्रॉली, ट्रेलिंग पहिया एलएच साइड) हॉट एक्सल बन गया, इसके बाद जर्नल टूट गया और कि.मी. 504/6-8 पर गिर गया. वैगन ने 208.4 मीटर तक चली और 09:15 बजे चिंतकानी-बोनकालु स्टेशनों के बीच सेक्शन में कि.मी.504/14-16 पर पहिया गिर गया और गाड़ी पटरियों से उतर गई.

इस दुर्घटना को - D5 के रूप में वर्गीकृत किया जाता है.

दुर्घटना का कारण:

गाड़ी इंजन से 25वां वैगन नं. ईसीआर 22121566142 बॉक्सएनएचएल के ट्रेलिंग ट्रॉली के ट्रेलिंग व्हील सेट के बायीं ओर (गाड़ी की गति की दिशा में) एक्सल जर्नल टूट जाने के कारण गाड़ी पटरियों से उतरने की घटना घटी. एक्सल जर्नल के टूटने से पहिया नीचे आ गये, परिणामस्वरूप पटरी से पहिए उतर गये. हॉट एक्सल को न पहचानने के कारण यह दुर्घटना हुई थी.

ज़िम्मेदारी :

प्राथमिक :

1. सामग्री की खराबी (हॉट एक्सल/कैट्रिज टेपर्ड रोलर बियरिंग की खराबी). अवैध रेक.
2. श्री सीएच. त्रिनाथ, गाड़ी प्रबंधक/डोर्नकल जं.

गौण :

1. श्री. एम. कृष्ण मोहन, उप स्टेशन अधीक्षक/चिंतकानी

दोषी :

1. श्री. राधा कृष्ण, पाइंट्समैन/पंदिस्तपल्ली

प्रकाश में लाए गए मामले:

1. आरटीपीएम पर अन-लोडिंग पूरा होने के बाद गाड़ी परीक्षण के बिना रोक को लोडिंग के लिए भेजा गया था. जेवीआरबी/पीएसएचपी पर लोड करने से पहले रोक को मार्ग स्थ गाड़ी परीक्षण पाइंट अर्थात् गुत्ती, विजयवाडा, गुंटूर या डोर्नकल जं. पर जांच के लिए भेजा जा सकता था.

सुझाव और सिफारिशें:

1. स्टेशन पासिंग कर्मियों को एक्सल बॉक्स से असामान्य ध्वनि, धुआं/आग के लिए रोलिंग स्टॉक पर बारीकी से नजर रखने के लिए सचेत किया जाए और गाड़ी को तुरंत रोकने के लिए तत्काल कदम उठाए जाए.
2. किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गाड़ी पटरी से उतरने या आसन्न लाइन का उल्लंघन होने पर तुरंत ओएचई को बंद कर दिया जाए.
3. गाड़ी परीक्षण के लिए अवैध रोकों को समय पर भेजना और ट्रेन पासिंग स्टाफ द्वारा हॉट एक्सल के लक्षणों का समय पर पता लगाना आदि परिणामों के बारे में समय-समय पर सचेत किया जाए.
4. ऐसी घटनाओं से बचने हेतु तत्काल कार्रवाई करने के लिए सभी कर्मियों के पास व स्टेशनों पर वॉकी-टॉकी का उचित संचार सुनिश्चित किया जाए.
5. सभी उपयुक्त स्थानों पर यथाशीघ्र हॉट एक्सल हॉट बॉक्स डिटेक्टरों की व्यवस्था की जाए.
