

प्रश्न:- रेलवे में अनुशासन एवं अपील नियम 1968 के अंतर्गत कर्मचारी को बड़ी शास्ति देने की विस्तृत प्रक्रिया क्या है?

उत्तर:- रेलवे में अनुशासन एवं अपील नियम 1968 के अंतर्गत कर्मचारी को बड़ी शास्ति देने की विस्तृत प्रक्रिया इस प्रकार है:-

एस.एफ.-5 में आरोपों का ज्ञापन जारी करें तथा उनके निरीक्षण या दस्तावेज की प्रतियाँ उपलब्ध कराई जाएँ।

बचावी ब्यान पर विचार -विमर्श करें तथा उसे लागू करें।

यदि आरोप स्वीकार नहीं किए जाते तो जांच अधिकारी नियुक्ति करें। जांच अधिकारी को सारा रिकार्ड भेजें।

जांच अधिकारी बाचव पक्ष के वकील की अनुमति देगा जहाँ भी अतिरिक्त दस्तावेज अपेक्षित होंगे वहाँ विश्वसनीय दस्तावेजों की सूची से अवलोकन और सार के लिए इसकी अनुमति देगा तथा संगत दस्तावेज की भी जांच अधिकारी जांच की तरीको पर निर्णय देगा और जांच के लिए कैलेन्डर नियत करने हेतु बाचव पक्ष के साक्षियों को बुलाया जाए और अन्य प्रारंभी मामलों का निपटान करेगा।

जांच करने की प्रक्रिया जैसे :-

कर्मचारी की आरोपों से अवगत कराया जाएगा। आवश्यकतानुसार प्रलेख प्रस्तुत किये जा सकते हैं। आरोपी कर्मचारी से पूछा जाएगा की क्या वह आरोपों को स्वीकार करता है या इसका खंडन करता है। इसके आलावा क्या वह बचाव में किसी वकील को लेना चाहेंगे या स्वयं केस लड़ेगा। आरोप पत्र में उल्लिखित अभियोजन साक्षियों की अलग-अलग जांच की जाएगी। इसके बाद, आरोपी कर्मचारी या इसके वकील के द्वारा प्रत्येक साक्षी को जिरह की जाएँ। यदि आवश्यक हों तो जिरह (प्रतिपरीक्षा) के किसी वाद की पुनः जांच।

पुनः जांचकी जा सकती है।

- (क) आरोपित कर्मचारी को अपना बचाव प्रस्तुत करने की अनुमति होगी।
- (ख) जांच अधिकारी साक्ष्य में आरोपित कर्मचारी से उसके विरुद्ध लगाए गए तथ्यों पवर प्रश्न पूछ सकता है।
- (ग) आरोपित कर्मचारी को लिखित सार फाइल करने की अनुमति होगी।

7. रिकार्ड के साक्ष्य के आधार पर, जांचा अधिकारी अपना निर्णय तथा जांच रिपोर्ट तैयार करेगा और इसे जांच रिकार्ड के साथ अनुशासनिक प्राधिकारी को भेज देगा।
8. जांचा रिपोर्ट की प्रति निरपवाद रूप से आरोपित कर्मचारी और उसके बचाव पक्ष को दी जानी चाहिए। यदि प्रस्तुत की गई हो तो आगे की कार्रवाई करने से पहले उस पर विचार किया जाना चाहिए।
9. अनुशासनिक प्राधिकारी रिपोर्ट पर विचार करेगा और वहइसे स्वीकार कर सकता है या अपना निर्णय देगा या माफ करना या फिर से जांच के लिए कह सकता है।

प्रश्न-2. सेक्शन में कालम व वर्ग का डिजाइन बनाए जिसमें 4500000 एन का एक्सल लोड वाहन होता हो।

समाधान :- चरण-1: एम 25 ग्रेड कंक्री और हल्के स्टील रीइन्फोर्समेन्ट को अपनाए।

अनुभव सीधा कंप्रेसिव स्ट्रेस = कंक्रीट में 6 एन मि.मी<sup>2</sup>

स्टील में अनुमत कंप्रेसिव स्ट्रेस = 150 एन/मि.मी<sup>2</sup>

लंगीइश्डीनल रीइन्फोर्समेंट का न्यूनतम % = 0.8%

चरण 2 माना वर्ग कालम का आकार "a" है।

$$\text{कालाम का क्षेत्रफल} = a^2$$

$$\text{स्टली का क्षेत्रफल} = 0.008^2$$

$$\text{कंक्रीट का क्षेत्रफल} = a^2 - 0.008 a^2 =$$

$$0.992 a^2$$

स्थिति अनुसार:

$$4500000 = 6 \times 0.992 a^2 + 130 \times 0.008 a^2$$

$$4500000 = 5.952 a^2 + 1.04 a^2 = 6.992 a^2$$

$$\text{हमने पाया} = 802.24 \text{ मि.मी.}$$

चरण 2 - कोर्नर स्थित 30कि.मी. के चैम्फैरिंग सहित 810X810 कि.मी. आकार के वर्ग कालम की व्यवस्था के लिए

$$\begin{aligned}\text{कालम का क्षेत्रफल} &= 810 \times 810 - 2 \times 50 \times 30 \\ &= 654300 \text{ वर्ग मि.मी.}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{स्टील का क्षेत्रफल} &= 0.008 \times 654300 \\ &= 5234.4 \text{ वर्ग मि.मी.}\end{aligned}$$

28 मि.मी. व्यास बार (bars) लेते हैं:-

$$\begin{aligned}\text{क्षेत्रफल} &= \frac{3.142 \times 200 \times 28}{4} \\ &= 615.75 \text{ मि.मी.}^2\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{बारों की सं.} &= 5234.4 / 615.75 \\ &= 8.5 \text{ अर्थात् 9 संख्या}\end{aligned}$$

28 मि.मी. व्यास के 9 बारों की व्यवस्था

टाई रीइन्फोर्समेंट ---

8 मि.मी. टाइ रीइन्फोर्समेंट का प्रयोग, स्पेसिंग होगी

(क) मुख्य बार का 16 गुणा व्यास =  $16 \times 28 = 448$  मि.मी.  
अथवा

(ख) टाई रीइन्फोर्समेंट का 48 गुणा व्यास  
=  $48 \times 8 = 304$  मि.मी.

(ग) कालम का अंतिम आकार = 810 मि.मी.

केन्द्र से केन्द्र तक 380 मि.मी. पर 8 मि.मी. टाइ रीइन्फोर्समेंट उपलब्ध कराएँ अर्थात् तीन क्राइटेरिया के बीच कम-से-कम स्पेस हो।

10 यदि सजा देना निश्चित किया जाता है, जो उनके सामर्थ्य में है, अनुशासनिक प्राधिकारी सजा देने का नोटिस जारी करेगा, नहीं तो मामले को सक्षम प्राधिकारी के पास भेज देगा।

प्रश्न:-3. क. निम्नलिखित का पूर्ण रूप में लिखें:-

1. एस.ओ.आर.- शिडयूल ऑफ रेट्स
2. जी.एम.एफ. - ग्री मोर फूड
3. एन.एच.ए.आई.- नेशनल हाइवे अथॉरिटी आफ इंडिया
4. पी.पी.ई.ए. - पब्लिक परिमिसिस एक्विशन एक्ट वि
5. डी.एफ.सी. - डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर
6. पी.एफ.टी. - प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल
7. एम.आर.टी.एस.- मास रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम
8. एस.ई.जे. - स्विच एक्सपैशन ज्वांट
9. टी.ओ.एस. - थ्रो ऑफ स्विच
10. डी.एम.टी. डिपार्टमेंटल मेटिरियल ट्रेन

प्रश्न :-3. ख निम्नलिखित उत्तर दें :-

1. भारत के प्रथम राट्रपति कौन थे ?

डॉक्टर राजेन्द्र प्रसाद

2. भारत में सबसे तेज गति की गाड़ी कौन सी है?

भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस

3. यूनीमेट मशीन का कार्य क्या है?

पैकिंग तथा प्वाइंट्स तथा क्रॉसिंग की पैकिंग एवं टेम्पिंग के लिए

4. यात्री प्लेटफार्म के अंत में ढलान कितनी होती है?

6 में 1

5. पी.आर.सी. स्लीपरों के मामले में ट्रेक का दबाव प्रेशर कितना होता है?

110-120 कि.ग्रा./वर्ग सेंटीमी.

प्रश्न 4. क. जलमार्ग के विचार-विमर्श के आधार पर रेलवे में पुलों की श्रेणियाँ कौन सी हैं?

जलमार्ग आधार पर आधारित रेलवे पुलों की चार श्रेणियों है:-

1. महत्वपूर्ण पुल - महत्वपूर्ण पुल वह है जिनका जलमार्ग में आकार काफी बड़ा होता है अर्थात् इन पुलों का जलमार्ग में कुल क्षेत्र 1000 वर्ग मीटर से अधिक है या इनका रेखीय जलमार्ग 300 मीटर है।

2. मुख्य पुल या बड़े हपुल -

मुख्य पुल वे हैं जिनका कुल रेखीय जलमार्ग 18 मी. है या जिनकी क्लीपर ओपरिंग 12 मी. या इससे अधिक है।

3. छोटे पुल- एक तरफा विस्तार पुल के मामले में छोटे पुल वे हैं जिनका रेखीय जलमार्ग 12 मी. से कम है तथा अधिक विस्तार पुलों के मामले में 18 मी. से कम है।

4. **पुलिया** एक बहुत छोटा पुल जिसका विस्तार 6 मी. से कम होता है, पुलिया कहा जाता है।

प्रश्न 4 ख. खराब पुल क्या ? खराब पुलों की श्रेणियों कौन सी हैं तथा खराब पुलों पर कौन सी एस. आर. (CSR) लागू की जाती है?

खराब पुल वे है, जिनमें उनकी वास्तविक स्थिति में कुछ वास्तविक विकृतियों दिखाई देती है जिससे यह पता चलता है कि इसे पुनः स्थापित करने के लिए विशेष मरम्मत, मजबूत बनाने तथा पुनः बनाने की आवश्यकता है।

श्रेणियों :-

खराब पुलों की दो श्रेणियों है:-

श्रेणी- I. ऐसे पुल जिनकी पुनः स्थापना तत्काल एक साल के अंदर की जानी चाहिए।

श्रेणी- II. ऐसे पुल जिन्हें पर्यवेक्षण के अंतर्गत रखा जाना चाहिए और उन्हें पुनः स्थापना के लिए कार्यक्रम आधारित लिया जाना चाहिए।

**लागू की गई एस.आर.**

श्रेणी- I. ऐसे पुलों की एस.आर. के लिए 25 कि.मी. प्रति घंटा तक की सिफारिश की जाती है।

श्रेणी- II- ऐसे पुलों की गति प्रतिबंध एस.आर. के लिए 50 कि.मी. प्रति घंटा तक की सिफारिश की जाती है।

प्रश्न :-खराब पुलों के निरीक्षण के लिए सहायक इंजीनियर तथा मंडल इंजीनियर की क्या अनुसूची है?

उत्तर:- श्रेणी- I

सहा. इंजी- दो महीने में एक बार

मंडल इंजी- तीन महीने में एक बार

श्रेणी- II

सहा. इंजी- छः महीने में एक बार

मंडल इंजी- वर्ष में एक बार

प्रश्न 5(क) निम्न को परिभाषित करें

(8 अंक)

- उत्तर 1. दबाव - यह वह परिचान है जो वांछित/विशेष रेल तापमान पर एल.डब्ल्यू.आर/सी.डब्ल्यू.आर में फ्री कंडीशन दबाव सुरक्षित करने के लिए रेल टेन्सर सहित/बिना किया जाता है।
2. एल.डब्ल्यू.आर- एल.डब्ल्यू.आर एका वेल्डिड रेल है जिसका केन्द्रीय भाग तापमान परिवर्तन के कारण किसीस भी प्रकार का अनुलम्ब (लम्बाई) संचलन नहीं करता है। व.ला. पर 250 मी. तथा मीटर ला. पर 500 मी. से अधिक लंबाई एल.डब्ल्यू.आर. के रूप में सामान्यतः कार्य करेगी।
3. छबाव तापमान- यह रेल टेन्सर का प्रयोग किए बिना एल.डब्ल्यू.आर. दबाव के पश्चात् रेलों (पटरियों) को स्लीपरों के साथ जोड़ने की अवधि के दौरान औषत रेल तापमान में
4. ब्रैचिंग लंबाई- यह एल. डब्ल्यू.आर./सी.डब्ल्यू.आर के प्रत्येक सिरे की लंबाई है जिसके अधीन तापमान परिवर्तन के कारण विस्तार/सिकुड़न होता है।

प्रश्न 5(क) सहायक इंजीनियर के ट्रैक मशीन के बारे में क्या कर्तव्य है?

- उत्तर 1. वह मशीन कर्मचारियों के लिए रहने की उचित व्यवस्था करेगा जहां कैपिंग कोच उपलब्ध नहीं है।
2. वह अपने क्षेत्राधिकार में ट्रैक मशीन के कार्य करने का आवधिक निरीक्षण करेगा।
3. वह कार्यस्थल से उपभोज्य/पुर्जों आदि के परिवहन की व्यवस्था करेगा।
4. वह लाइटिंग की उचित व्यवस्था करेगा जहां पर रात को मशीनों द्वारा कार्य किया जाता है।
5. वह आऊटपुट तथा मशीनों द्वारा किए गए कार्य की गुणवत्ता को मॉनीटर करेगा।

6. कार्य को सुविधाजनक करने लिए वह क्षेत्र के अन्य विभागों जैसे ट्रैफिक, ओ.एच.ई. तथा सिगनल एवं दूर संचार विभागों के साथ सामंजस्य रखेगा।

प्रश्न 5(ग) रेलवे में रेल तथा वैल्विंग परिचालन पर प्रयोग की जाने वाली छोटी ट्रेक मशीनों के प्रकार क्या हैं?

उत्तर (क) रेल

1. (अब्रेसिव) अपघर्षक रेल कटर
2. श्रेल कटिंग मशीन
3. श्रेल ड्रिलिंग मशीन
4. हाइड्रोलिक रेल टेन्सर 70 क्षमता
5. हाइड्रोलिक रेल वेन्डर

(ख) वैल्विंग परिचालन

1. पोर्टेबल डी.सी. वैल्विंग जनरेटर
2. ए.टी. वैल्विंग के लिए डबलन एक्शन वैल्व ड्रिंमर.
3. रेल प्रोफाइल वैल्व ग्राइंडर

प्रश्न 5.(घ) बैलास्ट के क्या कार्य हैं?

उत्तर (क) अनुलम्ब, पार्श्वीय, तथा देशान्तरीय बल को रोकना।

(ख) लचीलापन उपलब्ध कराना तथा उर्जा को समाहित करना

(ग) संघटन दबाव को कम करना।

(घ) सुविधाजनक ट्रेक निकासी

(ङ) सुविधाजनक ट्रेक रेखागणित संशोधन।

प्रश्न 5. (ङ) निम्न पर नोट लिखें ?

बैलास्ट के विस्तृत विनिर्दिष्टियाँ?

उत्तर 1. बैलास्ट ठोस, लंबे समय चलने वाली और - जहां तक संभव हो कोनों/किनारों से एंग्यूलर होनी चाहिए, जो अपनी मूल चट्टान के मौसमी प्रभावों, ऑग्रेनिक अशुद्धताओं और इनऑर्गेनिक रेजिड्यू से मुक्त होनी चाहिए।

2. जहां तक संभव हो, बैलास्ट घन आकार की होनी चाहिए इसके अलग-अलग टुकड़े परतदार नहीं होने चाहिए और इसका आगे का भाग समतल होना चाहिए और दोगुना गोलाकार/अल्प गोनाकार से अधिक नहीं होना चाहिए।

3. बैलास्ट क्रश करने वाली मशीन का विशेषकर, व.ला. लाइनों पर प्रयोग किया जाना चाहिए। हैंड ब्रोकन बैलास्ट का प्रयोग विशेष मामलों में सी.टी.ई./मु.प्रशा.अधि./नि. केअनुमोदन से किया जाना चाहिए।
4. जल अवशोषण 1% से ज्यादा नहीं होना चाहिए परन्तु सी.एस.सं.3 की अनुसार मु.ट्रै.इंजी./मु.प्रशा. अधि. अब विशेष क्षेत्रों के लिए 2.5% तक जल अवशोषण की ढील की अनुमति दे सकती है।
5. अपघर्षण तथा संघटन का अधिकतम मूल्यांकन क्रमशः 30% तथा 20% से अधिक नहीं होना चाहिए।
6. छलनी विश्लेषण पर बैलास्ट का वर्गीकरण मान्यताओं के अनुसार निम्न अनुसार है:-  
 65 मि.मी. वर्ग छली के छिद्र होने चाहिए - अधिकतम 5%  
 40 मि.मी. वर्ग छलनी के छिद्र होने चाहिए - 40% से 60%  
 20 मि.मी. वर्ग छलनी के छिद्र होने चाहिए - 98% से कम न हो।

### पुल:

प्रश्न 1. स्टी त्रिभुजाकार (ओपन वैव) गर्डर में कैम्बर, डेड लोड कैम्बर तथा लाइव लोड कैम्बर के बारे में आप समझत है? कैम्बर की क्षति से आपका क्या तात्पर्य है और इसके क्या कारण है?

उत्तर:- कैम्बर- यह वृताकार/गोलाकार है, गोलाई के लिए गर्डर को बराबर करने के लिए विशेष रूप से प्रभावित किया जाता है, जिसे कार्य के दौरान विशेष डिजाइन लोड के लिए इसके द्वारा मिलाया जाता है।

लोड डील करने के लिए सदृश कैम्बर का हिस्सा डेड लोड कैम्बर तथा शेष भाग लाइव लोड कैम्बर कहलाता है जो कि गर्डर में स्पष्ट तथा परिमेय होना चाहिए ज बवह लोड नहीं उठा रहा है। कैम्बर की क्षति - यह प्रारंभिक प्रभावित विस्थापन के बीच विक्षेपनकी क्षति है और यह बिना लाइव लोड के किसी भी समय के अंतरालपर नापी जाती है।

कैम्बर की क्षति इन कारणों से होती है-

इलास्टिक सीमा के बाद सदस्यों का अधिक दबाव।

ज्वाइंट रिबेट का अधिक दबाव।

ढीली रिबेट।



प्रश्न 2.5:30 घंटे के अंदर ब्लॉक वर्किंग सहित समपार के स्थान पर (सबवे) भूमिगत पैदल पार पथ (एल. एच.एस) के निर्माण की योजना बताएँ और ब्लॉक वर्किंग के दौरान तथा मॉनसून में क्या सावधानियों बरती जानी चाहिए ।

3. मानदंड - एल.एच.एच. के साथ बदलने के लिए निम्न स्थिति वाले समपारों की पहचान की जानी चाहिए ।

- I दुर्घटना संभावित समपार जहां दृश्यता स्पष्ट नहीं है ।
- II जहां तटबंध ऊँचाई कम से कम 3 मीटर हैं ।
- III जहां टीयूव कम है परंतु कर्मचारी सहित समपार होने की संभावना है ।
- IV अन्य शर्तें इस प्रकार अपेक्षित हैं:

कार्यान्वयन का वर्गीकरण - इसके लिए विभिन्न विधियाँ हैं जैसे :-

- I प्री कास्ट बॉक्स सेगमेंट रखना (कट एंड कबर विधि)
- II आर एच गिर्डर शामिल करने के पश्चात् प्री कास्ट बॉक्स रखना ।
- III बॉक्स पुशिंग ।
- IV बॉक्स पुलिंग
- v कास्ट इन सेतु (situ)

व्यवस्थित किए जाने वाले प्लैनिंग बॉक्स के अनुसार यह बहुत ही प्रचलित विधि है और इसलिए यदि कार्य करने के लिए 5:30 घंटे का ब्लॉक अपेक्षित है ।

- |    |   |          |
|----|---|----------|
| 1. | ट्रैक विघटित करना तथा बैलास्ट हटाना       | 25 मिनट  |
| 2. | (अर्थ वर्क इन कटिंग) कटिंग में भूमि कार्य | 60 मिनट  |
| 3. | सैंड फिलिंग इन बेड                        | 15 मिनट  |
| 4. | स्लैव रखना                                | 30 मिनट  |
| 5. | बॉक्स रखना                                | 100 मिनट |
| 6. | जिओ टेक्सटाइल तथा जिओ मेनब्रेन            | 30 मिनट  |

- |    |                 |         |
|----|-----------------|---------|
| 7. | बैंक फिलिंग     | 20 मिनट |
| 8. | बैलास्ट रखना    | 20 मिनट |
| 9. | ट्रैक लिंक करना | 30 मिनट |

ब्लॉक के दौरान साइट पर अपेक्षित उपस्कर

- I कालर क्रन कैब - 125 टन - संख्या 2 संख्या 1 आपात

स्थिति के लिए

- II पोकलेन संख्या 2 - संख्या 1 आपात स्थिति के लिए  
III जेसीबी - संख्या 2  
IV टिपर्स - संख्या 2  
V पानी का टेंकर - संख्या 1  
VI गैस कटिंग एंड वैल्डिंग सेट - संख्या -1  
VII श्रम शक्ति - संख्या 60

कट एंड कवर विधि में निम्न चरण शामिल है:-

1. साइट पर सीमांकन - साइट पर सीमांकन करना एक पूर्ण ब्लॉक क्रिया कार्यकलाप है इसलिए ब्लॉक शुरू करने से पहले साइट की आवश्यकतानुसार इसे किया जाना चाहिए।

2. ट्रैक विघटित करना तथा बैलास्ट को हटाना - यह कार्य पर्याप्त कर्मचारियों तथा मशीन पावर की सहायता से साइट पर सीमांकन के अनुसार किए जाने चाहिए। सामग्री को कार्य स्थल से बाहर रखा जाना चाहिए तथा कार्य के पुनः स्थापन के समय वहां तक पहुँचना आसान होना चाहिए।

III भूमि कटाव (अर्थ कटिंग) :- भूमि कटाव पोकलेन तथा जे सी बी की सहायता से किया जाएगा तथा कटिंग में ढाल 2.1 से 12.1 के अनुपात में व्यवस्थित की जाती है और यहा भूमि की स्थानीय स्थिति पर निर्भर करना है।

- IV रेत भरना - समतल तथ मजबूत सतह पर 150 मि.मी. मोटाई की रेत भरी जाती है।

v स्लैब रखना - क्रेन की सहायता से रेत की समतल सतह पर प्रीकास्ट स्लैब रखी जाती है तथा स्लैब के ज्वाइंट उचित सामग्री से फिट किए जाते हैं।

vi बॉक्स रखना -सही सरेखण में क्रेन की सहायता से प्रीकास्ट स्लैब पर नए सीमांकन के अनुसार प्रीकास्ट आर.सी.सी. बॉक्स रखे जाते हैं।

vii जिओ टेक्साटाइल तथा जिओ मेम्ब्रेन (झिल्ली) - बारिश के दौरान पानी को फिल्टर करने के उद्देश्य से बॉक्सों की साइड तथा लूप को कवर करने के लिए भूमि तथा बैलास्ट की आरक्षित सतह पर जिओ टेक्साटाइल लगाया जाता है तथा बॉक्सों के ज्वाइंट्स द्वारा पानी का वेग (सीपेज) की जांच के लिए आग की सहायता से बॉक्सों के ज्वाइंट्स पर जिओ मेम्ब्रेन चिपकाया जाता है।

viii बैक फिलिंग - ट्रैक के संपर्क में बॉक्स तथा तटबंध की साइड के बीच के स्थान को भरने के लिए मशीन से बैक फिलिंग की जाती है और साथ-साथ कसा जाता है।

ix ट्रैक लिंक करना - बिछाए गए बैलास्ट पर ट्रैक लिंकिंग की जाती है और तब ट्रैक को सभी सहित वर्तमान ट्रैक के साथ लिंक किया जाता है और ट्रैफिक को एस.आर. सहित जाने की अनुमति दी जाती है।

### सावधानियाँ

1. भूमि कटाव सही ढलान के साथ सावधानीपूर्वक उचित तरीके से करना चाहिए कि यह विफल नहीं होना चाहिए तथा श्रामिकों तथा र्थवेक्षकों के बीच सुरक्षित दूरी होनी चाहिए।
2. भूमि को सुरक्षित बनाए रखने के लिए रेत के बैग को किनारों पर रखना चाहिए।
3. स्लिंग की जांच की जानी चाहिए।
4. लिंक करने के पश्चात ट्रैक पैक किया जाना चाहिए और एक्स एल (XL) तथा गेज की जांच की जानी चाहिए।

प्रश्न 3. रेलवे पुलों के वर्गीकरण की व्याख्या करें। खराब पुलों तथा उनकी श्रेणी तथा निरीक्षण की बारम्बारता की व्याख्या करें पुल द्वारा ट्रैंगूलेटिड गर्डरके निरीक्षण के लिए विभिन्न चरणों का वर्णन करें?

उत्तर 1. बड़े पुल- बड़े पुल वह है जिनका जलमार्ग में साइज काफी बड़ा है। पुरानी पद्धति के अनुसार वह पुल जिनका जलमार्ग का कुल क्षेत्र 100 वर्ग मी. (1200 वर्ग मी.) तथा इससे अधिक है अथवा जिनका रेखीय जलमार्ग 180 मी. (600 फीट) या इससे ज्यादा है को बड़े पुलों में वर्गीकृत किया जाता है। रेलवे बोर्ड द्वारा पुलों को वर्गीकृत करने के मानकों में हाल ही में संशोधन किया गया है संशोधित मानकों के अनुसार बड़ा पुल वह है यदि उसका जलमार्ग कुल क्षेत्र 1000 वर्ग मी. से अधिक है अथवा जिसका रेखीय जलमार्ग 300 मी. से अधिक है।

2. मुख्य पुल - मुख्य पुल वह है जिनका कुल रेखीय जलमार्ग 18 मी. (60 फीट) या इससे अधिक है अथवा जिनकी क्लीयर ओपनींग 12 मी. (40 फीट) या इससे अधिक है।

छोटे पुल- एक तरफा विस्तार के मामले में वह पुल जिनका रेखीय जलमार्ग 12 मी. (40 फीट) से कम है और मल्टीपल स्पैन ब्रिज के मामले में 18 मी (60 फीट) से कम है छोटे पुल कहलाते हैं।

4. एक बहुत छोटा पुल जिसका विस्तार सामान्यतया 6 मी. से कम हो, पुलिया कहा जाना है।

### खराब पुल

1. खराब पुल की परिभाषा

खराब पुलवह है, जिनमें उनकी वास्तविक स्थिति में कुछ वास्तविक विकृतियां दिखाई देती हैं जिससे यह पता चलता है हैकि इसे पुनः स्थापित करनेकेलिए विशेष मरम्मत गर्डर को बदलने सहित मजबूत बनाने तथा पुनः बदलने की आवश्यकता है।

2. खराब पुल का वर्गीकरण

श्रेणी 1 - ऐसे पुल जिनको पुनः स्थापना तत्काल एक वर्ष के अंदर की जानी चाहिए

श्रेणी 2.- ऐसे पुल जिन्हें पर्यवेक्षण के अंतर्गत रखा जाना चाहिए और इन्हें पुनः स्थापना के लिए कार्यक्रम आधारित लिया जाना चाहिए।

ग्रुप-1. ग्रुप-1 श्रेणी में खराब पुलों के लिए गति प्रतिबंध 15 कि.मी. गति घंटा तक के लिए सिफारिश की जाती है,

ग्रुप-2. ग्रुप-2 श्रेणी में खराब पुलों के लिए गति प्रतिबंध 25 कि.मी. प्रति घंटा से 40 कि.मी. प्रति घंटा तक के लिए सिफारिश की जाती है।

खराब पुलों के निरीक्षण के लिए अनुसूचि -

श्रेणी	निरीक्षण	आवर्तन
1. क.	संबंधित निरीक्षण	महीने में एक बार
ख.	सहा. इंजी. या ए बी ई	दो महीने में एक बार
ग.	मंडल इंजी. या वरि. मंडल इंजी.	तीन महीनों में एक बार
2. क	संबंधित निरीक्षक	तीन महीने में एक बार

ख.	सहा. इंजी. या ए बी ई	छ: महीने में एक बार
ग.	मंडल या वरि. मंडल इंजी.	वर्ष में एक बार.

### डिजाइन

प्रश्न :- निम्न अनुसार लॉडिंग तथा रिपोर्ट सिस्टम सहित ट्रेस की सभी इकाईयों में बल का निर्धारण करें।

चित्र अंग्रजी से

हल: 'बी' सिरे पर रोलर स्पोर्ट घर्षण रहित होता है और यह रोलन बेस के समकोण पर आर.बी. रिएक्शन (क्रिया) करता है। एंड 'ए' पर हिंगड सपोर्ट पर प्रतिक्रिया से दो कम्पोनेंट हॉरीजेंटल तथा वर्टिकल दिशा में कार्य कर सकते हैं चूंकि 30 के एन का लोड वर्टिकली नीचे की ओर कार्य करता है, तो 'ए' पर हॉरीजेंटल कम्पोनेंट की प्रतिक्रिया जीरो है और यह केवल वर्टिकल रिएक्शन आर ए हैं।

सम्पूर्ण ट्रेस का थ्री बॉडी डायग्राम नीचे दिया गया है।

चित्र अंग्रजी से

कोण ए सी. बी. सहित त्रिभुज ए बी सी समकोण त्रिभुज है = 90

ए सी = ए बी सी ओ एस 60 = 5X0.50 = 2.5 एम.

ए से 30 के एन फोर्स (बल) की क्रिया की लाइन की दूरी

ए डी = ए सी सी ओ एस 60 = 2.5 X 0.5 = 1.25 मी.

ए के बारे में टेकिंग मोमेंट प्राप्त होता है।

टार बी X 5 = 30 X 1.25

आर बी X 1.25 = 7.5 के एन

5

टार ए = 30 - 7.50 = 22.50 के एन

ज्वाइंट 'ए' - नीचे डायग्राम में दिखाए गए वैकलिफ़ बल की दिशा के सहित ज्वाइंट 'ए' का एक थ्री बॉडी डायग्राम।

चित्र अंग्रजी में

$$\text{ई एफ एक्स} = 0$$

$$\text{एफ}_2 - \text{एफ } 1 \text{ सी ओ एस } 60 = 0$$

$$\text{ई एफ वाई} = 0$$

$$\text{इसलिए एफ } 1 = \text{आर ए} = 22.50 = 25.97 \text{ के एन (कम्प्रैसिव)}$$

$$\text{Sin } 60 \quad 0.866$$

$$\text{एफ } 2 = \text{एफ } 1 \text{ सी ओ एस } 60 = 25.97 \times 0.50 = 12.99 \text{ के एन (टेंसाइल)}$$

फोर्स एफ 1 पिन की तरफ कार्य करता है जिसका अर्थ है मेंबर ए. सी. कम्प्रेशन में हैं।

फोर्स एफ 2 ज्वाइंट ए की पुलिंग करता है जिसका अर्थ है मेंबर ए बी टेंशन में है।

ज्वाइंट 'बी' - ज्वाइंट बी की फ्री बॉडी डायग्राम कंसीडर करता है मेंबर ए बी में फोर्स एफ 2 ने पहले से ही उपर्युक्त की गणना की है तथा इसे टेंसाइल किया जाना है। इसके बाद एफ 2 ज्वाइंट बी को उठाएगा और इसे चित्र में दर्शाए अनुसार इससे अलग हो जाएगा।

चित्र

ईक्विलिबरियम के इक्वेशन से

$$E_{fx} = 0$$

$$F_3 \cos 30 - \text{एफ}_2 = 0$$

$$\text{या एफ } 3 = \text{एफ } 2 = 12.99 = 15 \text{ के.एन (कम्प्रैसिव)}$$

$$\text{Cos } 30 \quad 0.866$$

फोर्स F3 ज्वाइंट B की ओर कार्य कर रहा है जिसका अर्थ है कि मेंबर बी सी कम्प्रेशन में है।

निष्कर्ष :

$$AB = F_2 = 12.99 \text{ KN (टेंसाइल)}$$

$$AC = 25.97 \text{ KN (कम्प्रैसिव)}$$

$$BC = F3 = 15.00 \text{ (कम्प्रैसिव)}$$

प्रश्न 2. रियेक्शन का निर्धारण करें और नीचे दर्शाए चित्र के अनुसार लोडेड बीम के लिए शीर्य फोर्स एवं बेंडिंग मोमेंट डायग्राम का निर्माण करें कॉन्ट्राफलेक्चर के प्वांट यदि को हो को भी फाइंड करें।

चित्र

लोडेड बीम

हल : कॉन्ट्राफलेक्चरका प्वाइंट वह प्वाइंट है जहां स्टेटिक ईक्विलिबरिअम की शर्तो से मूवेमेंट शून्य है।

चित्र

चित्र

चित्र

$E_v = 0$  और  $E_M = 0$ , हमारे पास

$$\text{इक्वेशन 1} = R_a + R_b = 2 \times 2 + 10 + 2 = 16$$

$$\text{इक्वेशन 2} = 2 \times 2 \times 10 + R_a \times a - 10 \times 5 + R_b \times 1 = 0$$

$$\text{इक्वेशन 3} = a R_a + R_b = a_0$$

The udl is considered to be concentrated at its CG

इक्वेशन 1 एवं 3 में से

$$R_a = 9.25 \text{ KN और } R_b = 6.75 \text{ KN}$$

शीर्य फोर्स की गणना

$$\text{At D} = 0$$

$$\text{Just left of A} = -2 \times 2 = -4 \text{ KN}$$

$$\text{Just right of A} = -4 + 9.25 = 5.25 \text{ KN}$$

$$\text{Just left of C} = 5.25 \text{ KN}$$

$$\text{Just right of C} = 5.25 - 10 = -4.75 \text{ KN}$$

$$\text{Just left of B} = -4.75 \text{ KN}$$

Just right of B =  $-4.75 + 6.75 = 2 \text{ KN}$

Just left of E =  $2 \text{ KN}$

Just right of E =  $2 - 2 = 0 \text{ KN}$

चित्र

बैंडिंग मूवमेंट की गणना

$$M_d = 0$$

At distance  $x$  from D (arbitrary portion DA)

$$M_x = -2 \times x \times \frac{x}{2} = -x^2$$

Hence  $M$  (at  $x = 1 \text{ m}$ ) =  $-1$  and

---

$$M \text{ (at } x = 2 \text{ m)} = -4$$

$$M_a = -4 \text{ KNm}$$

$$M_c = -2 \times 2 \times 5 + 9.25 \times 4 = -20 + 37 = 17 \text{ KNm}$$

स्पष्टतया A एवं C के बीच कोंन्दाफ्लेक्चर का प्वाइंट है क्योंकि बैंडिंग मोमेंट A एवं C के बीच साइन चार्ज करता है।

Bending moment at  $x$  between A&C with  $x$  measured from D.

$$M_x = -4(x-1) + 9.25(x-2) = 5.25x - 14.50$$

$5.25x - 14.50 = 0$  for point of contraflexure.

$$\text{That gives } x = \frac{14.50}{5.25} = 2.75 \text{ m}$$

$$M_b = -2 \times 1 = -2 \text{ KN m (Considering the segment EB from right hand side.)}$$

यद्यपि बैंडिंग मोमेंट c पर +Ve तथा B पर -Ve है, c एवं B के बीच कोंन्दाफ्लेक्चर का प्वाइंट भी है।

Bending moment at distance  $x$  measured from end E towards left.

$$M_x = -2x + 6.75(x-1) = 4.75x - 6.75$$

या  $4.75x - 6.75 = 0$  for the point of contraflexure

$$\text{That gives } x = \frac{6.75}{4.75} = 1.42 \text{ m}$$

सम्पूर्ण बीम के लिए शीर्ष फोर्स एवं बैंडिंग मोमेंट डायग्राम निम्न प्रकार है:



प्रश्न 3: जैसा नीचे दिए गया है चैनल सेक्शन के इनर्टिया के प्रोडक्ट इसके सेन्ट्रोडायन टक्सिस का निर्धारण करें। सभी आयाम मि.मी. में है परिणाम पर टिप्पणी दें।

हल : सेक्शन में तीन आयताकार सेगमेंट्स सम्मिलित हैं जिन्हें 1, 2 तथा 3 नंबर दिया गया है।

$$a_1 = 40 \times 10 = 400 \text{ mm}$$

$$x_1 = 40/2 = 20 \text{ mm (from y, y)}$$

आयताकार 2 =

$$a^2 = 100 \times 10 = 1000 \text{ mm}$$

$$x_2 = 10/2 = 5 \text{ mm (From y=y)}$$

आयताकार 3 :-

$$a_3 = 40 \times 10 = 400 \text{ mm}$$

$$x_3 = 40/2 = 20 \text{ mm (From y=y)}$$

$$x = a_1 x_1 + a_2 x_2 + a_3 x_3$$

$$a_1 + a_2 + a_3$$

$$= 400 \times 20 + 1000 \times 5 + 400 \times 20 = 21000 = 11.67 \text{ mm (From y-y)}$$

साथ ही, दिया गया चैनल सेक्शन x एक्सिस के बारे में सिमेट्रिकल है और इसलिए

$$y = 100 + 10 + 10 = 60 \text{ mm (From x -x)}$$

सेन्ट्रोइडल एक्सिस के संबंध में इनर्टिया का प्रोडक्ट

$$= a_1 (x_1 - x) (y_1 - y) + a_2 (x_2 - x) (y_2 - y) + a_3 (x_3 - x) (y_3 - y)$$

$$= 400 (20 - 11.67) (10 - 60) + 1000 (5 - 11.67) (10 - 60) + 400 (20 - 11.67) (10 - 60)$$

$$= 183260 + 0 + 183260 = 0$$

टिप्पणी : x एक्सिस के लिए सेक्शन सिमेट्रिकल है। अतः इनर्टिया का प्रोडक्ट शून्य होता चाहिए।

प्रश्न 4. 5 मि.मी. वाले स्पैम वाले सिंगली रीइन्फोर्स सपोर्ट वाले बीम का जाइज तैयार करें। ये अपने भार के साथ 1000N/m लोड लिए होता है।

मान लो

कंक्रीट = एम 20 ग्रेड

स्टील = टी या

स्टील 210 एन/एम एन में अनुमत बैंडिंग स्ट्रेस

हल :

आइए हम एक 20 ग्रेड की कंक्रीटवाले आर-210 एन/एमएम के रूप में बैंड हो सकने वाले अनुमत स्टील के साथ बीम का डिजाइन तैयार करें।

IS456 से : 1978 allowable compressive stress in concrete for M20 concrete, 7.0 N/mm

Modular ratio  $n = \frac{280}{3 \times 6}$

$$= \frac{280}{3 \times 7} = 13.33 = 13.00$$

Bending moment  $= \frac{WL}{8} = \frac{10000 \times 5 \times 5}{8} = 31250 \text{ N-m}$

$$= 31250000 \text{ N-mm}$$

Neutral axis coefficient  $= N = 1$

$$1 + \frac{6 \times n \times b \times d^2}{m \times b \times d^2}$$

$$N = 1 = 0.302$$

$$\frac{1 + \frac{6 \times 13 \times 7 \times d^2}{m \times b \times d^2}}{1 + \frac{6 \times 13 \times 7 \times d^2}{m \times b \times d^2}}$$

Now let  $d/b = 2.5$  or  $d = 2.5 b$

$M = K \times d^3$

$$\text{जहाँ } k = \frac{1}{2} \times \frac{6 \times n \times b \times d^2}{m \times b \times d^2} = \frac{1}{2} \times 7.0 \times 0.302 \times 0.899 = 0.95$$

$$J = 1 - \frac{N}{3} = 1 - \frac{0.302}{3} = 0.899$$

$$M = kbd = kb \times (2.5 b) = 6.25 kb$$

$$= 6.25 \times 0.95b = 5.9375b$$

हमने पहले ही गणना कर ली है कि लोड के कारण, बीम की मूवमेंट 31250000 एन/एमएम होती है। रेजिस्टेंस की मूवमेंट के साथ एक्सटर्नल मूवमेंट के मूल्यांकन में हम पाते हैं कि .....

$$5.9375 b = 31250000$$

$$\text{Or } b = 5263157.00$$

$O_e b = 173.95 \text{ mm}$

Say 180 mm

$d = 2.5 b = 2.5 \times 180 = 450 \text{ mm}$

Area of steel =  $M/6st Jd = 31250000$

$210 \times 0.899 \times 450$

$= 367.84 \text{ mm}$

Let us adopt 120 bars

Area of each bar =  $A/4 \times 12 = 113.10 \text{ mm}$

No. of Bars required =  $367.84 / 113.10 = 3.25$

113.10

Provide 4 numbers of 120 bars

Provide 30mm of effective cover design section of the beam will be as given :-

चित्र

निष्कर्ष :

width of beam =  $b = 180 \text{ mm}$

depth of beam =  $d = 480 \text{ mm}$

steel Reinforcement =  $A_{st} = 4 - 120$

प्र.सं. 4 बीम लोडेड के लिए शीर्य फोर्स और बेंडिंग मोमेंट का चित्र बताएं जैसाकि नीचे दर्शाया गया है :-

चित्र

उत्तर 1 : साइन कन्वेंशन का उपयोग इस प्रकार किया गया -

1. बाई साइड में घड़ी की सुइयों के विपरीत मूवमेंट एवं दाई साइड में घड़ी की सुइयों की समवर्ती दिशा में मूवमेंट को ऋणात्मक (-ve) लिया जाता है।
2. बाई साइड में घड़ी की सुइयों के विपरीत मूवमेंट एवं और दाई साइड में घड़ी की सुइयों की समवर्ती दिशा में मूवमेंट को सकारात्मक (+ve) लिया जाता है।

(+ve)

प्रतिक्रियाओं की गणना

Taking moment about C & Putting  $\Sigma M_c = 0$

$$- 10 \times 7 + R_B \times 5 - 10 \times 4 - 2 \times 3 \times 1.50 = 0$$

$$\text{OR } S_{RB} = 70 + 40 + 9$$

$$S_{RB} = 119$$

$$R_B = 119/5 = 23.8 \text{ t } \uparrow$$

Considering  $\Sigma v = 0$

$$- 10 + R_B - 10 - 2 \times 3 + R_c = 0$$

$$\text{OR } R_B + R_c = 10 + 10 + 6$$

$$R_B + R_c = 26 \text{ Tun}$$

जैसा आर गणना की गई है  $R_B$  की वैल्यू रखना

$$\text{OR } 23.8 + R_c = 26$$

$$\text{OR } R_c = 26 - 23.8$$

$$\text{OR } R_c = 2.2 \text{ Tun } \uparrow$$

शीयर फोर्स की गणना :-

$$\text{S.F at A} = -10 \text{ Tun } (-\text{Ve})$$

$$\text{S.F at B on LH Side} = -10 \text{ t } (-\text{ve})$$

$$\text{S.F at B on RH side} = -10 + 23.8 = 13.8 \text{ t } (+\text{ve})$$

$$\text{S.F at D on LH side} = -10 + 23.8 = 13.8 \text{ t } (+\text{ve})$$

$$\text{S.F at D on RH side} = -10 + 23.8 - 10 = 3.8 \text{ t } (+\text{ve})$$

$$\text{S.F at E} = -10 + 23.8 - 10 = 3.8 \text{ t } (+\text{ve})$$

$$\text{S.F at C} = -10 + 23.8 - 10 - 2 \times 3$$

$$= -10 + 23.8 - 10 - 6$$

$$= 23.8 - 26$$

$$= -2.2 \text{ t (-ve)}$$

चूँकि शीयर फोर्स ई पर 3.8 t (-ve) होता है और सी पर शीयर फोर्स

2.2 t (-ve) होती है

जीरो शीयर फोर्स का प्वाइंट एंड सी से एम्स मीटर की दूरी पर रहने दे।

जीरो शीयर फोर्स के प्वाइंट के दाहिनी ओर के शक्तियों पर विचार करें।

$$2.2 - 2X = 0$$

$$\text{OR } 2x = 2.2$$

$$\text{OR } 2x = 2.2$$

$$\text{OR } x = 2.2/2 = 1.10 \text{ m from the end C}$$

बैंडिंग मोमेंट के लिए गणना :-

$$\text{B.M at A} = M_A = 0$$

$$\text{B.M at B} = M_B = -10x2 = -20 \text{ tm (-ve)}$$

$$\text{B.M at D} = M_D = -10x3 + R_Bx1$$

$$= -30 + 23.8x1$$

$$= -30 + 23.8$$

$$M_D = -6.2 \text{ tm (-ve)}$$

$$\text{B.M at E} = M_E = -10x4 + R_Bx2 - 10x1$$

$$= -40 + 23.8x2 - 10$$

$$= -50 + 47.6$$

$$M_E = -2.4 \text{ tm (-ve)}$$

B.M at 1.10m from the end C, (considering forces on the RH side)

$$= 2.2 \times 1.1 - 2 \times 1.1 \times (0.55)$$

$$= 2.42 - 1.21$$

= 1.21 tm (+ve)

## चित्र

बैंडिंग मोमेंट का चित्र

सामान्य

प्रश्न :-1. यात्री गाड़ी की दुर्घटना स्थल पर पहुँचने पर इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई का उल्लेख करें?

उत्तर :- यात्री गाड़ी के दुर्घटना स्थल पर इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई निम्न प्रकार है:-

क. गाड़ी का संरक्षा।

ख. प्राथमिक उपचार एवं बचाव कार्य।

ग. नजदीकी स्टेशन मास्टर को सूचित करना।

घ. लाइन क्लियर की जांच।

ङ. प्रारंभिक क्लियरिंग ऑपरेशन तथा साक्ष्यों का संरक्षण।

च. उच्च अधिकारियों से संपर्क

छ. विवरण की रिकार्डिंग इंजी/टी एम जी , सहायक मंडल इंजी ओपन लाइन के रूप में सहायक मंडल इंजीनियर की क्या ड्यूटी है। सहायक मंडल इंजी ओपन लाइन के निरीक्षण कार्यक्रम का उल्लेख करें

1. महत्वपूर्ण ड्यूटी :-

सहायक इंजीनियर की अनिवार्य ड्यूटी

➤ सभी ढांचों का निरीक्षण तथा संतोषजनक एवं सुरक्षित परिस्थितियों इनका अनुरक्षण :

➤ योजना एवं प्राक्कलन तैयार करना

➤ निष्पादन एवं कार्य का माप

➤ स्टॉक होल्डरो द्वारा रखे भंडार का सत्यापन

➤ वर्क्स कार्यक्रम तथा राजस्व बजट मे। सम्मिलित करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करना।

सहायक इंजीनियर की अन्य ड्यूटी

● कार्य का निष्पादन

● भय पर नियंत्रण

● जल आपूर्ति

● भूमि प्रबंधन

● प्रशिक्षण

- स्टॉक को किए गए भुगतान का साक्ष्य
- निरीक्षकों के कार्यालयों एवं स्टोर का निरीक्षण
- कर्मचारी मामले

सहायक इंजीनियर/ट्रैक मशीन के रूप में ड्यूटी

- I संतोषजनक, दक्ष एवं प्रभारी वर्किक परिस्थितियों में सभी मशीनों का निरीक्षण एवं अनुरक्षण।
- II निर्धारित अनुरक्षण कार्यक्रम का अनुपालन सुनिश्चित करना।
- III परिचालन के लिए आवश्यक कर्मचारियों की उपलब्धता सुनिश्चित करना एवं ट्रैक कब्जा/लाइन ब्लाक के दौरान मशीनों का अधिकतम उपयोग
- IV आउटपुट की मात्रा एवं गुणवत्ता दोनों के संबंध में निर्धारित लक्ष्यों की उपलब्धता सुनिश्चित करना।
- V शीघ्र घिसने वाली मर्दों एवं यूनिट रिप्लेसमेंट एसेम्बली की अपेक्षित मात्रा की उपभोज्य एवं स्पेयर्स की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करना।
- VI प्रमुख कार्यक्रमों के प्रस्ताव एवं योजना प्रारंभ करना, एवं इनका निष्पादन सुनिश्चित करना तथा ऐसे सभी कार्यों के लिए समापन रिपोर्ट प्रस्तुत करना।
- VII वर्ष में एक बार फील्ड यूनिटों के भंडार का सत्यापन। स्कैंप एवं रद्दी माल को वापस / निपटान करना सुनिश्चित करना।
- VIII विभिन्न रिकार्ड का अनुरक्षण सुनिश्चित करना और फील्ड यूनिटों से संबंधित मशीनों के विभिन्न रिटर्न प्रस्तुत करना।
- IX प्रशिक्षुओं का प्रशिक्षण : सहायक इंजीनियर उनके पास भेजे गए सभी प्रशिक्षुओं को प्रशिक्षण प्रदान करेंगे निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार प्रशिक्षण प्रदान करना सुनिश्चित करेंगे। वे आवधिक रूप से उनके द्वारा बनाए गए नोट्स की जांच भी करेंगे।
- X स्टॉक के भुगतान करने के दौरान साक्षी बन रहना सहायक इंजीनियर प्रत्येक माह में एक या अधिक निरीक्षक के तहत वर्कमैन को दिए जाने वाले भुगतान दिए जाने साक्षी रहेंगे। ऐसा औचक द्वारा किया जाए।
- XII निरीक्षक के भंडार और कार्यालय का निरीक्षण : सहायक इंजीनियर कम-से-कम एक बार प्रत्येक निरीक्षक कार्यालय का निरीक्षण करें।

## ए बी ई की ड्यूटियाँ

### सामान्य ड्यूटियाँ

1. सामान्यतः सहायक इंजीनियर अपने तहत के पुलों सहित सभी रेलपथ कार्यों। के अनुसार और संरक्षा और नए कार्यों की परिशुद्धता, गुणवत्ता और प्रगति तथा बजट आवंटन से संबंधित सभी व्ययों पर नियंत्रण के लिए जिम्मेदार होगा।
2. पुलों और अन्य स्ट्रक्चरों का निरीक्षण
3. बी आर आई द्वारा भेजे गए पुल रजिस्टर की संवीक्षा करेंगे और पुलों के निरीक्षण के बाद प्रमाण-पत्र पृष्ठांकित करेगा तथा मुख्य इंजीनियर/पुल को अग्रेषित करेगा।
4. बी आर आई द्वारा संदर्भित पुल और डिस्ट्रेस्ट पुलों का निरीक्षण करना और अन्य पुलों के 10 प्रतिशत परीक्षण की जांच।
5. मुख्य इंजीनियर द्वारा यथा आदेशित स्टील स्ट्रक्चर।
6. पुल की पेंटिंग और बियरिंग का अनुरक्षण सुनिश्चित करना।

### सहायक इंजीनियर/ओपन लाइन का निरीक्षण - विवरण

<u>निरीक्षण मद</u>	<u>न्यूनतम समयावधि</u>
1.0 रेल पथ	
1.1 स्टेशन और फुटकर मरम्मत बुक सहित पुश ट्रॉली- मेन लाइन	एक माह में एक बार
ब्रॉच लाइन	एक माह में दो बार
1.2 मोटर ट्रॉली	निल
1.3 फुट प्लेट/ब्रेक वैन	एक माह में एक बार
1.4 नाइट फुट प्लेट/ब्रेक वैन	एक माह में एक बार
1.5 निजी साइडिंग	12 माह में एक बार



1.6	टी आर सी /ओ एक एस रन्स रन	साथ में प्रत्येक टी आर सी और ओ एम एस
1.7	पैसेन्जर और रनिंग लाइनों पर प्वाइंट और क्रॉसिंग अन्य लाइनें और यार्ड लाइनें	एक वर्ष में एक बार कार्यक्रम अनुसार प्रत्येक कुल वर्ष का 1/10 वॉ।
1.8	घुमाव (curves) कर्न	प्रत्येक रेलपथ निरीक्षक के अंतर्गत प्रत्येक तिमाही में एक  (घुमाव)
1.9	समपार	छः माह में एक बार
1.10	एल डब्ल्यू आर	रूटीन पुश ट्रॉली निरीक्षकों के दौरान क्रीप रिकॉर्ड
1.11	एस ई जे माह में	अधिमान्य सबसे गर्म और सबसे ठंडे माह में प्रत्येक छः  एक बार
1.12	रात्रि निरीक्षण	कम-से-कम एक माह में एक बार
1.13	पेट्रोलिंग का रात्रि निरीक्षण जांच माध्यमों से रात में एक	स्थानीय कानून व्यवस्था के अनुसार उचित  माह में न्यूनतम एक बार।
1.14	ट्रैक पेट्रोलिंग	आवश्यकतानुसार गर्म और ठंडा मौसम में।
1.15	मॉनसून गश्त एक	क्षेत्र की अपेक्षाओं के अनुसार कम-से-कम एक माह में  निरीक्षण
1.16	यू.एस.एफ.डी जांच के परीक्षण जांच	प्रत्येक ट्रॉली निरीक्षण के दौरान
1.18	वेल्डिंग साइट पर	एक माह में प्रत्येक साइट पर
<b>2.0</b>	<b><u>गैंग</u></b>	
2.1	उपस्कर और रूलस सहित गैंग कार्य करें।	प्रत्येक माह में कम-से-कम एक निरीक्षक की एक गैंग का

- 2.2 भुगतान गवाह प्रत्येक माह कम-से-कम एक निरीक्षक की गैंग।
- 3.0 कंटिंग वर्षा युक्त होने से पहले एक वर्ष में एक बार।  
वरि. मं. इंजी./मं.इंजीनियर द्वारा संवेदनशील कंटिंग पर निर्णय लिया जाए।

4.0 ऐशपिट/निरीक्षण पिट एक साल में एक बार (पैसेंजर लाइनों पर)

प्रश्न सं. दुर्घटना स्थल पर पहुँचने वाले पहले इंजीनियरिंग अधिकारी की ड्यूटी स्पष्ट करें?

उत्तर किसी दुर्घटना की सूचना मिलने पर रेलपथ/कार्य/पुल के किसी हिस्से की क्षति होने और ट्रेन के निर्बाध संचालन प्रभावित होने के फलस्वरूप संबंध इंजीनियरिंग ऑफिशियल अतिशीघ्र उपलब्ध साधनासे के माध्यम से दुर्घटना स्थल पर पहुँचेगा। वह मार्ग में रेलपथ/कार्य/पुल की क्षति के आकलन की सूचना एकत्रित करेगा और बहाली हेतु अपेक्षित सामग्री के संचालन के लिए व्यवस्था करेगा।

### **कार्यस्थल पर कार्रवाई**

- क. प्रोटेक्ट ट्रेन : वह सुनिश्चित करेगा कि नियमानुसार ट्रेन के आगे और पीछे सुरक्षा के इंतजामात करेगा। दोहरी लाइन के मामलों में यदि अन्य लाइन भी दुर्घटना से प्रभावित है तो दोनों लाइनों की सुरक्षा हेतु उपाय किए जाएं। यदि कोई अतिलंबन नहीं है तोस ट्रेन को अवश्य नियंत्रित करें और अप्रभावित रेलपथ पर सावधानी से पास कराएँ।
- ख. प्राथमिक उपचार और राहत : वे घायल यात्रियों और रेलकर्मियों के लिए प्राथमिक उपचार की व्यवस्था करे और फंसे हुए को उपचार। यदि गाड़ी में कोई डॉक्टर है तो उनकी सहायता ले सकता है।
- ग. निकटतम स्टेशन मास्टर को सूचना : स्थिति का तत्काल जयजा लेने के बाद निम्ननुसार निकटतम स्टेशन मास्टर को ब्योरा भेजा जाए:-
- किस स्टेशन या किन स्टेशनों के बीच दुर्घटना हुई है।

- किलोमीटरेज जिस पर दुर्घटना हुई है।
- ट्रेन या शामिल ट्रेनों की संख्या और विवरण
- दुर्घटना की प्रकृति और कारण यदि जानकारी हो
- रेलपथ, कार्यों, पुल उपरिशिरोँ उपस्कर (विद्युतिकृत सेमशन के मामलोँ में) सिंगनल व इंटरलॉकिंग गियर, इंजन या वाहन को हुई क्षति।
- लाइन को जिस संभावित समायावधि के लिए बंद किया जा सकता हो।
- क्या यानांतरण अपेक्षित है और यदि ऐसा है तो क्या यह संभावित सहायता (यदि अपेक्षित हो) जैसे :-चिकित्सा सहायता, डाउन ट्रेक, आदि है।

घ. लाइन क्लियर जांच :- यदि कोई इंजीनियरिंग ऑफिशियल साइट पर पहुँचता है और कोई यातायात कर्मी उपलब्ध न हो तो उन्हें लाइन क्लियर टोकन या टिकट और कोई कौशन आर्डर जहाँ आवश्यक हो। सावधानीपूर्वक प्राप्त करें।

च. प्रारंभिक निर्बाध संचालन और सुरागों को एकत्रित करना :- सभी मामलो में जहाँ संचार की बहाली हेतु उठाए गए उपायों से सड़क के चिन्हों और संयुक्त जांच के लिए आवश्यक अन्य साक्ष्यों के विलोप होनेकी संभावना बनीरहती है जो वरिष्ठ अधिकारी स्थल पर पहले पहुँचता है ताँवह रेलपथ ट्रेन या वाहन की सावधान से जांच करे और यथसंभव यथाशीघ्र नोटिंग स्केच आदि बनाएँ और इसे अपने वरिष्ठों या जांच के दौरान प्रस्तुत करें। वह, जब दुर्घटना की प्रकृति इस तरह की है जिसमें किसी स्टाफ की दृष्टि-क्षमता का प्रश्न शामिल हो तो इस आशय का सत्यापन (यदि उन्हें चश्मा पहनने की अनुमति दी गई हो) करेगा कि इन्होंने दुर्घटना के समय चश्मा पहन रखा था और अपने साथ चश्में का एक और जोड़ा रखे हुए था।

II दुर्घटना के ऐसे सकी मामले जहाँ तोड़-फोड़ के कारण संभवतः ऐसा हुआ है यह अनिवार्य हैकि क्लियरेंस और बहाली कार्य तब तक आरंभ न करें जब तक कार्य स्थल पर पुलिस ऑफिशियल न पहुँच जाए और संपूर्ण जांच के बाद क्लियरेंस और बहाली कार्य शुरू करने के इनके करार से अवगत न कर दिया गया हो।

कार्य बहाल शुरू करने से पहले कार्य स्थल पर स्थितियों की एक तथ्यपरक टिप्पणी तैयार की जाए और कार्य स्थल पर इसे वरिष्ठतम पुलिस और रेलवे ऑफिशियल द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाए। पुलिस और रेलवे ऑफिशियलों के बीच किसी प्रकार का मतभेद होने की स्थिति में इस प्रकार के मतभेद को संयुक्त तथ्यपरक नोट पर दर्ज किया जाए।

इसके आलावा, आयुक्त, रेलवे सुरक्षा द्वारा यथाशीघ्र सुनिश्चित किया जाए बशर्ते वे क्लियरेंस आरंभ करने से पहले कार्य स्थल, इत्यादि का निरीक्षण करना चाहते हों तथा तब उनकी इच्छानुसार तदनुसार कार्रवाई की जाए। क्लियरेंस और बहाली कार्य आरंभ करने से पहले सभी संगत जानकारी, सामग्री, और चल स्टॉक की क्षति और कमियों, आदि अवश्य दर्ज करें और सुरक्षित रखें।

III बहाली संचालन अन्य मामलों में पुलिस के आनेसे पहले क्लियरेंस शुरू किया जा सकता है। यह आवश्यक नहीं कि दुर्घटना में शामिल सभी पटरियों, स्लीपर और फास्टनिंग को सुरक्षित रखा जाए किंतु केवल उन्हें जो चाहे सेवायोग्य (सर्विसेज्य) या अन्यथा हो जिसमें पहियों के चिन्ह इत्यादि हो विशेषकर माउंट और ड्राप के प्वाइंटों पर सभी गंभीर डिरेलमेन्ट मामलों में जहां ऐसा बाद में परिदृश्य के पुनः रूपांतरण हेतु अनिवार्य है और दुर्घटना स्थल पर पहले पहुँचाने वाले उत्तरदायी ऑफिशियल द्वारा इसे सुरक्षित और/अथवा दर्ज किया जाए क्योंकि दुर्घटना के कारणों को सुनिश्चित करने के लिए ये बहुमूल्य साक्ष्य होंगे।

IV घायल व्यक्ति को देखने के बाद और फंसे हुए यात्रियों के लिए आगे की यात्रा के लिए व्यवस्था करने के बाद दुर्घटना स्थल पर रेलवे अधिकारीगण संबद्ध स्टाफ का प्रारंभिक अभिकथन दर्ज करने के लिए व्यवस्था करेगा।

ज. उच्च प्राधिकारियों को सूचना :- उन्हें मंडल इंजीनियर और, नियंत्रक/ मुख्य नियंत्रक के साथ संपर्क बनाए रखना चाहिए और जारी रही कार्रवाई और संपूर्ण संचालन बहाल के संभावित समय से अवगत कराने के लिए पूर्ण सूचना प्रस्तुत करेगा।

उन्हें उचित संचालन का शीघ्र बहाली के लिए उपायों की व्यवस्था करेंगे और बहाली किए जाने तथासतत संचालन सुनिश्चित करेगा।

3. यात्रियों का संरक्षण:- वह दुर्घटना परिदृश्य को पुनः रूपांतरित किए जाने को सुनिश्चित करनेके लिए सभी साक्ष्यों को सुरक्षित रखेगा। जहाँ भी आवश्यक होगा वहाँ रेलपथ और दुर्घटना स्थित चल स्टॉक की हुई क्षति को दर्शाने के लिए फोटोग्राफ ले सकता है और संदेहास्पद तोड़फोड़ के आलावा क्षति को दर्शाने और संभावित साक्ष्यों को दर्शानेके लिए निरपवाद रूप से दुर्घटना स्थल की फोटोग्राफ लेगा।

झ. स्थल की जांच और आरेखों को तैयार करना

दुर्घटना स्थल पवर पहले पहुँचने वाला प्राधिकारी निम्न की देख-रेख करेगा :-

1. डिरेल होने से तत्काल पहले जिस पथ से ट्रेन गुजरी है रेलपथ सहित संपूर्ण स्थल की जांच करेगा और देखी गई कोई भी असामान्य विशेषकर वाहन के किसी हिस्से या रेलपथ के पास या निकट पड़ी अन्य सामग्री की जांच करेगा ।
2. आयामी आरेज तैयार करे जिसमें दुर्घटना का संपूर्ण स्थल शामिल हो और डेरमेंट के प्वाइंट तक जाने वाले रेलपथ सहित सभी संगत विशेषताएँ दर्शाई गई जिसमें डिरेल्ड वाहन की स्थिति भाडंर और ड्राफ की स्थिति और अन्य अपेक्षित विवरण दर्शाया गया हो। इस आरेख में सभी दिया गया विवरण समाहित किया जाए। डिरेल्ड वाहन/वाहनों की जांच जिसमें ऐसा डिरेल्मेंट के फाल्ट कारण न हो बल्कि डिरेल्मेंट के कारण होने की संभावना हो की दर्शाया जाए। वे संयुक्त रिपोर्ट में शामिल करने के लिए टिप्पणी दर्ज करेंगे।
3. दुर्घटना स्थल पर चल रे इंजीनियरिंग कार्यों का विवरण यदि कोई है, विद्यमान कौशन आर्डर और संरक्षण की प्रकृति को दर्ज किया जाए।

(i) दुर्घटना स्थल पर ब्योरा का दर्ज करना --

1. रेलपथ का विवरण -- अन्य संबद्ध विभागों के निरीक्षकों के साथ रेलपथ ब्योरा के तदनुसार दर्ज किया जाएगा। इन रिकार्डों में अन्य बातों के साथ-साथ रेलपथ संरचना का ब्योरा, रेलपथ उपस्कर व ज्यामित्री की स्थिति और अन्य संगत विवरण शामिल किया जाएगा।
2. चल स्टाफ और सिंगनलिंग से संबंधित ब्योरा ---इंजीनियरिंग प्रतिनिधि निम्न की माप दर्ज करने में अन्य विभागों के संबद्ध प्रतिनिधि के साथ सम्पर्क बनाएँ रखेगा :-

क. लोकोमोटिव ख. कैरिज व बैगन आर ग. सिगनलिंग और दुरसंचार उपकरण

3. परिचालन ब्यौरा :- जहाँ भी अपेक्षित हो वहाँ निम्न परिचालनिक ब्यौरा भी दर्ज किया जाना चाहिए :-

a- गति :- डिरेलमेंट के समय स्पीडोमीटर ग्राफ से वास्तविक गति अथवा यदि लोकोमोटिव के साथ ग्राफ की व्यवस्था नहीं है तोइसे अंतर स्टेशन की टाइमिंग द्वारा दर्शाया जाए।

b- लोकोमोटिव की दिशा अर्थात् शार्तहुड या लांगहुड लीडिंग

c- ट्रेन की ब्रेक पावर

d- सेक्शन पर लागू आदेशों के संदर्भ में ट्रेन की मार्शलिंग

e- क्या ब्रेक की तुरंत लागू किया गया है।

f- क्या रेग्युलेटरों की तुरंत ओपरिंग की गई थी।

g- बैगनों में लदान की स्थिति विशेषकर असमान लदान, हल्थ लदान, लादित वाहनों के मध्य एम्पटीज, अधि लदान, संचालित लदान और मानक आयामों का कोई उल्लंघन।

h- ड्राइवर/गार्डों को जारी कौशन आर्डर का विवरण।

प्रश्न सं. 4 क. सहायक इंजीनियर की प्रमुख ड्यूटियों क्या है?

उत्तर : आई आर पी डब्ल्यू एम पैरा व सामान्य -- सामान्यतः सहायक इंजीनियर अपने तदन सभी कार्यों व रेलपथ के अनुरक्षण और संरक्षा नए कार्यों की सटीकता, गुणवत्ता और प्रगति तथा बजट आवंटन से संबंधन सभी व्ययों पर नियंत्रण के लिए होता है।

पैरा 102 सहायक इंजीनियर की अनिवार्य ड्यूटियों :- सहायक इंजीनियर की ड्यूटियों का उल्लेख भारतीय रेलपथ नियमावली, भारतीय रेलवे निर्माण नियमावली तथा भारतीय रेलवे पुल नियमावली के विभिन्न अध्यायों में किया गया है।

1. संतोषजनक और संरक्षित स्थिति में रेलपथ और सभी संरचनाओं का निरीक्षण और अनुरक्षण।

2. योजना व प्राक्कलनों को तैयार करना और रेलपथ कार्यों सहित कार्यों का निष्पादन और मापन

3. स्टाकहोल्डर के तहत स्टोर का सत्यापन

4. रेलपथ नवीकरण कार्यक्रम राजस्व बजट और निर्माण कार्यक्रम में शामिल किए जाने के लिए प्रस्ताव की प्रस्तुति।

प्रश्न 5. ओपन लाइन पर सहायक इंजीनियर द्वारा किसप्रकार का निरीक्षण अपेक्षित होता और इसकी समयावधि क्या होती है?

उत्तर : रेलपथ का निरीक्षण : सहायक इंजीनियर द्वारा किए जानेवाले महत्वपूर्ण निरीक्षण को निम्नवार सारवत् रूप में प्रस्तुत किया गया है:-

1. ट्रॉली निरीक्षण :- चूंकि यथ संभव ट्रॉली द्वारा अधिकाधिक निरीक्षण किय जा रहा है अतः समानुपातिक आधार पर दो माह में एक बार ट्रॉली द्वारा संपूर्ण उप मंडल का निरीक्षण किया जाए जिसमें इनके क्षेत्राधिकार का एक छोसे अंतिम छोर शामिल है। गैर-महत्वपूर्ण ब्रॉच लाइन जिनका जीएमटी सेकम का यातायात है इनका 3 माहमें एक बार निरीक्षण किया जाए।

2. फॉस्ट ट्रेन निरीक्षण -- माह मे एक बार टी आरसी/ओएमएस द्वारा या फास्ट ट्रेन का इंजन रियर विंडो द्वारा संपूर्ण उप मंडल शामिल होना चाहिए।

3. समपार का निरीक्षण -- वह छः माह में एक बार सभी मानव सहित समपारों का निरीक्षण करेगा। वे गेटमैन की नियमों की जानकारी उपकरण रेलपथ सड़क संपर्कों तथा सभी अन्य संरक्षा प्रबधारणाओं की जांच करेगा।

4. घुमावों की जांच --सहायक इंजीनियर के प्रत्येक तिमाहीमें प्रत्येक एसएसई/रेलपथ के क्षेत्राधिकार में कम-से-कम एक घुमाव की जांच करेगा जिसमें इसके वर्साइन और सुपर एलिवेशन की जांच की जाएगी। सतत खराब राइडिंग वाले घुमावों पर प्राथमिकता दी जाएगी।

5. प्वाइंट और क्रॉसिंगों की जांच -- वह साल में एक बार पैसेंजर लाइनों परसभी प्वाइंटों और क्रॉसिंगो का 10 प्रतिशत का निरीक्षण करेगा।

6. मॉनसून गश्त -- जब मॉनसून गश्त शुरू की जाती है तब वह ट्रेन या पुश या मोटर ट्रॉली के माध्यम से एक माह में एक बार रात्रि में पेट्रोलमेन के कार्यों की जांच करेगा।

7. पुलों पर रेलपथ :- सामान्य रेलपथ निरीक्षण के आलावा वार्षिक पुल निरीक्षण के हिस्से के तौर गर्डर पुलों पर रेलपथ का निरीक्षण किया जाए

8. अधीनस्थों द्वारा निरीक्षण की समीक्षा -- वह एसएसई/रेलपथ द्वारा अनुरक्षित रिकार्डों की संवीक्षा करेगा।
9. एलडब्ल्यूआर/सीडब्ल्यूआर रेलपथ का निरीक्षण :-- सहायक इंजीनियर प्रत्येक छः माह में एक बार एलडब्ल्यूआर/सीडब्ल्यूआर पथ पर मुहैया एस इ जे/खफल पटरियों का निरीक्षण करेगा/ वह एलडब्ल्यूआर/सीडब्ल्यूआर के क्रीप रिकार्डोंकी नियमित जांच करेगा।
10. रात्रि फुट प्लेट निरीक्षण :-- वह माह में एक बार गेटमैन/स्टेशन स्टाफ से ट्रोलमैन स्टेशनी वाचमैन की राजगता ड्राइवरो द्वारा गति सीमा की निगरानी सिंगनालो/ इंजीनियरिंग फिक्सड सिंगनल/ हेक्टोमीटर पोस्ट की दृश्यता, राइडिंग गुणवत्ता आदिकी जांच करेगा बेहतर होगा यदि निरीक्षण 00:00 बजे से 04:00 बजे के बीच किया जाता है।
11. ए टी वैल्विंग साइट का निरीक्षण : सहायक इंजीनियर एक माह में एक बार ए टी वैल्विंग साइट का यथासंभव अधिकाधिक निरीक्षण करेगा।
12. निर्माण और अन्य संगठनों जैसे : आर.बी.एन.एल. आदि के चल रहे कार्यों का निरीक्षण -- वह रनिंग ट्रेनों की गुणवत्ता और संरक्षा जांच हेतु फुटप्लेट/ट्रॉली निरीक्षण के दौरान यथा संभव अधिकाधिक अपने सेक्शन पर चल रहे कार्यों का निरीक्षण करेगा।

उत्तर :- क. प्रोटेक्ट ट्रेन --दुर्घटना स्थल पर उपस्थित इंजीनियरिंग स्टाफ सामान्य व सहायक नियमों के अनुसार ट्रेन की प्रतिरक्षा हेतु गार्ड और ड्राइवर की सहायता करेगा।

ख. प्राथमिकता चिकित्सा और वाहन --

ग. निकटतम स्टेशन मास्टरको सूचना --

स्थिति का शीघ्र जायजा लेने के बाद उपरोक्त (पैरा- 702) के अनुसार निकटतम स्टेशन मास्टर को ब्यौरा भेजा जाए। कंट्रोल सेक्शन के मामलों में एक फील्ड टेलीफोन अतिशीघ्र चालू कराया जाए।

घ. लाइन क्लियर जांच -- यदि इंजीनियरिंग स्टाफ दुर्घटना स्थल पर पहुँचते हैं और कोई यातायात अधिकारिक उपस्थित नहीं है तो वह आवश्यकतानुसार लाइन क्लियर टोकन या टिकट और अन्य कोई सावधनता आदेश ध्यानपूर्वक हासिल करें। यदि स्टेशन यार्ड में कोई दुर्घटना होती है तो ट्रेन रजिस्टर अवश्य अपनी हिरासत में रखें और यदि आवश्यक



हो तो संबद्ध स्टाफ का ब्यान दर्ज करें, यदि लाइन बैज प्रयोग में है तो इस आशय के ब्यान दर्ज करें प्रत्येक लाइन बैज किसके कब्जे में हैं। ब्लाक उपकरण, सिगनल प्वाइंट, प्वाइंट लीवरों इंडीकेटर, चाबी आदि की स्थिति को स्थल पर उपस्थित अन्य संबद्ध विभागों के निरीक्षकों के साथ संयुक्त रूप नोट और दर्ज किया जाए।

च. प्रारंभिक क्लियरिंग संचालन और सुराग की संभाल --

- (i) ऐसे सभी मामलों जहाँ संचार को बहाल करने के लिए उठाए गए उपायों से सड़क पर चिन्ह और संयुक्त जांच के लिए आवश्यक अन्य साक्ष्यों के विलोपन होने की संभावना बनी रह सकती है अतः स्थल पर पहले पहुँचने वाले वरिष्ठ अधिकारी रेलपथ, ट्रेन या वाहन की ध्यानपूर्वक जांच करे और यथाशीघ्र टिप्पणी आरेख आदि बनाए और इन्हें अपने वरिष्ठों को सुपूर्द करे या जांच के दौरान प्रस्तुत करें। जब दुर्घटना की प्रकृति इस प्रकार की हो जिसमें स्टाफ दुष्टिक्षमता का प्रश्न हो त वह सत्यापित करे (ऐसे मामले जिसमें उन्हें चश्मा पहनने की अनुमति दी गई) कि उसने दुर्घटना के समय चश्मा पहना हुआ था और इनके पास एक जोड़ी अतिरिक्त चश्मा भी था।
- (ii) दुर्घटना के सभी मामलों जहाँ संभवतः तोड़-फोड़ के कारण ऐसा हुआ है वहाँ यह अनिवार्य है कि संपूर्ण जांच के बाद क्लियरेंस और संचालन बहाली का कार्य तब तक शुरू न करें जब तक स्थल पर पुलिस अधिकारी न पहुँच जाए और क्लियरेंस और बहाली कार्य को शुरू करने का इनके कारण से अवगत न करा दिया गया हो। कार्य बहाली से पहले स्थल पर शर्तों की तैयार की गई एक तथ्यात्मक नोट प्राप्त करें और स्थल पर वरिष्ठतम पुलिस और रेलवे अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से हस्तांतरित की जाए। पुलिस और रेल अधिकारियों के बीच मतभेद के मामलों में इस प्रकार के मतभेदों को संयुक्त तथ्यात्मक नोट पर दर्ज किया जा सकता है
- (iii) अन्य मामलों में क्लियरेंस और संचालन बहाली पुलिस के पहुँचने से पहले की जा सकती है और यह आवश्यक नहीं है कि दुर्घटना में शामिल सभी पटरी, स्लीपर और फास्टनिंग को सुरक्षित रखा जाए किंतु केवल सर्विसेब्ला (सेवायोग्य) या अन्यथा को रखा जा सकता है जिसमें पहियों के चिन्ह, इत्यादि हो जो

विशेषतः थाउट और ड्राय के प्वाइंटो के बीच में हो। सभी गंभीर डिरेलमेंट मामलों में यह दृश्य के बादके पुनः रूपांतरण के अनिवार्य है और दुर्घटना स्थल पर पैदल पहुँचने वाले उत्तरदायी अधिकारियों द्वारा संरक्षित और /या रिकार्डिड किया जाना चाहिए क्योंकि दुर्घटना के कारणों को सुनिश्चित करने के लिए ये बहुमुल्य साक्ष्य होंगे।

(iv) घायल व्यक्ति को देखने के बाद और फंसे हुए व्यक्तियों के लिए आगे की मात्रा हेतु दुर्घटना स्थल पर रेलवे अधिकारी संबद्ध कर्मचारियों का प्रारंभिक कथन दर्ज करने की व्यवस्था करें इसमें किसी प्रकार के विलंब के कारण संभवतः कुछ तथ्यों को छिपाया जा सकता है अथवा बाद की पूछ-ताछ के दौरान कुछ साक्ष्यों से छेड़-छाड़ की जा सकती है।

(v) तोड़-फोड़ होने के संदेह होने के मामले में उपरोक्त उपबंध ।। में वर्णित प्रक्रिया का अनुसरण कीजिए। उपरोक्त के अतिरिक्त आयुक्त/रेलवे सुरक्षा में अतिशीघ्र वह सुनिश्चित किया जाए कि वे क्लियरेंस और कार्य बहाली शुरू किए जाने से पूर्व स्थल, इत्यादि का निरीक्षण करना चाहेंगे और तदनुसार उनकी इच्छानुसार कार्रवाई की जानी चाहिए क्लियरेंस और कार्य बहाली किए जाने से पहले सभी संगत सुराग सामग्री तथा चलस्टाफ आदि क्षति व कमियों को अवश्य दर्ज और सुरक्षित रखा जाए । अन्य गंभीर दुर्घटनाओं में बहरहाल उक्त उपबंध ।।। में उल्लिखित प्रक्रिया का कड़ाई से अनुसरण करें।

छ. उच्च अधिकारियों से संपर्क

ज. विवरण को दर्ज करना और बहाली समय के संबंध में अवगत कराना -- वह दुर्घटना के विवरण दर्ज करने की व्यवस्था करें और इनके कारणों से संबंधित किसी भी विशेष विशेषताओं पर नोट तैयार करें। वह किसी भी उपलब्ध साधनों की संक्षिप्त रपट निकटतम स्टेशन मास्टर को भेजें ताकि वह सर्व संबंधित का इस आशय के संदेश से अवगत करा सके।

झ. सुरागों का संरक्षण -- वह सभी सुरागों को सुरक्षित रखने की व्यवस्था के दृश्य को पुनः रूपांतरित किया जा सके।

- ट. जहां भी आवश्यक हो वहाँ दुर्घटना स्थल पर रेलपथ और चल स्टाक की क्षति को दर्शाने वाले दृश्य की फोटोग्राफ तो संदेहास्पद तोड़फोड़ के मामलों में दुर्घटना स्थल पर दर्शाने वाली क्षति और संभावित सुरागों की फोटोग्राफ निरपवाद रूप से ले।
- ठ. वह मंडल इंजीनियर और नियंत्रक के संपर्क में रहेंगे और की गई कार्रवाई के विवरण और संचालन के माध्यम बहाली के संभावित समय से अवगत कराते हुए पूर्व सूचना प्रस्तुत करेगा।
- ड. वह निर्वाध संचालन की शीघ्र बहाली के लिए उपायों को व्यवस्थित करेगा और कार्य पूरे हो जाने तक सतत कार्यप्रणाली को सुनिश्चित करेगा।
- ढ. एक प्रारंभिक रपट तैयार की जाए।

प्रश्न 7.:- (i) वित्तीय औचित्य के विकल्पों को स्पष्ट करें।

(ii) धरोहर राशि, सुरक्षा राशि , निष्पादन गारंटी मूल्य विचलन उपबंध और सामग्री संशोधन के बारे में बताएँ?

(iii) रेलों और मंडलों में अतिक्रमण के प्रकार/कोट के बारे में और अतिक्रमण के लिए उत्तरदायित्व का निर्धारण स्पष्ट करें?

(iv) रेल भूमि से अतिक्रमण को हटाने और निवारण हेतु कार्यवाही योजना के बारे में बताएँ ?

उत्तर अ. वित्तीय औचित्य के विकल्प :-

अपनी वित्तीय शक्तियों के निर्वहन में अनुमोदनकर्ता प्राधिकारियों को निम्न सिद्धांतों के संबंध में उचित ध्यान रखना अवश्य है:-

- (i) प्रथम दृष्टया व्यय आवश्यक मांग से अधिक नहीं होनी चाहिए और प्रत्येक सरकारी सेवक को सार्वजनिक धन से खर्च करने के संबंध में इसी तरह सतर्क रहना चाहिए जैसा कि साधारण व्यक्ति अपने धन को खर्च करने में रहता है।

(ii) किसी भी प्राधिकारी को कोई आदेश पारित करने के लिए न करें जिससे प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से इसका अपना लाभ होता हो।

(iii) सार्वजनिक धन का व्यक्ति विशेष के लाभार्थ उपयोग न किया जब तक यह :-

- व्यय की गई राशी महत्वपूर्ण न हो
- छावा की गई राशी को न्यायालय के माध्यम से लागू किया गया हो
- व्यय नीति या परिपाटी को मान्यता देने के अनुसरण में हो।

(iv) भत्तों की राशी जैसे यात्रा प्रभार जिसे किसी मद विशेष के खर्च के पूरा करने के लिए हो को इस प्रकार विनियंत्रित किया जाए ताकि यह भत्ता प्राप्तकर्ता के लाभ के संपूर्ण स्रोत पर न हो।

ब. बयाना राशी प्रतिभूति जमा राशी, निष्पादन गारंटी और मूल्य विचलन उपबंध, सामाग्री आशोधन :-

(i) **बयान राशी** :- या राशी हानि के विरुद्ध है जहाँ ठेकेदार ठेका लेने में विफल रहे या इनके द्वारा निविदा स्वीकार्यता के बाद नियत समय के अंदर अपेक्षित राशी जमा न कर पाए या ऐसा किसी समय तक जिसमें इन देय राशी पर्याप्त गारंटी का रूप है।

(ii) **प्रतिभूति जमा** :- यह प्रतिभूति को पूरा करने के लिए चुकाई जाती है। निम्नानुसार प्रतिभूति जमा की राशी अपेक्षित होगी।

(iii) **निष्पादन गारंटी** :- जोखिम कार्रवाई प्रक्रिया के बदले रेलवे द्वारा ठेका की सामान्य शर्तों में निष्पादन गारंटी पर उपबंध दिया गया था।

यह उपबंध आशोधित माना जाए और निष्पादन गारंटी करने के लिए प्रक्रिया भी।

(iv) मूल्य परिवर्तन के उपबंध :- श्रम और सामाग्री के मूल्यों में वृद्धि से निपटने के लिए और निविदा की प्रतिस्पर्धात्मक और वास्तविक बोली के लिए भी सभी ठेकेदारों को समान अवसर प्रदान करता है। विभिन्न मदों के मूल्यों में वृद्धि के मद्देनजर विभिन्न विचलन संबंधी उपबंधों के लिए निविदा में सामान्यतः प्रावधान किए जाते हैं।

(v) सामग्री अशोधन :-

स. (i) रेलों में अतिक्रमण के प्रकार/कोटि

कोटि अतिक्रमण प्रकार

कोटि ए आउटसाइडर द्वारा अतिक्रमण जहाँ सार्वजनिक परिसर बेदखली अधिनियम के तहत जिसको हटाए जाने के लिए कार्रवाई अपेक्षित है।

कोटि बी आउटसाइडरों द्वारा अतिक्रमण जहाँ सार्वजनिक परिसर बेदखली {उदाहरणार्थ फेरीवालों द्वारा भूमि का अस्थाई कब्जा पशुओं, गोबर, अपशिष्ट आदि के लिए रेलवे भूमि का प्रयोग} के तहत कार्रवाई अपेक्षित नहीं हो।

कोटि सी अस्थाई झुग्गी आदि के रूप में रेल कर्मियों द्वारा अतिक्रमण।

कोटि डी रेल कर्मियों द्वारा अतिक्रमण जिन्हें रेलवे आवास आबंटित किया है जिन्होंने स्ट्रक्चर में कोई अतिरिक्त निर्माण, खेती आदि के लिए भूमि का अनाधिकृत उपयोग किया है।

(ii) अतिक्रमण के लिए उत्तरदायित्व का प्रभाग निर्धारण।

स्टेशन क्षेत्रों के अंदर अतिक्रमण के संबंध में स्टेशन स्टाफ और इंजीनियरिंग स्टाफ के बीच उत्तरदायित्व के निम्न प्रभाग बनाए गए हैं:-

(a) स्टेशन पर प्राथमिक रूप से स्टेशन मास्टर अतिक्रमण के निवारण के लिए उत्तरदायी है और अतिक्रमणकारियों को हटाने के लिए जहाँ आवश्यक होगा वहाँ रेलवे सुरक्षा बल/पुलिस और स्टेशन इंजीनियर (नि.) की सहायता लेगा।

(b) मालशेड में जहाँ मुख्य माललिपिक उपलब्ध है और अन्य स्थानों पर स्टेशन मास्टर अतिक्रमण के निवारण के लिए उत्तरदायी है और अतिक्रमणकारियों को हटाने के लिए रेलवे सुरक्षा बल/पुलिस और सेक्शन इंजीनियर (नि.) जहाँ आवश्यक हो की मदद लेंगे।

(c) अतिक्रमणके निवारण और स्टेशनों व मालशेडोंके परीक्षेत्रों में अतिक्रमणकारियों को हटाने के लिए सामान्यतः स्टेशन माहटर या इनके संबद्ध क्षेत्र थे मुख्य माललिपिक का उत्तरदायित्व होता है। वे, आवश्यकतानुसार इंजीनियर और रेलवे सुरक्षाबल कर्मचारियों की सहायता ले सकते हैं:-

(d) रेलवे भूमि से अतिक्रमण के निवारण और विस्थापन के लिए कार्य-योजना :-

(i) निवारण उपाय :-

(a) संवेदनशील क्षेत्र की पहचान

(b) संवेदनशील क्षेत्र में दीवार/बाढ़ा का काम

(c) क्षेत्र में जूल फ्लोरो या ऐसे ही प्रभावी गाड़ियों का रोपन

(d) क्षेत्र में बाँउंडी खम्भों का उचित अनुरक्षण सुनिश्चित करना।

(e) इन क्षेत्रों से अतिक्रमण के निवारण हेतु सहायता लेने के लिए स्थानीय प्राधिकारियों से सम्पर्क करना।

(f) रेलवे क्षेत्र में अतिक्रमण के निवारण के लिए गम्भीर है के मद्देनजर क्षेत्र में पर्याप्त प्रभाव के दृष्टिकोण से स्थानीय प्राधिकारण के साथ संबद्ध विभागों के प्रतिनिधियों द्वारा संवेदनशील स्थानों का संयुक्त दौरा :-

(ii) बेदखली करने की प्रक्रिया :-

(a) मौजूदा अतिक्रमणों की पहचान

(b) सुनिश्चित करना कि पी.पी.ई. अधिनियम के तहत सभी वाद फाइल किए गए हैं।

(c) संपदा अधिकारी इनके पास लंबित मामलों का अतिशीघ्र निपटान करें।

(d) जहाँ बेदखली के आदेश प्राप्त हुए हैं वहाँ मौजूदा आदेशों के अनुसार अधिग्रहण के लिए कार्रवाई।

(e) जबतक अपेक्षित सहायता प्रदान नहीं हो जाती तबतक विभिन्न स्तरों पर औँचारिक/अनौपचारिक अनुरोधों द्वारा सिविल प्राधिकारी की सहायता का प्रावधान करना।

(f) रेलवे वकीलों की सहायतासे शीघ्र निष्पादन के लिए फोटो भेजे गए मामलों का अनुपालन किए जाना।

- (g) माध्यम और बड़े आकार के स्टेशनों स्थित विशीष्ट क्षेत्रों के प्रभारी के तौर पर कार्यरत नामित यातायात, वाणिज्यक, इंजीनियरिंग अधिकारीगण अतिक्रमण पी.पी.एफ. अधिनियम के अंतर्गत बेदखली के लिए प्रारंभी अतिक्रमण की रिपोर्ट या अन्यथा इंजीनियरिंग अधिकारियों को करें।
- (h) संपदा अधिकारियों को पी.पी.एफ अधिनियम 1971 के प्रावधानों की जानकारी से अवगत कराने के लिए पर्याप्त प्रशिक्षण दिया जाए और अतिक्रमण के मामलों से निपटाने के दौरान इन्हें उपलब्ध विभिन्न उपायों से भी अवगत कराया जाए। पाठ्यक्रम में केस हिस्ट्री और संपदा अधिकारियों के आदेशों के विरुद्ध अपीलों पर विभिन्न संगत कोर्ट के निर्णय शामिल किए जा सकते हैं।
- (i) जब भी आवश्यकता होगी तो रेलवे सुरक्षा बल हल्के अतिक्रमण के निवारण में हर संभव सहायता करेगा। जहाँ संपदा अधिकारियों द्वारा मामलों पर निर्णय लिया गया है वहाँ वे राज्य पुलिस/जी.आर.पी. के साथ समन्वय में भी मदद मुहैया करायगा।

प्रश्न 8. दीर्घकालीन और लघुकालीन काम को पूरा करने के लिए प्रावधानों का आरेख सहित स्पष्ट करें?

- (a) दुर्घटना के मामले में इंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा की गई कार्रवाई :-

डिरेलमेंट के मामले में दुर्घटना स्थल पर पहले पहुँचने वाले इंजीनियरिंग अधिकारियों को निम्न कार्रवाई की जान चाहिए :-

1. **ट्रेन की संरक्षा :-** दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध इंजीनियरिंग स्टाफ ट्रेन की संरक्षा के लिए गार्ड और ड्राइवर की सहायता करेगा। निरीक्षक सुनिश्चित करें कि दोहरी लाइन के मामले में ट्रेन की आगे से और पीछे से सुरक्षा की जाए। यदि अन्य लाइन भी दुर्घटना से प्रभावित है तो दोनों लाइनों की संरक्षा के लिए उपाय किए जाने चाहिए। यदि कोई उल्लंघन न किया गया हो तो अप्रभावित रेलपथपर गाड़ी को ध्यानपूर्वक नियंत्रित और संचालित किया जाए।

2. **प्राथमिक चिकित्सा और राहत :-** निरीक्षक घायल यात्रियों और रेल कार्मियों को प्राथमिक चिकित्सा की व्यवस्था करेगा तथा फंसे हुए यात्रियों को निकालने की व्यवस्था करेगा । यदि ट्रेन पर मेडिकल प्रेक्विशनर है तो उनकी सहायता भी ली जाए।
3. **संपूर्ण स्थल की जांच :-** रेलपथ जिस पर डिरेलमेंट से तुरंत पहले गाड़ी पास हुई थी सहित संपूर्ण स्थल की जांच की जाए और किसी असामान्य विशेषताओं के दर्ज करें विशेषकर वाहन के किसी हिस्से या रेलपथ पर या इसके पड़ी अन्य सामग्री का।
4. **निकटतम स्टेशन मास्टर को सूचना :-** स्थिति के सर्वे के तत्काल बाद दुर्घटना संबंधी ब्योरा निकटतम स्टेशन मास्टर को संप्रेषित करें। नियंत्रित स्टेशनों के मामले में एक फील्ड टेलीफोन तुरंत संचालित कराया जाए।
5. **विस्तृत जांच :-** रेल हैड, फास्टनिंग/ स्लीपर, व वैलास्ट पर पाहिया चिन्ह और पाहिया के ट्रेल (**trail**) चिन्ह और डिरेल्ड और अन्य वाहनों की व्हीलसेटों की तत्संबंधित चिन्हों की विस्तृत जांच की जाए ताकि उन व्हील सेट को चिन्हित किया जा सके जो पहले डिरेल्ड हुई और डिरेलमेंट के शुरूआती कारणों का पता लगाया जा सकें।
6. **आयामी स्केच :-** एक आयामी आरेख तैयार करें जिसमें दुर्घटना स्थल का पूरा ब्योरा दिया गया हो जिसमें डिरेलमेंट के प्वाइंट की ओर जाने वाला रेलपथ, जिसपर डिरेल्ड वाहन चला था, माडरिंग और ड्राप का स्थान पहियों का कौन-सा जोड़ा और कौन-सा वाहन पहले डिरेल हुआ था तथा स्थान जिस पर डिरेल्ड वाहन आकार रूका था शामिल किया जाए।
7. **सुरागों का संरक्षा :-** इनको सुरक्षित रखें जो अन्य इस प्रकार के सुरागों या माउंट और ड्राप के प्वाइंट पर विशेष व्हील चिन्ह के साक्ष्य के समान होगा इससे दुर्घटना के कारणों का विश्लेषण करने में सहायता मिलेगी। विशेषतः यह भी सुनिश्चित किया जाए कि क्या डिरेलमेंट फ्लैज का पटरी पर आने के कारण या व्हील सेट पटरी पर तुरंत जम्पिंग के कारण हुआ था जहाँ कोई माउंटिंग चिन्ह नहीं रहा था।



8. **रेलपथ ज्यामेट्री की रिकार्डिंग :-** अन्य विभागों के प्रतिलिपियों की उपस्थिति में निर्धारित पट्टभि से रेलपथ ज्यामेट्री का मापन और रेलपथ का विवरण दर्ज करें।
9. **गैंगचार्ट :-** गैंग चार्ट की जांच ताकि सुनिश्चित किया जा सके कि किस यांत्रिक तिथि को रेलपथ देशा गया था।
10. **वाहन मापन :-** अन्य दो विभागों के प्रतिनिधियों के प्रतिनिधियों की उपस्थिति में वाहन और इसकी कमियों यदि कोई हो का मापन निर्धारित पद्धति में दर्ज किया जाए। उपरोक्त वाहनों की मरम्मत की हिस्ट्री का भी पता लगाएं।
11. **परिचालन विशेषताएँ :-** विभिन्न परिचालन विशेषताएँ जैसे गति, ट्रेन फारमेशन, वाहनों का लदान अवस्था आदि और डिरेलमेंट के लिए संभावित कारकों की जांच और इन्हे दर्ज करें।
12. **प्रारंभिक रपट :-** उच्च वरिष्ठों को अग्रेषित की जाने के लिए प्रारंभिक रपट तैयार की जाए। रपट में निम्न सूचनाएँ उल्लिखित की जाए:-

- (i) दुर्घटना की प्रकृति
- (ii) कारण , यदि जानकारी हो
- (iii) यात्रियों व स्टाफ को नुकासान और हताहतों का ब्यौरा।
- (iv) रेलपथ और कार्यों के किस हद तक क्षति।
- (v) यातायात बहाली हेतु उठाए गए उपाय
- (vi) संभवित तिथि और समयजब मैं सामान्य कार्यान्वयन को संभवतः शुरू कर सकूँ।
- (vii) क्या मानांतरण आवश्यक है, यदि ऐसा है तो कब तक के लिए
- (viii) क्या मार्ग परिवर्तन आवश्यक है यदि हों तो इसके खोले जाने की क्या संभावना है।
- (ix) अतिरिक्त श्रम बैलास्ट ट्रेन थ्रिजिंग सामग्री आदि जैसे अपेक्षित सहायता का ब्यौरा।

(x) अनुवर्ती कार्रवाई :- रेलपथ की मरम्मत और यातायात की बहाली के लिए श्रम और सामग्री स्थगित करने के लिए कार्रवाई करें वास्तविक मरम्मत का काम तभी शुरू करें जब रेलपथ का मापन पूरा हो जाए।

प्रश्न 9. (a) अनुशासन व अपील नियम के तहत छोटी और बड़ी शस्तियों के बारे में लिखें (b) बड़ी शस्ति अधिरोपित करने की प्रक्रिया को संक्षेप में बताएँ।

(a) अनुशासन व अपील नियम के तहत छोटी व बड़ी शस्तियों अनुशासन एवं अपील नियम जिसे रेल सेवक {अनुशासन व अपील } नियम 1968 से भी जाना जाता है यह आकस्मिक श्रमिक रेल सुरक्षा बल के सदस्यों और अखिल भारतीय सेवा के सदस्यों को छोड़कर सभी रेल सेवकों पर लागू होता है।

#### छोटी शस्तियों :-

- (i) सेन्सर
- (ii) सुविधा पास या सुविधा टिकट आदेश या दोनों को रोके जाना।
- (iii) विनिर्दिष्ट अवधि के लिए पदोन्नति के रोके जाना।
- (iv) उपेक्षा या आदेशों के उल्लंघन के कारण सरकार या रेल प्रशासन को होनेवाली किसी प्रकार की हानि के लिए वेतन से वसूली।
- (v) संचयी प्रभाव सहित या विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वेतन की वेतनवृद्धि को रोकना।
- (vi) बिना संचयी प्रभाव के और पेंशन के प्रभावित किए बिना 3 वर्ष की अवधि से कम के लिए टाइम स्केल में नीचले ग्रेड में किए जाना।

#### बड़ी शस्तियों :-

- (vii) उपरोक्त (vi) के अलावा वेतन के टाइम स्थल में नीचले ग्रेड/स्तर पर किए जाना।

(viii) वेतन, ग्रेड, पद या सर्विस के नीचले टाइम स्केल किए जाना।

(ix) अनिवार्य सेवानिवृत्ति,

(x) सेवा से बर्खास्तगी

(xi) सेवा से डिसमिस करना

ख. बड़ी शक्ति लागू करने की प्रक्रिया :-

(i) एस.एफ-5 में आरोपों का ज्ञापन जारी करना और प्रलेखों या इनके निरीक्षण की प्रतियाँ मुहैया कराना

(ii) बचाव पक्ष के अभिकथनों को प्राप्त करना और इस पर विचार करना।

(iii) जांच अधिकारी की नियुक्ति करना यदि आरोप दाखिल नहीं किए गए हो। जांच अधिकारी के पास केस का रिकार्ड भेजे।

(iv) जांच अधिकारी बचाव पक्ष के वकील के लिए अनुमति देगा। विश्वसनीय प्रलेखों की सूची के अवलोकन और सारवत किए जाने की अनुमति देना। अतिरिक्त दस्तावेज, जो वांछित है और संगत है की भी अनुमति दी जाए।

(v) जांच अधिकारी जांच के लिए निर्धारित किए जाने वाले कलेंडर के लिए बचाव पक्ष के साक्षियों की जांच करने के तरीकों पर निर्णय लेगा और अन्य प्रारंभिक मामलों का निपटान करेगा।

(vi) जांच करने की प्रक्रिया

क. कर्मचारी को आरोप समझाए जाएंगे। अपेक्षा के अनुसार दस्तावेज प्रस्तुत किए जाएंगे।

ख. आरोपित कर्मचारी से पूछा जाएगा कि क्या वो आरोप को स्वीकार करता है या इससे इन्कार करता है, और यह भी क्या बचाव कॉन्सिल की मदद लेगा या स्वयं अपना केस लड़ेगा।

ग. आरोप पत्र में उद्धृत प्रत्येक अभियोजन की अलग-अलग जांच की जाएगी उसके बाद आरोपित कर्मचारी या उसके कॉन्सिल द्वारा प्रत्येक साक्षी से जिरह की जाएगी। यदि आवश्यक हो जिस किसी भी बिन्दू पर पुर्णविक्षण किया जाएगा।

- घ. उसके बाद यदि कोई बचाव साक्षी हो तो उसका परीक्षण, उससे जिरह और पूर्णविक्षण किया जाएगा।
- ङ. आरोपित कर्मचारी को अपना बचाव प्रस्तुत करने की अनुमति होगी।
- च. साक्ष्य में उसके विरुद्ध दिखन वाली परिस्थितियों पर जांच अधिकारी, आरोपित कर्मचारी से पूछ-ताछ कर सकता है।
- छ. आरोपित कर्मचारी को लिखित सार पर फाईल करने की अनुमति होगी।
- (vii) उपलब्ध साक्ष्यों के आधार पर जांच अधिकारी अपने निष्कर्ष और जांच रिपोर्ट बनायागा और इसे मामले रिकार्ड तथा जांच के रिकार्ड सहित अनुशासनिक प्राधिकारी को भेजेगा।
- (viii) जांच रिपोर्ट की एक प्रति आरोपित कर्मचारी और उसके बचाव निरपवाद रूप से दी जानी चाहिए। यदि यह प्रस्तुत की जाए तो आगे की कार्रवाई करने से पूर्व इस पर विचार किया जाए।
- (ix) अनुशासनिक प्राधिकारी रिपोर्ट पर विचार करेगा और वह इसे स्वीकार कर सकता है या अपने निष्कर्ष निकाल सकता है या सौंप सकता है या नई जांच के लिए कह सकता है।
- (x) यदि कोई पेनाल्टी लगाने का निर्णय लिया गया है जो इसके सक्षमता प्राधिकार के अंतर्गत है।

प्रश्न 10. ट्रेकमेन को सेवा से हटाने की कार्यविधि का अपील, समीक्षा आदि सहित विस्तार से वर्णन करें।

एक रेल कर्मचारी (ट्रेकमेन) के निम्नलिखित गतिविधियों के कारण निम्नलिखित कार्यविधि द्वारा सेवा से हटाया जा सकता है- अनाचरण/आचरण के कारण प्रशासन ने किसी रेल कर्मचारी पर अनुशासन एवं अपील नियम के अंतर्गत कार्रवाई करने का निर्णय लिया, कर्मचारी को कारण बताओं नोटिस दिया गया और उसे आरोप के विरुद्ध बोलने का अवसर दिया गया।

इसका स्पष्टीकरण प्राप्त करने के बाद यदि सक्षम प्राधिकारी को उपयुक्त लगे तो उसे मुख्य पेनाल्टी आरोप पत्र (एस.एफ.-5) देता है, अनुलग्नक (I), (II), (III) और (IV) के साथ उनके निरीक्षण के दस्तावेज की प्रतियाँ उपलब्ध कराता है।

1. पूछ-ताछ हो जाने के बाद सेवा से हटाने की कोई भी पेनाल्टी लगाने का कोई भी आदेश न किया जाए।

2. जन अनशासनिक प्राधिकारी का यह विचार हो कि रेल कर्मचारी के विरुद्ध कदाचार या दुर्ब्यवहार के आरोप की सत्यता की जांच करने का आधार है तो वह स्वयं जांच कर सकता है या जांच अधिकारी नियुक्त कर सकता है ।
3. जहां रेल कर्मचारी के विरुद्ध कोई जांच बिठाना प्रस्तावित हो, अनुशासनिक प्राधिकारी यह तैयार करेगा --(i) निश्चित और भिन्न आरोप के आर्टिकल में कदाचार या दुर्ब्यवहार के आरोपण का सार (ii) आरोप के प्रत्येक आर्टिकल के समर्थन में कदाचार या दुर्ब्यवहार के आरोपण का एक विवरण जिसमें (क) रेल कर्मचारी द्वारा कोई स्वीकरण या अपराध स्वीकरण सहित सभी संबंधित तथ्यों का विवरण (ख) दस्तावेजों की सूची जिनके द्वारा और साक्षियों की सूची जिनके द्वारा आरोप के आर्टिकल को बनाए रखना प्रस्तावित किया गया है ।
4. अनुशासनिक प्राधिकारी, रेल कर्मचारी को आरोप के आर्टिकल की एक प्रति, कदाचार या दुर्ब्यवहार के आरोपण का विवरण और उन दस्तावेजों तथा साक्षियों की सूची जिनके द्वारा आरोप का प्रत्येक आर्टिकल प्रस्तावित है, संपूर्ण करेगा या उसे पहुँचाएगा तथा रेल कर्मचारी को अपने बचाव का लिखित विवरण 10 दिन के अंदर या इससे आगे उतना समय-जितना अनुशासन अनुमत करें ।
5. रेल कर्मचारी अपने बचाव के प्रयोजन से अपने बचाव के लिखित विवरण के साथ उसकी ओर से जांचे जाने वाले साक्षियों की एक सूची प्रस्तुत करेगा ।
6. (i) बचाव का लिखित विवरण प्राप्त होने पर अनुशासनिक प्राधिकारी उस पर विचारकरेगा और निर्णय करेगा कि क्या इस नियम के अंतर्गत जांच आगे बढ़ाई जाए (ii) जहाँ अनुशासनिक प्राधिकारी जांच आगे बढ़ाने का निर्णय लेता है, वह, आरोप के ऐसे आर्टिकल जो स्वीकार न किए गए हों, उनकी स्वयं जांच कर सकता है। (iii) जहाँ रेल कर्मचारी द्वारा अपने बचाव के विवरण में आरोप के सभी आर्टिकल स्वीकार कर लिए गए हों, अनुशासनिक प्राधिकारी प्रत्येक आरोप पर ऐसे साक्ष्य जो वह ठीक समझे, लाने के बाद अपने निष्कर्ष रिकार्ड करेगा तथा नियम में निर्धारित तरीके से कार्रवाई करेगा। यदि रेल कर्मचारी द्वारा बचाव का कोई लिखित विवरण प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अनुशासनिक प्राधिकारी आरोप के आर्टिकल में स्वयं जांच कर सकता है और यदि वह सोचता

है कि ऐसा करना आवश्यक है तो उप नियम के अंतर्गत (i) इस प्रयोजन के लिए जांच प्राधिकारी नियुक्त कर सकता है और रेल कर्मचारी को ऐसी नियुक्ति के बारे में सूचित कर सकता है (ग) जहां अनुशासनिक प्राधिकारी आरोप के किसी आर्टिकल में स्वयं जांच करता है या ऐसे आरोप में जांच के लिए जांच बोर्ड नियुक्त करता है या कोई अन्य जांच प्राधिकारी नियुक्त करता है वह लिखित में एक आदेश द्वारा किसी भी रेल या कोई अन्य सरकारी कर्मचारी, जिसे प्रस्तुतकर्ता अधिकारी कहा जाएगा, को अपनी ओर से आरोप के आर्टिकल के समर्थन में मामला प्रस्तुत करने के लिए कहा सकता है।

7. जहां अनुशासनिक प्राधिकारी जांच प्राधिकारी न हो, जांच प्राधिकारी को ये अग्रेषित करेगा (i) आरोप के आर्टिकल की एक प्रति और कदाचार और दुर्व्यवहार के आरोपण का विवरण (ii) रेल कर्मचारीद्वारा यदि कोई बचाव का लिखित विवरण प्रस्तुत किया गया हो तो उसका विवरण (iii) उप नियम (6) में उल्लिखित साक्षियों के विवरण की एक प्रति, यदि कोई होतो (iv) उप नियम -6 में उल्लिखित के अनुसार रेल कर्मचारीको दस्तावेज की सुपूर्दगी सिद्ध करने वाले साक्ष्य (v) प्रस्तुतकर्ता अधिकारी नियुक्त करने वाले आदेश की प्रति यदि कोई हो तो और (vi) रेल कर्मचारीद्वारा प्रस्तुत की गई साक्षियों की सूची, यदि कोई होतो।
8. रेल कर्मचारी, जांच करने वाले प्राधिकारी द्वारा उसकी ऐसी नियुक्ति के आदेश को प्राप्त होने के 10 दिवस के अंदर नियत दिन और नियत समयपर जांच करने वाले प्राधिकारी के समक्ष उपस्थित होगा, जांच करने वाला प्राधिकारी इस संबंध में एक लिखित सूचना द्वारा इससे आगे दस दिन से कम समय, जो जांच प्राधिकारी अनुमत करें, निर्दिष्ट कर सकता है।
9. यदि रेल कर्मचारी निर्दिष्ट समय के अंदर उपस्थित होने में असफल रहता है या मना करता है या अपनी सफाई नहीं देता है और जांच करने वाले प्राधिकारी को किसी प्रस्तुतकर्ता अधिकारी की आवश्यकता हो, जो साक्ष्य प्रस्तुत करे जिसके द्वारा वह आरोप के आर्टिकल सिद्ध करना चाहता है, और केस को बाद कीकिसी तिथि जो 30 दिनसे अधिक न तो एक आर्डर रिकार्ड करने के बाद स्थगित करे रेल कर्मचारी अपना बचाव तैयार करने के प्रयोजन से एक नोटिस दे सकता हैजो आदेशके 10 दिन के अंदर या इससे आगे उतने समय के लिए जो 10 दिन से ज्यादा

न हो, जांच करने वाला प्राधिकारी, किसी ऐसे दस्तावेज की खोज या प्रस्तुत करने के लिए जो रेल प्रशासन के पास है, अनुमत कर सकता है।

रेल कर्मचारी, किसी ऐसे अन्य रेल कर्मचारी, (सेवानिवृत्तिपूर्ण छुट्टी पर रेल कर्मचारी सहित) जो उसी प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन कार्यरत हो की सहायता से अपना मामला प्रस्तुत कर सकता है। वह इस प्रयोजन में विधि प्रेक्टिशनर को नहीं रख सकता जब तककि अनुशासनिक प्राधिकारी द्वारा नियुक्त किया गया प्रस्तुतकर्ता अधिकारी विधि प्रेक्टिशनर न हो या मामले की परिस्थितियों को देखते हुए अनुशासनिक प्राधिकारी ऐसी अनुमति दे दे (ख) रेल कर्मचारी अपना मामला किसी सेवानिवृत्त रेल कर्मचारी की सहायता से भी प्रस्तुत कर सकता है यह उन शर्तों के अधीन होगा जो माननीय राष्ट्रपति जी द्वारा इस संबंधमें समय-2 पर सामान्य या विशेष आदेश द्वारा निर्दिष्ट की गई हो। जांच करने वाले प्राधिकारी के समक्ष अपना मामला प्रस्तुत करने के लिए एक अराजपत्रित रेलकर्मचारी रेल प्रशासन जिसके अंतर्गत यह कार्यरत है द्वारा मान्यता प्राप्त किसी रेलवे मजदूर यूनियन की सहायता ले सकता है।

12. दस्तावेज की खोज या प्रस्तुत करने का नोटिस प्राप्त होने पर जांच करने वाला प्राधिकारी इसे या इसकी प्रति को उस प्राधिकारी को जिसकी अभिरक्षा या अधिकार में दे तो एक मांग के साथ अग्रेषित करेगा कि इन दस्तावेज को उस तिथि तक प्रस्तुत करें तो मांग में निर्दिष्ट की गई है : परंतु जांच करने वाला प्राधिकारी इन्कार भी कर सकता है कि उसके विचार से ऐसे दस्तावेज मामले से संबंधित नहीं है लेकिन इसके लिए वह लिखित में कारण रिकार्ड करेगा।

13. मांगे गए दस्तावेज की अभिरक्षा या कब्जे वाला प्रत्येक अधिकारी इन्हें निर्दिष्ट समय में जांच करने वाले प्राधिकारी के समक्ष प्रस्तुत करेगा। बशर्ते कि मांगे गए दस्तावेज की अभिरक्षा या कब्जे वाला प्राधिकारी यदि लिखित में रिकार्ड किए गए कारण से संतुष्ट हो कि ऐसे सभी या किसी दस्तावेज की प्रस्तुति जनहित या राज्य की सुरक्षा के विरुद्ध है तो वह जांच करने वाले प्राधिकारी को तदनुसार सूचित करे और इस प्रकार सूचना मिलने पर जांच करने वाला प्राधिकारी रेल कर्मचारी को सूचना संसूचित करेगा और ऐसे दस्तावेज प्रस्तुत करने या खोजने की उसकी मांग को वापिस लेगा।

14. जांच के लिए नियत तिथि वाले दिन अनुशासनिक प्राधिकारी द्वारा उसकी ओर से मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्य जिनके द्वारा आरोप के आर्टिकल सिद्ध किए जाने प्रास्तावित है, उन्हें प्रस्तुत किया जाएगा। साक्षियों का परीक्षण प्रस्तुतकर्ता अधिकारी, यदि कोई हो तो, द्वारा किया जाएगा और रेल कर्मचारी द्वारा या उसकी ओर से दुतरफा परीक्षण किया जाए। प्रस्तुतकर्ता अधिकारी यदि कोई होतो किसी भी बिंदू जिस पर उनका दुतरफा परीक्षण हुआ हो पर साक्षियों के पुनर्परीक्षण का पत्र होगा किंतु जांच करने वाले प्राधिकारी की लीव के बिना किसी नए विषय पर नहीं कर सकता। जांच करने वाला प्राधिकारी साक्षियों से ऐसे प्रश्न भी पूछ सकता है जो वह ठीक समझें।
15. यदि मामले को बंद करने से पूर्व अनुशासनिक प्राधिकारी की ओर से यह आवश्यक लगे, जांच करने वाला प्राधिकारी प्रस्तुतकर्ता अधिकारी को, यदि कोई हो तो, अपने विवेकाधिकार से रेल कर्मचारी को दी गई सूची में शामिल के आलावा साक्ष्य प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है या स्वयं नए साक्ष्य मांग सकता है या किसी भी साक्षी को दोबारा बुला सकता है और पुनर्परीक्षण कर सकता है और ऐसे मामलों में रेल कर्मचारी यदि मांग करता है तो वह प्रस्तुत करने के लिए प्रस्तावित इसके आगे साक्षियों की सूची की एक प्रति प्राप्त करने का पात्र होगा और ऐसे नए दस्तावेज को प्रस्तुत करने से पहले तीन स्पष्ट दिनों के लिए जांच का स्थगन हो इसमें स्थगन का दिन और जिस दिनके लिए जांच स्थगित हुई है। वो शामिल नहीं है। जांच करने वाला प्राधिकारी इन दस्तावेज को रिकार्ड में लेने से पूर्व रेल कर्मचारी को ऐसे दस्तावेज का निरीक्षण करने का अवसर देगा। जांच करने वाला प्राधिकारी रेल कर्मचारी को नए साक्ष्य प्रस्तुत करना भी अनुमत कर सकता है यदि उसका यह विचार है कि न्याय के हित में ऐसे साक्ष्यों को प्रस्तुत करना आवश्यक है।
16. जब अनुशासनिक प्राधिकारी के लिए मामला बंद हो जाए, रेल कर्मचारी को अपना बचाव मौखिक या लिखित रूप में जैसा वह चाहे देना अपेक्षित होगा। यदि बचाव मौखिक रूप में किया गया है इसके रिकार्ड किया जाएगा और रेल कर्मचारी को रिकार्ड पर हस्ताक्षर करना अपेक्षित होगा। किसी भी मामले में बचाव के विवरण की एक प्रति प्रस्तुतकर्ता अधिकारी को, यदि कोई हो तो, देनी होगी।
17. फिर रेल कर्मचारी की ओर से साक्ष्य प्रस्तुत किए जाएंगे। यदि रेल कर्मचारी चाहे तो वह अपनी ओर से स्वयं जांच कर सकता है। रेल कर्मचारी द्वारा या उसकी ओर से प्रस्तुत किए गए साक्षियों की तब जांच की जाएगी और



अधिकारी यदि कोई हो तो, या उसकी ओर से दुतरफा परीक्षण किया जाएगा। रेल कर्मचारी किसी भी बिन्दु पर साक्षियों का पुनर्परीक्षण करने के लिए हकदार हैं जिस पर उनका दुतरफा परीक्षण किया गया हो परंतु जांच अधिकारी की अनुमति के बिना किसी नए विषय पर नहीं। जांच करने वाला प्राधिकारी साक्षियों से ऐसे प्रश्न भी पूछ सकता है जोवह ठीक समझें।

18. रेल कर्मचारी द्वारा अपना मामला बंद कर देने के बाद और रेल कर्मचारी के स्वयं व देखा हो, जांच करने वाला प्राधिकारी सामनयतः उसके विरुद्ध साक्ष्य में दिखाई दे रही परिस्थितियों पर प्रश्न पूछताहै ताकि रेल कर्मचारी साक्ष्य में उसके विरुद्ध दिखने वाली परिस्थितियों के बारे में स्पष्ट कर सकें।
19. जांच करने वाला प्राधिकारी साक्ष्यों को प्रस्तुत करना पूरा होने के बाद प्रस्तुतकर्ता अधिकारी, यदि कोई हो तो,और रेल कर्मचारी को सुनेगा और उनके क्रमिक मामलों का लिखित सार फाइल करने के लिए अनुमत करेगा, यदि वे ऐसा चाहते हैं तो।
20. यदि वह रेल कर्मचारी जिसे आरोप के आर्टिकल की एक प्रति दी जा चुकी है, निर्दिष्ट तिथि तक या उसके पूर्व अपने बचाव का लिखित विवरण नहीं प्रस्तुत करना याह जांच करने वाले प्राधिकारी के समक्ष व्यक्तिगत रूप से उपस्थित नहीं होताया अन्यथा इस नियम के प्रावधानों का पालन करने से मना करता हैया पालन नहीं कर पाता तो जांच करने वाला प्राधिकारी एक पक्षीय जांच कर सकता है।
21. जब भी कोई जांच करने वाला प्राधिकारी किसी जांच में साक्ष्यों के संपूर्ण याकिसी अंश को सुनने और रिकार्ड करने केबाद उसमें अधिकार क्षेत्र को समाप्त करना चाहता है और उसके बाद कोई अन्य जांच प्राधिकारी आता है जिसके पास ऐसा क्षेत्राधिकार है और जो इसका प्रयोग करता है, इस प्रकार बाद में आने वाला जांच प्राधिकारी आंशिक रूप से अपने पूर्ववर्ती द्वारा रिकार्ड किए गए साक्ष्यों पर कार्य कर सकता है या आंशिक रूप से अपने पूर्ववर्ती और आंशिक रूप से स्वयं कार्य करसकता है। बर्शते की यदि बाद में आने वाला जांच प्राधिकारी का यह विचार हो कि किसी भी साक्षी जिसका प्रमाण पहले ही रिकार्ड किया जा चुका हो उसका आगे परीक्षण न्याय के हित के लिए आवश्यक है, वह इसमें इससे पूर्व उपलब्ध कराए गए किसी ऐसे साक्षी की दोबारा बुला सकता है, जांच कर सकताहै, दुतरफा परीक्षण कर सकता है और पुनर्परीक्षण कर सकता है।

22. (i) जांच समाप्त होने के बाद एक रिपोर्ट तैयार की जाएगी और इसमें से होंगे :- (क) आरोप का आर्टिकल और कदाचार या दुर्ब्यवहार के आरोपण का विवरण (क) आरोप के प्रत्येक आर्टिकल के विषय में रेल कर्मचारी का बचाव (ख) आरोप के प्रत्येक आर्टिकल के विषय में साक्ष्यों का मुल्यांकन और (घ) आरोप के प्रत्येक आर्टिकल के निष्कर्ष और उसका कारण।

(ii) जांच करने वाला प्राधिकारी जहां स्वयं अनुशासनिक प्राधिकारी न हो, अनुशासनिक प्राधिकारी को जांच का रिकार्ड अग्रेषित करेगा जिसमें के शामिल होंगे :- (क) धारा (i) के अन्तर्गत उसके द्वारा बनाई गई रिपोर्ट (ख) रेल कर्मचारी द्वारा प्रस्तुत बचाव का लिखित विवरण यदि कोई हो तो (ग) जांच के दौरान प्रस्तुत किए गए मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्य (घ) जांच दौरान प्रस्तुतकर्ता अधिकारी, यदि कोई होतो, द्वारा या रेल कर्मचारीया दोनों द्वारा फाईल किया गया लिखित सार, यदि कोई हो तो और (ङ) अनुशासनिक प्राधिकारी द्वारा जांच के संबंध में किए गए आदेश कोई हो तो।

1. जांच रिपोर्ट पर कार्रवाई :- (i) यदि अनुशासनिक प्राधिकारी (क) जांच रिपोर्ट पर विचार करने केबाद उसका यहविचार हो कि न्याय के हित के लिए किसी साक्षी के आगे परीक्षण की आवश्यकता है तोवहउस हसाक्षी को बुला सकता है, साक्षी की दुतरफा जांच और पुनर्परीक्षण कर सकता है। (ख) स्वयं जांच प्राधिकारी नहीं है, जांच करने वाले प्राधिकारी को मामला आगे जांच और रिपोर्ट के लिए वापिस कर सकता है इसके लिए वह कारण लिखित में रिकार्ड करेगा तथा जांच करने वाला प्राधिकारी उस पर आगे कार्रवाई करते हुए जहां तक हो सके नियम 9 के प्रावधानों के अनुसार जांच करवाएगा।

2. अनुशासनिक प्राधिकारी (क) जांच की कोई रिपोर्ट यदि अनुशासन प्राधिकारी के पास हो उसे अग्रेषित करने के लिए प्रेरित करेगा या जहां जहां अनुशासनिक प्राधिकारी जांच अधिकारी नहीं है, जांच अधिकारी की रिपोर्ट की एक प्रति उप नियम 1 (क) के अन्तर्गत यदि साक्षियों का कोई परीक्षण किया गया हो तो उसका निष्कर्ष इसके साथ ही सहमत का होने के लिए सुझाव के रूप में कारण यदि कोई हो तो इसके साथ रेल कर्मचारी पर आरोप के किसी आर्टिकल पर जांच करने वाले प्राधिकारी के निष्कर्ष यदि रेल कर्मचारी चाहता हो तो अनुशासनिक प्राधिकारी 15

दिन के अंदर अपना लिखित निवेदन या अनुरोध करना अपेक्षित होगा चाहे रिपोर्ट रेल कर्मचारी के पक्ष में हो या न; 14 (ख) यदि रेल कर्मचारी द्वारा कोई निवेदन किया गया है तो उसपर विचार करेगा तथा उप नियम (3) (4) और (5) में निर्दिष्ट के अनुसार मामले में आगे कार्रवाई करने से पूर्व अपने निष्कर्ष रिकार्ड करेगा । (3) जहां अनुशासनिक प्राधिकारी का यह विचार हो कि जिस पेनल्टी का औचित्य प्रमाणित किया गया है वह उसके प्राधिकार में नहीं है, तो वह जांच का रिकार्ड उचित अनुशासनिक प्राधिकारी को अग्रेषित करेगा जो इन नियमों में निहित तरीके से कार्य करेगा (4) यदि अनुशासनिक प्राधिकारी आरोप के किसी या सभी आर्टिकल पर अपने निष्कर्षों को ध्यानपूर्वक देखते हुए उसका यह विचार है कि नियम 6 की धारा (i) से (iv) में निर्दिष्ट कोई भी पेनाल्टी रेल कर्मचारी पर लगाई जानी चाहिए तो वह नियम 1 में कुछ भी होते हुए भी ऐसी पेनल्टी लगाने का आदेश देगा; बशर्ते कि प्रत्येक मामले में जहां आयोग से सलाह लेना आवश्यक हो, अनुशासनिक प्राधिकारी द्वारा जांच का रिकार्ड सलाह देने के लिए आयोग को अग्रेषित किया जाएगा और रेल कर्मचारी पर कोई पेनल्टी लगाने का आदेश देने से पूर्व ऐसी सलाह पर विचार किया जाएगा।

(5) यदि अनुशासनिक प्राधिकारी आरोप के किसी या सभी आर्टिकल पर अपने निष्कर्षों को ध्यानपूर्वक देखने पर तथा जांच के दौरान प्रस्तुत किए साक्ष्यों के आधार पर इस विचार का हो कि नियम 6 की धारा (v) से (ix) में निर्दिष्ट कोई भी पेनल्टी रेल कर्मचारी पर लगाई जानी चाहिए तो वह ऐसी पेनाल्टी लगाने का आदेश देगा और लगाई जाने के लिए प्रस्तावित पेनाल्टी पर रेल कर्मचारी को कोई अनुरोध करने का अवसर देना आवश्यक नहीं होगा। बशर्ते कि प्रत्येक मामले में जहां आयोग से सलाह लेना आवश्यक हो अनुशासनिक प्राधिकारी द्वारा जांच का रिकार्ड सलाह देने के लिए आयोग को अग्रेषित किया जाएगा और रेल कर्मचारी कोई पेनाल्टी लगाने का आदेश देने से पूर्व ऐसी सलाह पर विचार किया जाएगा।

1. लंबी अनुपस्थिति
2. कदाचार
3. अप्रिय घटना के लिए उत्तरदायी कार्रवाई।

4. अपराधिक मामले में शामिल
  5. विधि के न्यायालय द्वारा दोषी ठहराना जैसा भी मामला हो
  6. भर्ती के समय असत्य/गलत सूचना देना
  7. उसके निष्कासन के लिए फिर कोई अन्य गतिविधि अनुशासन एवंअपील नियम कार्रवाई के अंतर्गत निम्नलिखित मानक फार्म प्रयोग किया जाते है:- एस. एफ. 5 - अनुबंध I, II, III, IV. एस. एफ. 7- जांच अधिकारी नियुक्त करने के लिए , एस. एफ. 8 डिफेंस हेल्पर नियुक्त करने के लिए
- टनुशासनिक प्राधिकारी द्वारा कर्मचारी को जांच रिपोर्ट दी जाती है। जांच अधिकारी के विरु; उसके प्रतिवेदन की रिपोर्ट अनुशासनिक प्राधिकारी को की जाए।

अपील समीक्षा/संशोधन दया अपील सहित एन. आई. पी.जारी करना

जांच करने के लिए कार्यविधि :-

- कर्मचारी को आरोपों की व्याख्या की जाएगी यथोपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत किए जाएं।
- आरोपित कर्मचारी से यह पूछा जाएगा कि क्या वो आरोपों को स्वीकार करता है या उनसे इन्कार करता है वह डिफेंस काउंसल लेगा या अपना केस स्वयं लड़ेगा।
- आरोप पत्र में उल्लिखित अभियोजन साक्षियों का परीक्षण किया जाएगा। उसके पश्चात आरोपित कर्मचारी या उसके काउन्सेल द्वारा प्रत्येक साक्षी का दुतरफा परीक्षण । यदि आवश्यक हो तो दुतरफा परीक्षण के किसी भी बिंदु का परीक्षण।
- यदि कोई डिफेंस साक्षी होते फिर उसका परीक्षण, दुतरफा परीक्षण और पुनर्परीक्षण ।
- आरोपित कर्मचारी को अपना डिफेंस बताने की अनुमति होगी।
- साक्ष्य में उनके विरुद्ध दिखाई देर ही परिस्थितियों में जांच प्राधिकारी आरोपित कर्मचारी से पूछ सकता हो।
- आरोपित कर्मचारी को अपना डिफेंस बताने की अनुमति होगी।

- प्रस्तुतकर्ता अधिकारी का सार जांच अधिकारी को प्रस्तुत किया जाता है जो इसे आगे सक्षम अधिकारी को देता है जो प्रस्तुतकर्ता अधिकारी के सार के विरुद्ध अपनी उपस्थिति प्रस्तुत करेगा।

रिकार्ड पर साक्ष्यों के आधार पर जांच अधिकारी जांच रिपोर्ट पर अपने निष्कर्ष निकालेगा और मामले के रिकार्ड तथा जांच के रिकार्ड सहित अनुशासनिक प्राधिकारी को भेजेगा।

जांच रिपोर्ट की एक प्रति निरपवाद रूप से आरोपित कर्मचारी को दी जानी चाहिए तथा आगे कोई भी कार्रवाई करने से पूर्व उसके डिफेंस पर विचार करना चाहिए। अनुशासनिक प्राधिकारी को रिपोर्ट पर विचारकरना चाहिए वो उसे स्वीकार कर सकता है या अपने निष्कर्ष निकालेगा या इसे वापिस कर देगा या नई जांच के लिए कहेगा।

यदि कोई पेनाल्टी लगाने का निर्णय लिया गया है तो उनके प्राधिकार में है, अनुशासनिक प्राधिकारी से पेनाल्टी लगाने का एक नोटिस जारी करना चाहिए अन्यथा मामले को सक्षम प्राधिकारी को अग्रेषित करें।

#### **अपील :-**

- सजा के विरुद्ध अपील अपीलीय प्राधिकारी को स्वीकार्य होगी जो प्रायः अगला उच्च प्राधिकारी है जिसका अनुशासनिक प्राधिकारी अधीनस्थ है।
- सजा के आदेश की तारीख से 45 दिन तककी अवधिकी सीमा है। पर्याप्त कारण के विजंन को माफ किया जा सकता है।
- अकेले व्यक्ति को अपने नाम से अपील करना चाहिए। अपील केवल अपीलीय प्राधिकारी को संबंधित करनी चाहिए। यह अनुचित भाषा में नहीं होगी चाहिए।
- किसी अधीनस्थ कर्मचारी को बड़ी पेनल्टी के मामले में एक निवेदन तैयार करने केलिए उचित अवसर दिया जाएगा।
- सामान्यतः कोई दूसरी अपील नहीं होती। यह केवल उस ग्रुप डी कर्मचारी के मामले में अनुमत है बर्खास्त किया गया हो, निष्कासित किया गया हो या जिसे अनिवार्य सेवानिवृति दी गई हो।

### **संशोधन :-**

एक ग्रुप डी हरेल कर्मचारी जिसे सेवा से बर्खास्त किया गया हो, निष्कासित किया गया हो या अनिवार्य सेवानिवृत्ति दी गई हो, जन उचित अपीलीय प्राधिकारी को उसकी अपील निपटा दी गई हो और उसके बाद 45 दिन के अंद रवह मंडल रेल प्रबंधक को और जहां वो मंडल रेल प्रबंधक के नियंत्रणमें न हो वहां वरिष्ठतम प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी, जिसके नियंत्रण में वह कार्यरत हो, उस पर लगाई गई पेनल्टी में संशोधन के लिए आवेदन कर सकता है। मंडल रेल प्रबंधक या वरिष्ठतम प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी, जैसा भी मामला हो, उसके बाद नियम 25 में विहित कार्यविधि के अनुसार संशोधन के आवेदन का निपटान करेगा और ऐसा आदेश पारित करेगा जो वह ठीक समझे बशर्ते कि इस उप नियम में उल्लिखित कार्यविधि लागू न हो जहां मंडल रेल प्रबंधक या वरिष्ठतम प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी या कोई उच्चतर प्राधिकारी जैसा भी मामला हो, अपीलीय प्राधिकारी हो। आगे भी यह शर्त है कि इस उप नियम के अंतर्गत मंडल रेल प्रबंधक या वरिष्ठतम प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी द्वारा संशोधन के आवेदन का निपटान कर दिया गया है, नियम 25 के अंतर्गत इसके आगे कोई और संशोधन नहीं रह जाता।

संशोधित किए जाने वाले आदेश की तारीख से 6 माह के बाद कोई संशोधन नहीं किया जा सकता चाहे वो पेनल्टी को बढ़ाने का प्रस्ताव होया कर्मचारी को हानि के लिए आशोधित करना हो। यदि पेनल्टी कम करनी हो या रद्द करनी हो तो यह एक वर्ष बाद नहीं की जाएगी। यदि संशोधन माननीय राष्ट्रपति या मंत्रालय या मुख्य कार्यपालक द्वारा किया जाना हो तो ये समय सीमा लागू नहीं होती।

संशोधन के मामलों में निर्णय अपील के मामलों के समान हो सकता है। सजा को बढ़ाने के मामले में उपयुक्त अवसर दिया जाएगा।

### **समीक्षा :-**

जहां एक नया तथ्य पता लगे जिससे मामले का निर्णय व्यापक रूप से प्रभावित हो सकता हो, तो भारत के राष्ट्रपति मामले की समीक्षा कर सकते हैं। राष्ट्रपति महोदय यह समीक्षा किसी भी समय अपने आदेश से या उन्हें दिए गए संदर्भ पर कर सकते हैं। वह मामले में कोई भी आदेश पारित कर सकते हैं जो वह ठीक समझें। यदि वे पेनल्टी को बढ़ाने का प्रस्ताव करता है तो कर्मचारी को अपना अनुरोध प्रस्तुत करने के लिए उपयुक्त अवसर दिया जाएगा।

अराजपत्रित कर्मचारियों के लिए विशेष प्रावधान -

1. जहां निष्कासित करने की पेनल्टी लगाई गई है तो अपीलीय प्राधिकारी अपने विवेकाधिकार से, यदि वह आवश्यक समझे तो अपील का निपटान करने से पूर्व आराजपत्रित कर्मचारी को व्यक्तिसंगत सुनवाई का मौका दे सकता है।

जब कोई नई सामग्री या साक्ष्य आए या उसकी जानकारी में लाया जाए जिसे समीक्षाधीन आदेश पारित के समय प्रस्तुत नहीं किया जा सका था या उपलब्ध नहीं था और जिसके प्रभाव से मामले की प्रकृति बदल सकती है तो राष्ट्रपति महोदय किसी भी समय या तो अपने आदेश से या अन्यथा इन नियमों के अंतर्गत पारित किसी आदेश की समीक्षा कर सकता है। बशर्ते कि जब तक कि संबंधित रेल कर्मचारी को लगाई गई पेनल्टी के विरुद्ध कोई अनुरोध करने का उपयुक्त अवसर न दिया जाए तब तक राष्ट्रपति महोदय द्वारा पेनल्टी लगाने या उसे बढ़ाने का कोई आदेश नहीं दिया जाएगा या जहां नियम 6 में निर्दिष्ट कोई भी बड़ी पेनल्टी लगाना प्रस्तावित हो या लगाई गई छोटी पेनल्टी को समीक्षाधीन आदेश द्वारा बढ़ाया जाना हो और यदि नियम 9 के अंतर्गत मामले में कोई जांच पहले न हो चुकी हो, नियम 9 में निहित प्रकार से जांच के बाद के सिवाय, नियम 14 के प्रावधानों के अनुसार तथा आयोग से परामर्श के बाद के अलावा, जहां ऐसा परामर्श आवश्यक हो, ऐसी कोई भी पेनल्टी न लगाई जाए। वह लगाई गई सजा के विरुद्ध न्यायालय में भी जा सकता है।

## भूमि

प्रश्न 1 निम्नलिखित पर संक्षिप्त नोट लिखें :-

- (i) लीज और लाइसेंस
- (ii) बाहरी व्यक्तियों को लाइसेंसपर भूमि देने के मामले में प्रतिभूति जमा
- (iii) किराए का मार्गाधिकार सुविधाएं/सुविधा अधिकार
- (iv) रेलवे भूमि का आदान-प्रदान
- (v) रेलवे भूमि का सीमांकन

उत्तर :-

(i) लीज और लाइसेंस

रेलवे भूमि केवल लाइसेंस पर दी जाती है। लीज के लिए सरकारी विभाग के अनुरोध को प्राथमिकता दी जाती है। भूमि को लीज पर देना केवल रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित के सिवाय किसी मामले में अनुमत नहीं है। अन्य सरकारी विभागों को रेलवे भूमि/लाइसेंस पर देने के लिए लीज/लाइसेंस पर देने के समय स्थानीय राजस्व प्राधिकारियों द्वारा मूल्यांकित भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत किराया होगा।

(ii) बाहरी व्यक्तियों को लाइसेंस पर भूमि देने के मामले में प्रतिभूति जमा।

करार में निम्नलिखित विवरण होना चाहिए :-

अग्रिम में मासिक आधिपत्य शुल्क की वसूली

12 माह के आधिपत्य शुल्क के बराबर प्रतिभूति जमा का भुगतान।

जब अवधि 1 वर्ष या अधिक हो, एक माह की अनुग्रह अवधि के साथ 12 माह के आधिपत्य शुल्क की वसूली पहले ही की जाना चाहिए।

जब अवधि एक वर्ष से कम हो अवधि के लिए पूरा शुल्क पहले ही वसूल किया जाना चाहिए।

यदि आधिपत्य शुल्क का भुगतान तीन माह की अवधि में न किया जाए तो ऐसे मामले में सरकार प्रतिभूति जमा को जब्त कर लेना चाहिए।

(iii) मार्ग छोड़ने की सुविधा/सुविधा के अधिकार :

रेलवे की भूमि पर मार्ग छोड़ने की सुविधा/सुविधा के अधिकारों में किसी पार्टी द्वारा एक विशिष्ट उद्देश्य से भूमि का यदाकदा अथवा सीमित उपयोग अर्थात् रेलवे भूमि की हकदारी, कब्जे, नियंत्रण अथवा भूमि के उपयोग को प्रभावित किए बिना किसी भी तरह पार्टी को भूमि के कब्जे का अधिकार अथवा भूमि अधिग्रहण का अधिकार सौंपे बिना मार्ग आदि छोड़ना शामिल है। अक्सर शिकायतें प्राप्त होती हैं कि रेलवे भूमि पर निजी मकानों के लिए रास्ता/ पहुँच मार्ग के रूप में और जलापूर्ति, सीवेज, बिजली और दूरसंचार लाइनें



भूमिगत रूप में बिछाने के लिए मार्ग छोड़ा जाए/सुविधा के अधिकार दिए जाएं। अपनी प्रकृति और रेलवे अलाइन्मेंट के कारण में अपरिहार्य होते हैं।

**(iv) रेलवे भूमि की अदला-बदली :**

रेल प्रशासन अपने विवेकानुसार अपने अधिकार वाली भूमि को न्यायसम्मन रूप से अपनी आवश्यकतानुसार, किसी मौद्रिक समायोजन के साथ अथवा उसके बिना समान उपयोगिता वाली अन्य किसी भूमि से अदला-बदली कर सकता है, भूमि हस्तांतरण के लिए भूमि निपटान के लिए निर्धारित आवश्यक बदलावों का पालन किया जाता है।

**(v) रेलवे भूमि की हदबंदी :**

रेलवे भूमि के उपयोगार्थ स्थायी कब्जे वाली समस्त भूमि के लिए जमीन पर चाहरदीवारी की जानी चाहिए।

इस उद्देश्यार्थ रेलवे भूमि की चाहरदीवारी एक निरंतर बनी दीवार, बाड़, पोस्ट अथवा पिलरों द्वारा परिभाषित की जा सकती है। जहाँ चाहरदीवारी का चिन्ह, निरंतर जारी रहता है, रेलवे भूमि की चाहरदीवारी दीवार के बाड़, पोस्ट इत्यादि के बाहरी किनारे पर होगी।

जहाँ डिटेच मार्क्स, जैसे आइजोलेटिड पोस्ट, का उपयोग रेलवे भूमि की चाहरदीवारी के रूप में किया जाएगा, वे मार्क्स उक्त पोस्टों के बाहर से होकर गुजरेंगे, मार्क्स के बीच प्रत्येक मामले में चाहरदीवारी को एक मार्ग से बाहर से दूसरे मार्क के बाहर तक एक सीधे एक लाइन किया जाएगा। किसी भी स्थिति में डिटेचमेंट मार्क्स कि.मी. के पांचवे हिस्से (200मी.) के अलावा अधिक दूरी पर नहीं होने चाहिए। इन्हें महत्वपूर्ण मानते हुए आसानी के नष्ट अथवा हटाया नहीं जाना चाहिए।

प्रत्येक डिटेच बाउंड्री मार्क पर एक नंबर होना चाहिए। जहाँ वहीं बाड़, दीवार अथवा खाई चाहरदीवारी के भीतर कुछ दूरी पर स्थित होते हैं और रेलवे भूमि की वास्तविक सीमा को चिन्हीत नहीं करते, वहाँ रेलवे भूमि की चाहरदीवारी उचित रूप से चिन्हीत करना आवश्यक होगा और उसे इन नियमों के अनुरूप परिभाषित करना होगा।

प्र. 2: भूमि अधिग्रहण की क्या प्रक्रिया है विस्तार से उल्लेख कीजिए।

उत्तर : भूमि अधिग्रहण के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी :

आवेदन : जब कभी रेलवे के लिए भूमि की आवश्यकता होगी, सर्वप्रथम जिले के राजस्व अधिकारी, जिसके जिले में भूमि स्थित हो, को सीधे आवेदन दिया जाना चाहिए ताकि भूमि का मूल्य और इसके अधिग्रहण के लिए एक ड्राफ्ट घोषणापत्र के विवरण प्राप्त किए जा सकें।

आवेदन में उस आशय का स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए जिसके लिए भूमि की आवश्यकता है और तदनुसार भूमि योजना का पूरा सेट तैयार किया जाहना चाहिए। जब भूमि अधिग्रहण का कार्य का जिले से बाहर जाकर किसी मंडल में किया जाना हो तो आवेदन आयुक्त को किया जाना चाहिए और जब मामला एक से अधिक मंडल का हो तो हराज्य के मुख्य राजस्व प्राधिकारी को आवेदन दिया जाना चाहिए।

ऐसे मामलों में भूमि के बेहतर अधिग्रहण के लिए, जहाँ भूमि मंहगी हो, राज्य सरकार को निम्नलिखित विवरण दिए जाने चाहिए :

- i) रेलवे का नाम
- ii) जब आवश्यक हो, सरकारी आदेश की प्रति
- iii) रेलवे द्वारा अपनाएँ जाने वाले रूट का संक्षिप्त विवरण
- iv) राजस्व अधिकारियों के भूमि की लागत के प्राक्कलन के उद्देश्य हेतु उन सिविल जिलों की सूची जहाँ भूमि की आवश्यकता होगी।

रेल प्रशासन से आवेदन प्राप्त होने पर एक जिम्मेवार राजस्व अधिकारी रेल प्रशासन को भूमि अधिग्रहण अधिनियम की धारा 6 के अंतर्गत भूमि की लागत का अनुमानित नजदीकी मूल्य के साथ-साथ एक ड्राफ्ट घोषणापत्र संबंधी विवरण भी देगा, जिस पर यह दर्ज किया जाना चाहिए कि भूमि अधिग्रहण के लिए कोई आपत्ति नहीं है।

जब किसी एक जिले में भूमि की प्राक्कलित लागत 25,000/-रु. से अधिक तथा किसी मंडल में एक लाख रु. से अधिक हो जाती है, तो यह आवश्यक हो जाता है कि डेटा पर इस राज्य के आयुक्त अथवा मुख्य राजस्व प्राधिकारी द्वारा क्रमशः प्रतिहस्ताक्षर किए जाने चाहिए, जिस राज्य में भूमि स्थित हो।

राजस्व प्राधिकारी से प्राप्त डेटा के विवरण को भूमि के मूल्य के प्रतिवेदन के रूप में लिया जाना चाहिए, जिसमें किरायदारों के अधिकार शामिल नहीं होंगे, किन्तु इसमें भूमि पर स्थित मकानों, पेड़ों, खड़ी फसलों इत्यादि के मूल्य को छोड़ दिया जाएगा, जिनकी अनुमानित लागत राजस्व प्राधिकारी द्वारा अलग से प्रस्तुत की जाएगी। प्राप्त जानकारी के अनुसार रेल प्रशासन को भूमि अधिग्रहण अधिनियम की धारा 23 (2) में निर्धारित अधिग्रहण की फुल लागत की 15 प्रतिशत अतिरिक्त लागत के विवरण उक्त अधिनियम की धारा 23 (1) शर्त-1 के अंतर्गत बाजार मूल्य पर निकालते हुए प्राक्कलन (यह विशिष्ट रूप से उल्लेख करना चाहिए कि क्या राजस्व प्राधिकारी से प्राप्त डेटा के अनुसार प्राक्कलन तैयार किया गया है अथवा नहीं) तैयार किया जाना चाहिए। रेल प्रशासन का भूमि प्राक्कलन इसमें निम्नलिखित जानकारी होनी चाहिए:

(क) भूमि का मूल्य :

(i) बेकार (ii) कृषि योग्य (iii) रियायत (iv) बाजार

(ख) निम्नका मूल्य

(i) चिनाई (ii) पेड़ (iii) फूस का मकान (iv) खड़ी फसल

धारा 23 (2) के अंतर्गत मकानों, पेड़ों और फसलों सहित बाजार मूल्य पर अतिरिक्त 15 प्रतिशत क्षतिपूर्ति जोड़े।

धारा 23 (1) की शर्त 2 से 6 के अंतर्गत क्षति को जोड़ते हुए सरकारी भूमि का बाजार मूल्य जोड़े। भूमि राजस्व

का पुंजीगत मूल्य (जहां आवश्यक हो) जोड़े। संस्थापना की लागत (जहां आवश्यक हो) जोड़े। भूमि प्राक्कलन की

फुटकर स्वीकृति को जोड़े : प्राक्कलन की स्वीकृति के लिए महाप्रबंधक अथवा पूर्ण शक्ति प्राप्त अन्य अधिकारी

इसके पश्चात् मंजूरी देंगे और आवश्यक निधि का आवंटन करेंगे तथा ड्राफ्ट घोषणापत्र के साथ लेखा अधिकारी

द्वारा हस्ताक्षरित प्राक्कलन अग्रपिठ करेगे साथ ही हस्ताक्षरित प्लान और कार्यक्रम भूमि अधिग्रहण हेतु आवश्यक कार्रवाई के लिए राज्य सरकार को अग्रपिठ करेगे। यदि भूमि की अनुमानित लागत के लिए रेलवे बोर्ड की स्वीकृति की आवश्यकता हो तो रेल प्रशासन को इसके लिए आवेदन करना चाहिए और भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार को आवेदन करने से पूर्व स्वीकृत प्राप्त करनी चाहिए। रेलवे के उद्देश्यों के लिए सदाशयी कार्य: एक सामान्य नियमानुसार जबतक पूर्णतया स्वीकृतिन मिले भूमि अधिग्रहण नहीं करना चाहिए, किन्तु यह नियम रेलवे के सदाशयी उद्देश्यार्थ भूमि के अधिग्रहण के लिए डीबार नहीं करता है।

तात्कालिकता के मामले में रेल प्रशासन को शक्ति प्राप्त है कि पिछले पैराके उल्लिखित नियम से बच सके और कार्य अथवा भूमि के लिए प्राक्कलन की तैयारी और मंजूरी से पूर्व भूमि अधिग्रहण की मंजूरी करवा सके, बशर्ते कार्य की संभावित लागत रेल प्रशासन की मंजूरी की शक्ति के अंतर्गत हो।

प्र. 3. निम्नलिखित पर संक्षिप्त टिप्पणी लिखें :-

- (i) शॉर्ट टर्म लाइसेंसिंग
- (ii) सेफ्टी जोन
- (iii) भूमि प्लान के डिजिटल करना
- (iv) रेल परिसरों के भीतर रिपोर्टिंग की जिम्मेदारियाँ
- (i) शॉर्ट टर्म लाइसेंसिंग :-

प्रदर्शिनियों, मेलों, कार्निवल, सर्कस शो और इस प्रकार की अन्य सांस्कृतिक गतिविधियों के साथ-साथ ऐसे उत्सवी आयोजनों पर अस्थायी दुकानों के लिए भूमि की अस्थायी लाइसेंसिंग की व्यवस्था की अनुमति दी जानी चाहिए बशर्ते महाप्रबंधक के व्यक्तिगत अनुमोदन से यह व्यवस्था अधिकतम तीन माह की हो सकती है। यह शक्ति किसी निचले स्तर के अधिकारी को प्रत्यायोजित नहीं की जा सकती। दुकानों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क की दर भूमि के बाजार मूल्य की 20 प्रतिशत राशि के अनुसार निर्धारित किया जाना चाहिए, तथापि जब एक से अधिक पार्टी शामिल हो तो बेहतर मूल्य पाने के लिए खुली निलामी आयोजित की जा सकती है।

(ii) सेफ्टी जोन

सेंटर लाइन के दोनों ओर 15 मी. के भीतर वाली भूमि के एकदम बाहर वाला ट्रेक सेफ्टी जोन कहलाता है। सेफ्टी जोन में कोई अतिक्रमण नहीं होना चाहिए। हालांकि, मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट (MUTP) के अंतर्गत आने वाले क्षेत्र में सेंटर लाइन से एकदम बाहर वाली लाइन के दोनों ओर 10 मी. भूमि शामिल है।

(iii) भूमि प्लान के डिजिटल करना

डिजिटाइजेशन हाथ से बनाए गए प्लान, ड्राईंग इत्यादि को इलेक्ट्रॉनिक रूप में बदलने का तरीका है जिसके लिए आटो कैड और/अथवा स्केनर की मदद ली जाती है ताकि प्लान/ड्राईंग को आसानी से अद्यतन करके सुरक्षित रखा जा सके। भूमि सूचना तंत्र (LIS) 2000 के विकास का लक्ष्य प्रामाणिक भूमि प्लान और रेलवे भूमि/चाहरदीवारी के अद्यतन मानचित्रों के कंप्यूटरीकरण के लिए बहुत उपयोगी हैं डिजिटाइजेशन, क्षेत्र की गणना करने तथा अन्य भूमि प्रबंधन की आवश्यकताओं के लिए यह बहुत उपयोगी है।

(iv) रेल परिसरों के भीतर रिपोर्टिंग की जिम्मेदारियाँ

नए अतिक्रमणों की रिपोर्ट की जिम्मेदारी इस प्रकार है:

(i) गुड्स साइडों सहित स्टेशन परिसरों के भीतर।

(क) प्रभारी स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन मास्टर ऐसे मामलों को नंबर वाले कंट्रोल मैसेज के माध्यम से एस.सी.

एन.एफ. द्वारा एम.टी.एस./इंजीनियरिंग कंट्रोल को सूचित करेगा।

(ख) माल पर्यवेक्षक, जहां कहीं गुड्स शेड एरिया के लिए तैनात हो।

(ग) वरिष्ठ सेक्शन इंजी./नि. स्टेशन परिसर के अनुमोदित प्लान/डायग्राम उपलब्ध कराएगा जिसमें एस.

एम./जी.एस. को रेलवे चाहरदीवारी के बारे में स्पष्ट रूप से दर्शाया जाएगा।

(ii) कालोनी परिसरों के भीतर :

(क) (वरिष्ठ) सेक्शन इंजीनियर/निर्माण के मुख्यालय में

(ख) (वरिष्ठ) सेक्शन इंजीनियर/निर्माण के मुख्यालय न होने के मामले में जहाँ रे.सु.ब.निरीक्षक उपलब्ध

हो: रेल सुरक्षा बलनिरीक्षक/

(ग) अन्य कालोनियों में प्रभारी (वरिष्ठ) सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) (iv) मद सं. (i) (ii) और (iii) के

अलावा क्षेत्रों में : वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/निर्माण।

प्रश्न 4 : अतिक्रमणों की श्रेणियों का उल्लेख कीजिए ?

उत्तर रेलवे में अतिक्रमण की चार श्रेणियाँ होती हैं ये 'ए', 'बी', 'सी', एवं 'डी' श्रेणियाँ कहलाती है। श्रेणी 'ए' अतिक्रमण हाई टाइप का तथा श्रेणी 'बी', 'सी' एवं 'डी' अतिक्रमण सॉफ्ट टाइप के होते हैं। श्रेणी 'ए' : सीमेंट से बने ढांचों तथा अन्य पक्के ढांचों के रूप में बाहरी व्यक्तियों द्वारा अतिक्रमण। 'ए' श्रेणी के अतिक्रमणों को हटाने के लिए पी.पी.ई. अधिनियम-1971 के अंतर्गत कार्रवाई आवश्यक होती है।

श्रेणी 'बी' सुविधा के रूप में बाहरी व्यक्तियों द्वारा अतिक्रमण अर्थात् हॉकरों द्वारा रेलवे भूमि पर अस्थायी अतिक्रमण, पशुओं, गोबर, घासफूस रखने के लिए रेल भूमि का उपयोग, रेल परिसरों की ओर प्रवेश द्वार खोलना इत्यादि के हटाने के लिए पी.पी.ई. अधिनियम के अंतर्गत कार्रवाई अपेक्षित नहीं है। इस प्रकार के अतिक्रमण रेल सुरक्षा बल, स्टेशन मास्टर और स्थानीय सिविल प्राधिकारणों की सहायता और परामर्श से हटाए जा सकते हैं।

श्रेणी 'सी' जिन रेलवे कर्मचारियों के पास रेलवे आवास नहीं है, उनके द्वारा झोपड़ियों इत्यादि के रूप में [अतिक्रमण/रेलवे](#) बोर्ड के पत्र सं. 90/एल.एम (एल)/14/34 दिनांक 09.03.1990 के अनुसार इस प्रकार के अतिक्रमणों को हटाने के लिए अनुशासनिक कार्रवाई की जानी चाहिए।

श्रेणी 'डी' रेलवे आवास रखने वाले कर्मचारियों द्वारा रेलवे भूमि पर बढ़ाए गए ढांचों के रूप में अतिक्रमण, जानवर इत्यादि रखने के लिए भूमि का अनिधिकृत उपयोग। ऐसे अतिक्रमणकारियों को हटाने के लिए रेलवे बोर्ड के पत्र सं 90/एल.एम (एल)//14/34 दिनांक 09.03.1990 के अनुसार अनुशासनिक कार्रवाई की जानी चाहिए।

प्रश्न 5: रेलवे भूमि के कल्याणकारी संगठनों, निजी स्कूलों इत्यादि को लाइसेंस पर जारी करने का उल्लेख करें?

उत्तर (क) रेलवे भूमि को मंदिर समिति, रेलवे सहकारी स्टोर, सहकारी समितियों, हेडिक्वाफ्ट केंद्रों और अन्य कल्याणकारी संगठनों को देने के लिए वर्तमान नियमानुसार मामूली दर पर लाइसेंस शुल्क की वसूली करनी चाहिए।

(ख) शिक्षा के उद्देश्य से रेलवे भूमि को लाइसेंस पर निजी स्वामित्व वाले स्कूलों, केन्द्रीय विद्यालयों इत्यादि को देने के लिए मामूली शुल्क प्रभारित किया जाना चाहिए। यह मामूली शुल्क वर्तमान नियमानुसार लिया जाना चाहिए। रेल कर्मचारियों के बच्चों के लिए नए स्कूल खोलने के लिए राज्य सरकार द्वारा अपेक्षित रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की अवधि 30 वर्ष से अधिक नहीं होनी चाहिए। रेलवे भूमि केन्द्रीय विद्यालयों को पट्टे पर देने के मामले में पट्टा 99 वर्ष का होगा।

प्रश्न 6 : सरप्लस भूमि के निपटान की प्रक्रिया का उल्लेख करें।

उत्तर : जब यह निर्णय लिया जा चुका है कि कुछ अथवा सरप्लस रेलवे भूमि रेलवे के किसी विभाग के लिए अब अपेक्षित नहीं रह गई है, अतः इसलिए यह भूमि निपटान किए जाने योग्य है, जिसके लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए:

1. यदि भूमि के समीप अथवा आस-पास का क्षेत्र किसी अन्य रेलवे अथवा केन्द्र सरकार के किसी विभाग से संबद्ध है, तो पहले इसका ऑफर दिया जाना चाहिए। यदि इनमें से कोई इसे अधिगृहीत करना चाहे तो हस्तांतरण का औपचारिक रिकार्ड रखा जाना चाहिए।
2. सरप्लस भूमि जिस राज्य में स्थित हो उसे पूरे हिस्से पर कब्जा लिये माने जाने का विकल्प दिया जाएगा, जिसके लिए निम्नलिखित शर्तें रखी जाएंगी:
  - क. केन्द्र सरकार स्वयं निर्णय लेगी कि क्या वह किसी भूमि विशेष को अपने पास रखना चाहती है अथवा नहीं।
  - ख. यदि राज्य सरकार भूमि का कब्जा अपने पास रखना चाहती है तो 6 माह के भीतर इस प्रक्रिया को पूरा करना चाहिए। भूमि के लिए देय राशि हस्तांतरण की तारीख को बाजार मूल्य के बराबर होगी। यदि राज्य सरकार किसी भूमि का कब्जा अपने पास नहीं रखना भूमि का निपटान करने के लिए स्वतंत्र होगी। सरकार, राज्य सरकार से

परामर्श करेगी कि जमीन का कितना किराया वसूला जाए और उसकी शर्तें क्या होंगी, जिस आधार पर उसो बेचा जाना चाहिए, और जहां तक संभव हो वे भूमि का निपटान करेंगे।

3. यदि राज्य सरकार कब्जा लेने को इच्छुक नहीं हो तो भूमि से सव्रश्रेष्ठ लाभ लेते हुए उसका निपटान करना चाहिए।
4. यदि कोई विभाग भूमि का कब्जा लेने को इच्छुक नहीं हो, तो रेल सहकारी सोसाइटी से संबंधी राज्य सरकार से आवश्यक क्लीयरेंस प्राप्त करते हुए कब्जा लेने का अनुरोध किया जा सकता है।
5. यदि न ही रेलवे, न ही केन्द्र सरकार का कोई विभाग और न ही राज्य सरकार भूमि का अधिग्रहण नहीं करना चाहे, तो रेल प्रशासन को भूमि अपनेपास रख लेनी चाहिए।

प्रश्न 7: भूमि के प्लॉट के विस्तार, स्वामित्व में परिवर्तन इत्यादि के बारे में उल्लेख कीजिए?