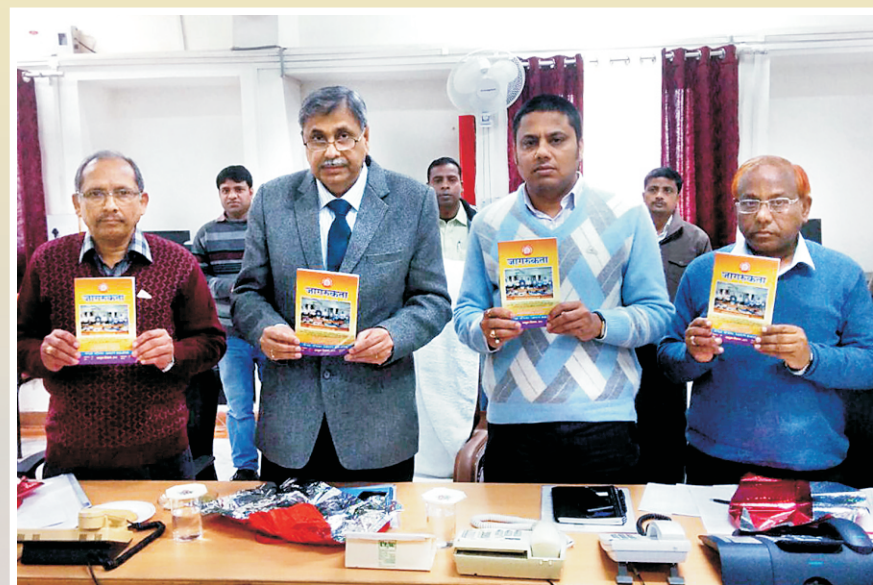




जागरुकता



दिनांक 03.02.2017 को श्री एम0 सी0 चौहान, महाप्रबन्धक, उम0र0 के द्वारा संरक्षा पत्रिका "जागरुकता" का विमोचन साथ में दायें से बायें श्री अरूण मलिक, अपर महाप्रबन्धक व श्री एम. पी. सिंह, मुख्य संरक्षा अधिकारी।

उत्तर मध्य रेलवे
NORTH CENTRAL RAILWAY

संरक्षा पत्रिका SAFETY BULLETIN

संस्करण - 14
अंक - 4

जनवरी-मार्च, 2017

Volume - 14
Issue - 4

कम्पार्टमेंट के अंदर यात्रा करें, सुरक्षित रहें!

ध्यान दें! ट्रेन की छत, पावदान या कपलिंग पर बैठकर यात्रा न करें। अन्यथा लोको पायलट व गार्ड ट्रेन नहीं चलाएगा और आपको रेलवे पुलिस के हवाले कर दिया जाएगा।

ट्रेन की छत पर यात्रा करने से आप पुल या सुरंग से टकरा सकते हैं या 25000 वोल्ट करंट से प्रभावित हो रहे हाई-ट्रेन तार के सम्पर्क से आकर गंभीर रूप से घायल या मौत के शिकार हो सकते हैं।

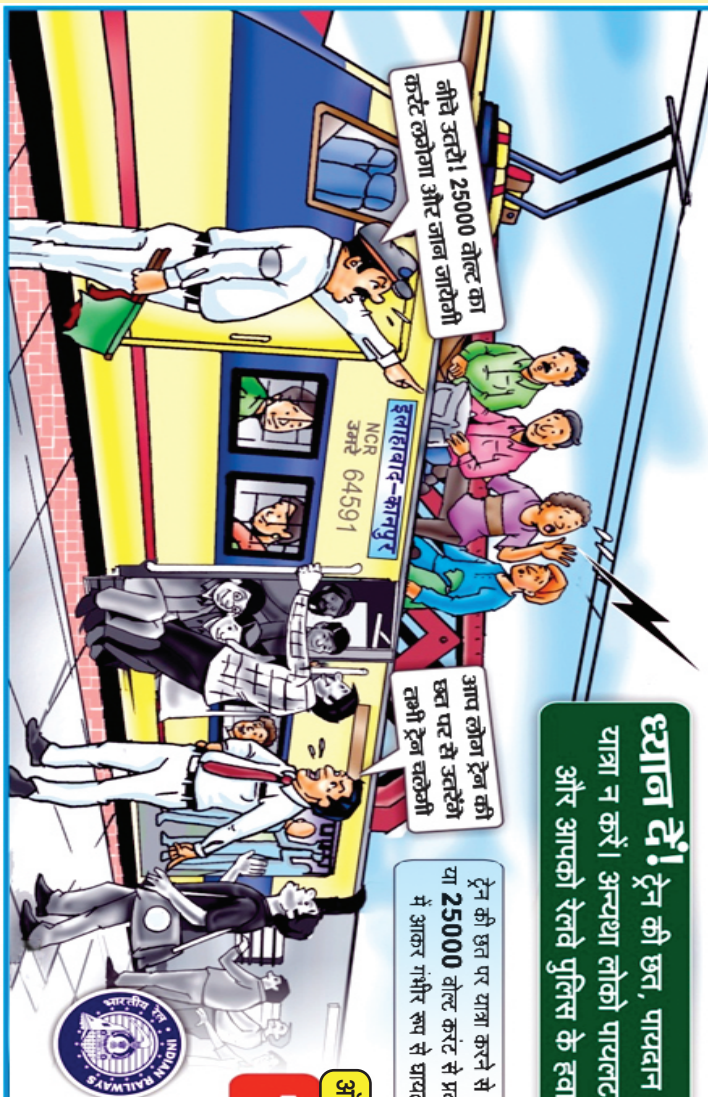
जीबे उतरो! 25000 वोल्ट का करंट लगेगा और जान जायेगी

आप लगेबूट ट्रेन की छत पर से उतरें तो तभी ट्रेन चलेगी

ऑल इंडिया सुरक्षा हेल्पलाइन नं.

182

संरक्षा संगठन
उत्तर मध्य रेलवे
इलाहाबाद



सावधान!
बम किसी भी रूप में हो सकता है...



लावारिस वस्तुओं एवं संदिग्ध व्यक्तियों से सदा सतर्क और सजग रहें।

रेल यात्रा के दौरान रेलगाड़ी एवं रेलवे स्टेशनों पर हर समय सतर्क रहें। ट्रेन पर चढ़कर यह सुनिश्चित कर लें कि सीट के नीचे या ऊपर कोई लावारिस वस्तु तो नहीं है। जैसे-



किसी संदिग्ध वस्तु/व्यक्ति की सूचना आर.पी.एफ./जी.आर.पी. या ड्यूटी पर कार्यरत किसी भी रेलवे कर्मचारी को तत्काल दें।

ऑल इंडिया सुरक्षा हेल्पलाइन नं.

182



उत्तर मध्य रेलवे
इलाहाबाद

24X7 यात्री सेवा हेल्पलाइन नं० **138**

क्या आप भी हमारे पापा की तरह अखबार की सुर्खियां बनना चाहते हैं ?

रेलवे कासिंग दुर्घटना में बच्ची हुई अनाथ
कोहरे के कारण रेलवे कासिंग हादसे में पूरा परिवार मौत के मुँह में समाया
पूरे भारत में 35% सड़क दुर्घटना रेलवे लाइन के आस-पास
असावधानी पूर्वक वाहन चलाने के कारण होती है।
इसलिये **आप मानव रहित रेलवे कासिंग पर..**



निम्न बातों का सर्वे ध्यान



रुकें
ठहरिये संकेत
बोर्ड से पहले

देखें
रेलवे पटरी
के दोनों ओर

सुनें
रेलगाड़ी के
आने की आवाज

पार करें
सावधानी से

मोटर वाहन कानून 1988 धारा 131 के अन्तर्गत मानव रहित, रेलवे कासिंग पार करने से पहले वह रुके अन्यथा चालक को असावधानीपूर्वक मानव रहित लेवल कासिंग पार करने के अपराध में एक वर्ष की सजा/जुर्माना या दोनों हो सकती है।

ध्यान रखें

एक ट्रेन 160 कि.मी. प्रति घंटे की गति से चलती है जिसे 220 मीटर तक की दिखाई पड़ने वाली दूरी तय करने में सिर्फ 5 सेकेण्ड लगता है। इसलिए ट्रेन के निकल जाने के बाद ही लेवल कासिंग पार कीजिए।



उत्तर मध्य रेलवे
इलाहाबाद

एम. सी. चौहान
महाप्रबन्धक
M.C. Chauhan
General Manager



उत्तर मध्य रेलवे
सूबेदारगंज,
इलाहाबाद - 211015
North Central Railway
Subedarganj,
Allahabad - 211015



संदेश

“संरक्षा सर्वप्रथम और सदैव” हम सभी के लिए हमेशा यही मूलमंत्र होना चाहिए। मुझे प्रसन्नता है कि संरक्षा विभाग द्वारा कर्मचारियों की जागरूकता, नियमों की जानकारी हेतु संरक्षा बुलेटिन “जागरूकता” के चौदहवें संस्करण का चतुर्थ अंक समय पर प्रकाशित किया जा रहा है। संरक्षा बुलेटिन के प्रकाशन का उद्देश्य रेल कर्मचारियों को घटित दुर्घटनाओं के कारण से अवगत कराने के साथ भविष्य में इनकी पुनरावृत्ति को रोकना होता है। मैं पत्रिका के प्रकाशन से सम्बन्धित सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को हार्दिक बधाई देता हूँ।

संरक्षित, समयबद्ध एवं सुरक्षित रेल संचालन हमारा परम कर्तव्य है। “शून्य दुर्घटना” हम सबका लक्ष्य होना चाहिए। हम सबकी सर्तकता, सजगता एवं कर्तव्यपरायणता ही इसे सम्भव बनायेगी। हम सबको संकल्प लेना होगा कि स्वयं संरक्षित संचालन हेतु पूर्णतः प्रतिबद्ध, समर्पित रहते हुए साथी कर्मचारियों को भी इस महान उद्देश्य हेतु सदैव प्रेरित एवं जागरूक करता रहूँगा। जनवरी, 2017 से मार्च, 2017 की तिमाही में तीन परिणामी दुर्घटनाएं घटित हुयीं। दिनांक 20.02.2017 को गाड़ी सं. 14723 की मालगाड़ी से टूण्डला यार्ड में बगल की टक्कर एवं दिनांक 30.03.17 महोबा-कुलपहाड़ स्टेशनों के मध्य गाड़ी सं 12189 के आठ कोचों का अवपथन चिन्ता का विषय है। इसी अवधि के दौरान मालगाड़ी के दो लोको पायलटों द्वारा खतरा सिगनल को पार करना व अन्य घटनाएं संचालन व रखरखाव में व्याप्त लापरवाही एवं प्रतिबद्धता में कमी की परिचायक हैं। अतः सभी रेलकर्मियों से अनुरोध है कि बिना शॉर्टकट अपनाए नियमानुसार कार्य करें जिससे इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो।

मुझे विश्वास है कि संरक्षा बुलेटिन का यह अंक भी अन्य पिछले अंकों की तरह ज्ञानवर्धक एवं संरक्षित रेल संचालन में सहायक सिद्ध होगा।

(एम.सी. चौहान)
महाप्रबन्धक

सावधान मनुष्य संरक्षा का सर्वोत्तम साधन है।

एम. पी. सिंह
मुख्य संरक्षा अधिकारी
M. P. SINGH
Chief Safety Officer



उत्तर मध्य रेलवे
सूबेदारगंज,
इलाहाबाद - 211015
North Central Railway
Subedarganj,
Allahabad - 211015

सम्पादकीय

प्रिय रेल साथियों,

राष्ट्र की जीवनरेखा कहलाने वाली भारतीय रेल के संरक्षित संचालन का महत्वपूर्ण दायित्व सभी रेल कर्मचारियों पर है तथा इसको सुनिश्चित करना हम सभी से सदैव अपेक्षित भी है। अमूल्य मानवजीवन एवं बहुमूल्य राष्ट्रीय सम्पत्ति को बचाना प्रत्येक रेल कर्मचारी का परम कर्तव्य है। किसी भी प्रकार की दुर्घटना रेल की छवि धूमिल करती है, खास तौर पर मानवीय भूल से घटित होने वाली दुर्घटना। हमें प्रण लेना है कि हम अपनी गलती, लापरवाही से कोई भी दुर्घटना घटित नहीं होने देंगे। हमें यह भी संकल्प लेना है कि हम संरक्षा के लिए सदैव समर्पित एवं प्रतिबद्ध रहेंगे, साथ ही साथी कर्मचारियों को सदैव सतर्क रहने एवं संरक्षित रेल संचालन हेतु प्रेरित एवं जागरूक करते रहेंगे।

संरक्षा बुलेटिन “जागरूकता” के इस अंक में भी संरक्षा संचेतना दर्शाने वाले सजग कर्मचारियों का विवरण देते हुए संरक्षा के प्रति उनके उल्लेखनीय योगदान को स्मरण किया गया है। बुलेटिन के इस अंक में असामान्य परिस्थितियों में गाड़ियों का संचालन, थर्मिट बेल्टिंग द्वारा रेलों को जोड़ने की विधि एवं अपनायी जाने वाली सावधानियों के साथ स्टेशन के विस्तृत निरीक्षण हेतु चेकलिस्ट का प्रकाशन किया जा रहा है। संरक्षित संचालन हेतु रेलवे बोर्ड से निर्गत जीडीआर जाँच सम्बन्धी प्रावधान एवं इसी विषय पर उत्तर मध्य रेलवे द्वारा जारी संयुक्त प्रक्रिया आदेश का प्रकाशन भी किया जा रहा है।

प्रभावी निरीक्षण एवं सतर्क कर्मचारी ही संरक्षा का सर्वश्रेष्ठ साधन है। मैं आशा करता हूँ कि रेल संचालन से जुड़े सभी कर्मचारी इस बुलेटिन का सदुपयोग करेंगे तथा दुर्घटनामुक्त गाड़ी संचालन की दिशा में अपना योगदान प्रदान करेंगे। मैं इस पत्रिका के अगले अंकों को और अधिक उपयोगी बनाने के लिए आपके लेख, सुझाव और विचार आमंत्रित करता हूँ।

(एम. पी. सिंह)
मुख्य संरक्षा अधिकारी

Email-cso@ncr.railnet.gov.in
Fax 0532-2230442

दुर्घटना बचाने हेतु सर्वोत्तम समय दुर्घटना से पहले का है।

विषय सूची

| सं० | विषय | पेज नं० |
|-----|---|---------|
| 1.0 | जनवरी से मार्च, 2017 में घटित दुर्घटनाओं का विवरण | |
| 2.0 | संरक्षा अभियान | |
| 3.0 | रेलवे बोर्ड एवं मुख्यालय से जारी प्राप्त महत्वपूर्ण-पत्र | |
| 4.0 | विविध विषय | |
| 4.1 | संरक्षा संचेतना दर्शाने वाले कर्मचारियों का सम्मान | |
| 4.2 | असामान् परिस्थितियों में गाड़ियों का संचालन | |
| 4.3 | डाटा लॉगर | |
| 4.4 | Important Instructions to the crew for Prevention of Fire in Locomotive | |
| 4.5 | थार्मेट वेल्डिंग द्वारा रेलों को जोड़ने की | |
| 4.6 | स्टेशन के विस्तृत निरीक्षण हेतु चेक लिस्ट | |
| | | |

जहाँ संरक्षा का अंत होता है, वहीं दुर्घटना शुरू होती है।

अध्याय-1

जनवरी से मार्च, 2017 की तिमाही में घटित परिणामी दुर्घटनाओं का विवरण।

दुर्घटना सं० 1

दिनांक एवं समय - 25.01.2017 को 17.45 बजे

स्थान : सिकरोदा - मुरैना के बीच, कि०मी० 1269/25-33, झांसी मण्डल।

वर्णन : गाड़ी सं० 14624 पतालकोट एक्सप्रेस के पिछले एस०एल०आर० एन०आर० 05741 में आग लगना।

कारण : अघोषित वस्तु का लदान जैसे एसिड (प्रारम्भिक रिपोर्ट)

सबक : लोडिंग के दौरान वाणिज्य नियमावली के प्रावधानों का पालन करें।

दुर्घटना सं० 2

दिनांक एवं समय - 20.02.2017 को 01.45 बजे

स्थान : टूण्डला-गाजियाबाद खण्ड, इलाहाबाद मण्डल।

वर्णन : गाड़ी सं० 14723 अप और मालगाड़ी टी.डब्ल्यू.एस. डाउन (टाटा नगर वर्कशाप साइडिंग मालगाड़ी) के साथ टूण्डला यार्ड में बगल की टक्कर।

कारण : लोको पायलट के द्वारा सिगनल के संकेतों का पालन न करना।

सबक : सम्बन्धित सिगनल के संकेतों की अनुपालन न करना व गति पर नियंत्रण न रखना।

दुर्घटना सं० 3

दिनांक एवं समय - 30.03.2017 को 02.27 बजे

सदैव सतर्क रहे और दुर्घटना से बचें।

स्थान : महोबा - कुलपहाड़ स्टेशनों के मध्य, झाँसी मण्डल।
वर्णन : गाड़ी सं0 12189 अप का महोबा-कुलपहाड़ स्टेशनों के मध्य कि0मी0 1251/4-3 पर अवपथन।
कारण : रेल ज्वाइंट के पास रेल फ्रैक्चर (prima-facie) वरिष्ठ प्रशासनिक स्तरीय जाँच प्रगति पर।
सबक : रेलपथ का उचित अनुरक्षण न होना।

जनवरी से मार्च, 2017 की तिमाही में घटित मुख्यालय रिपोर्टेड दुर्घटनाओं का विवरण।

दुर्घटना सं0 1

दिनांक एवं समय - 04.01.2017 को 04.59 बजे।
स्थान : चन्दारी स्टेशन, इलाहाबाद मण्डल।
वर्णन : गाड़ी सं0 ब्यासनगर गुड्स ने डाउन होम सिगनल नं0 12 को ऑन की स्थिति में पार किया।
कारण : लोको पायलट के द्वारा सिगनल संकेत का पालन न करना।
सबक : सम्बन्धित सिगनल के संकेत की अनुपालना न करना व गति पर नियंत्रण न रखना।

दुर्घटना सं0 2

दिनांक एवं समय - 14.01.2017 को 12.15 बजे।
स्थान : शमसाबाद-भाण्डई खण्ड, आगरा मण्डल।
वर्णन : सड़क वाहन यू.पी. 83-टी-0811 व गाड़ी सं0 71910 का इटावा-आगरा, डी.एम.यू. शटल से मानवरहित समपार सं0 1/सी पर टक्कर।
कारण : सड़क वाहन चालक द्वारा मोटर वाहन नियम व रेलवे अधिनियम, 1989 का पालन न करना।
सबक : (i) समपार फाटक पार करते समय सावधानी बरतनी चाहिए।
(ii) रुको, देखो, जाओ की नीति का सदैव पालन करें।

यात्रियों की संरक्षा आपका पवित्र कर्तव्य है।

दुर्घटना सं0 3

दिनांक एवं समय - 01.02.2017 को 07.30 बजे।
स्थान : रायरू स्टेशन, झाँसी मण्डल।
वर्णन : एलपीजीयू गुड्स स्पेशल के चालक ने एस-18 सिगनल को आन की स्थिति में पार किया।
कारण : लोको पायलट के द्वारा सिगनल संकेत का पालन न करना।
सबक : सम्बन्धित सिगनल के संकेत की अनुपालना न करना व गति पर नियंत्रण न रखना।

दुर्घटना सं0 4

दिनांक एवं समय - 04.02.2017 को 14.00 बजे।
स्थान : टूण्डला स्टेशन, इलाहाबाद मण्डल।
वर्णन : केबिन मास्टर/टूण्डला के द्वारा गाड़ी संख्या एलएचएम गुड्स को सिगनल खराब होने पर लाइन नं. 1 के लिए ऑथोरिटी जारी किया परन्तु रूट लाइन नं0 2 के लिए सेट था जिससे कि गाड़ी लाइन नं. 2 में आ गई जिस पर पहले से ही मालगाड़ी खड़ी थी।
कारण : रूट को ब्लॉक लाइन के लिए बने रहने देना।
सबक : ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंट को बदलना व सामान्य व सहायक नियम 3.40 (2) का पालन न करना।

दुर्घटना सं0 5

दिनांक एवं समय - 24.02.2017 को 01.10 बजे।
स्थान : फराह-बाद खण्ड, आगरा मण्डल।
वर्णन : आर.यू.पी.सी. (रुद्रपुर सिटी) स्पेशल के बाद यार्ड में प्रवेश करते ही 4 लदे हुये बीसीएन प्वाइंट नं. 109 ए पर अवपथित हो गये।
कारण : रेलपथ में खराबी
सबक : उचित अनुरक्षण का न होना।

संरक्षा नियमों का पालन आप पर निर्भर हैं।

अध्याय-2

संरक्षा अभियान

जनवरी से मार्च, 2017 तिमाही में जारी किये गये संरक्षा अभियान।

| क्रम सं० | विषय | अवधि | लागू करने की तिथि |
|----------|--|--------|-------------------|
| 1 | संरक्षा जागरूकता अभियान | 30 दिन | 05.01.2017 |
| 2 | खतरे का सिगनल पार करने से रोकने, गाड़ियों को पास कराने वाले कर्मचारियों पर निगरानी एवं अनुरक्षण क्रिया कलापों के सम्बन्ध में संरक्षा अभियान। | 15 दिन | 10.03.2017 |
| 3 | खतरे का सिगनल पार करने से रोकने, गाड़ियों को पास कराने वाले कर्मचारियों पर निगरानी एवं अनुरक्षण क्रिया कलापों के सम्बन्ध में संरक्षा अभियान। | 15 दिन | 24.03.2017 |
| 4 | शान्तिग के दौरान गाड़ियों का अवपथन रोकने के लिए एक माह का संरक्षा अभियान। | 30 दिन | 25.03.2017 |

संरक्षा बुलेटिन 'जागरूकता' में प्रकाशित निर्देश किसी भी परिस्थिति में विभिन्न नियमावलियों/कोडों में दिये गये निर्देशों का अतिक्रमण नहीं करते हैं।

हर कीमत पर दुर्घटना को बचायें।

अध्याय-3

रेलवे बोर्ड एवं मुख्यालय से जारी महत्वपूर्ण-पत्र उत्तर मध्य रेलवे

याँत्रिक शाखा

इलाहाबाद

दिनांक : 17.03.2017

पत्रांक : याँत्रिक/722-VIII(SPART)

मंडल रेल प्रबंधक

आगरा, झाँसी एवं इलाहाबाद

विषय : Self-Propelled ART/ARMV.

संदर्भ : CPTM पत्र सं० परि./समयपालन बैठक/उमरे/2015 दिनांक 26.02.15

संदर्भित पत्र के पैरा-6 के द्वारा नीतिगत पत्र जारी करने के संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि 3 कोच Self-Propelled ART, कन्वेन्शनल ARMV का रिप्लेसमेंट है। अतः कन्वेन्शनल ARMV के सभी नियम 3 कोच SPART पर भी लागू हैं। अतः किसी भी आपात्कालीन स्थिति में 3 कोच SPART/ARMV की निर्धारित बीट में चिकित्सा सुविधा, बिना किसी विलम्ब के निर्धारित समय सीमा में पहुँचाने के लिये निम्नलिखित दिशा निर्देश जारी किये जाते हैं।

“3 कोच SPART कन्वेन्शनल ARMV का रिप्लेसमेंट है और इसे बेस्ड/होम स्टेशन के बाहर सामान्यतः ऐसी दुर्घटनाओं में ही भेजा जाये जहाँ मेडिकल सुविधा अपेक्षित हों। साथ ही इसे बेस्ड/होम स्टेशन सीमा के अर्न्तगत यार्ड अवपथन इत्यादि के रेस्टोरेशन कार्य के लिए प्रयोग किया जा सकता है। ऐसी स्थिति में यह सुनिश्चित करें कि 3 कोच SPART एक्सीडेंट मेनुअल के पैरा 5.06 (डी) के तहत निर्धारित समय सीमा में किसी भी दुर्घटना की कॉल आने पर यार्ड का काम छोड़कर एक्सीडेंट साइट के लिये रवाना हो।”

Sd/-

(ए.के. मिश्र)

मुख्य चल शक्ति इंजीनियर/डीजल

Copy to : 1. COM, CEE, CSTE, CSO, CMD NCR/ALD- For kind information.

2. Sr. DME/O&F-JHS, AGC & ALD- For necessary action.

3. Sr. DME/Diesel-JHS-For necessary action

4. Sr. DOM-JHS, AGC & ALD- For necessary action.

5. CPRC/HQ NCR- For necessary action.

समय मूल्यवान है, परन्तु संरक्षा बहुमूल्य है।

NORTH CENTRAL RAILWAY

Headquarters Office,
Mechanical Branch,
Allahabad.

No. NCR/Mech./821-II/Pt./JPO
Divisional Railway Manager,
North Central Railway,
ALD, AGC & JHS.

Dated : 08.12.2016

Sub : Safety in Freight Train Examination-GDR checks of freight trains.

Ref : (i) EDME/Frt./Rly. Board letter no. 2008/M(N)/951/13 dated 28.08.2009
(ii) HQ's JPO issued under letter no. Mech./821-II/Pt/JPO/2012 dt. 23.7.14
(iii) DME/Frt/Rly Board letter no. 2013/M(N)/951/22 CC Rakes dated 24.05.16

Instructions for GDR checks of freight trains have been repeatedly issued. Consolidated instructions contained in Railway Board letter under reference (i) are enclosed herewith. Besides Para 4 & 5 of Headquarters JPO (Signed by CME, COM, CCM and CEE) are reproduced below :

Para 4 : After each loading/unloading, at all non-TXR loading/unloading points, GDR check is to be conducted by Loco Pilot and Guard including all DMT rakes. In addition, if a load is stabled for more than 24 hrs. at a station, it is to be given GDR check by Loco Pilot and Guard.

Para 5 : The GDR checks henceforth on NC. Railway will be conducted on standard proforma (copy enclosed at Annexure-II) for which printed booklets should be used by divisions at all loading/unloading points at stations.

Kindly reiterated instruction of Railway Board and directives contained in HQ's JPO to field officers/supervisors and staff. Suitable mechanism to monitor enforcement of correct practice of GDR may please be set up.

Encl : (i) Railway Board letter under reference (i) **Sd/-**
(ii) HQ's JPO dated 23.07.2014 (B.M. Agrawal)
CRSE/NCR

Copy to : COM, CEE, CSO,— For kind information please.
CELE, CMPE/Dsl., CFTM—For kind information & necessary action please.

N.O.O. Sr. DMEs (C&W)/ALD, AGC & JHS

हर दिन संरक्षा का दिन है।

[9]

Government of India Ministry of Railways RAILWAYS BOARD

No. 2008/M(N)/951/13
The General Managers (Open Line)
All Indian Railways

Dated : 28.08.2009

Sub : Safety in Freight Train Examination

GDR Check is an important check for ensuring safety in train operations. Instructions issued from time to time on the subject are being reiterated below :

- GDR check should be done post loading/back loading of a rake.
- After tipping, the rake will be subjected to post-tipping examination. In case less than 3 rakes are being tipped per day the check may be carried out by Guard and Loco Pilot.
- If a rake is stabled at non-TXR point for more than 24 hrs. GDR check should be done before clearance of stabled load.
- If BPC has become invalid then GDR check should be done before taking the rake to the nearest train examination point in the direction of train movement.
- In case of attachment/detachment of the wagon, or reversal of power at non-TXR point, continuity of brake pipe pressure must be ensured by Guard and Loco Pilot.

The items to be checked by Guard and Loco pilot during GDR check have been mentioned in the Annexure to Railway Board's letter no. 2005/M(N)/951/13 dt. 08/02/2006 (copy enclosed)

Railway are instructed to strictly comply with the above.

Sd/-
(G.C. Budhalakoti)
Executive Director Mech.
Engg. (Freight)
Railway Board

संरक्षा पूर्वक कार्य प्रतिदिन की आदत से रखें।
(10)

NORTH CENTRAL RAILWAY

**Headquarters Office,
Mechanical Branch,
Allahabad.**

No. Mech./821-II/Pt./JPO/2012

Dated : 23.07.2014

Sub : Modified JPO regarding running of BOXNHL, BHCNHL and other CC Rakes.

1. Running of CC rakes over NCR is governed by the JPO no. Mech./821-II/12/Pt/JPO dated 10.07.2012 issued under subject head pattern of Freight Train Examination on NC Railway issued by CFTM & CRSE.
2. CC rakes of BOXNHL and BCNHL wagons have extended validity of 7500 kms and 35 days, provided the kms are regularly and correctly logged by the crew in BPC. In the event of record of distance covered by rakes not being maintained correctly, effort is to be made to retrieve the kms run through FOIS, failing which the validity of the CC rakes is to be reduced to 20 days. In such cases, the rake to be moved to its base depot if it is empty and no subsequent loading shall be done. If it is loaded, it will continue to run upto destination and after unloading at destination it will be moved to its base depot in empty condition without any subsequent loading.
3. The divisions must therefore ensure logging of kms by both Loco Pilot and Guard on their respective BPC. Frequent checks should be exercised in this regard and strict compliance ensured by Sr. DME/O&F, Sr. DEE/OP and Sr. DOMs for logging of kms on BPC of all CC rakes (Copy of format for logging of kms in BPC is at Annexure-I).
4. After each loading/unloading, at all non-TXR loading/unloading points, GDR check is to be conducted by Loco Pilot and Guard including all DMT rakes. In addition, if a load is stabled for more than 24 hrs at a station, it is to be given GDR check by Loco Pilot and Guard.

स्टेशन संचालन नियम का अक्षरशः पालन करें।
(11)

5. The GDR checks henceforth on NC Railway will be conducted on standard proforma (Copy enclosed at Annexure-II) for which printed booklets should be used by divisions at all loading/unloading points and stations.

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Sd/- (A.K. Gupta) CME | Sd/- (U.K. Singh) COM | Sd/- (Viayee Ram) CCM | Sd/- (B.K. Sonwane) CEE |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|

Annexure-I

मालगाड़ी द्वारा तय की गई दूरी (लोको पाइलट कृपया भरें)
Distance Travelled (To be filled by Loco Pilot)

| क्रमांक | दिनांक | लोको नं. | ट्रेन नं. | लोको पाइलट का नाम | कहाँ से | कहाँ तक | कि.मी. | कुल कि.मी. | लोको पाइलट |
|---------|--------|----------|-----------|-----------------------------------|---------|---------|--------|-------------|-------------------------------------|
| S.No. | Date | Loco No. | Train No. | हेडक्वार्टर Loco Pilot Name/NQ | From | To | KMS | Cum. KMS | के हस्ताक्षर Loco Pilot SIGN. |
| | | | | | | | | | |

मार्ग में काटे गये वैगनों के विवरण
PARTICULARS OF WAGON & DETACHED ENROUTE

संरक्षा सर्वप्रथम हो, अंत तक हो, एवं सदैव हो।
(12)

Annexure-II

**Post Loading/Post Tippling Checks by the Guard
and the Loco Pilot**

Items to be checked by Guard & Loco Pilot

1. All CBC's and Air Hoses are properly coupled and locked.
2. All the Angle Cocks are in open condition.
3. The last Angle Cock is in closed condition.
4. Empty/Load device handle is in proper position.
5. There is no loose fittings/hanging parts like springs push-pull rod, Brake Beam, Safety brackets, Breake Blocks etc. which may endanger safe running of the train.
6. Hand Brakes are released.
7. Doors of wagons are closed and locked/secured.
8. Check continuity of air pressure/vacuum before starting.

Proforma for joint Check by the Loco Pilot and Guard

1. Date :
2. Train No. and Loco Number :
3. From..... To
4. BPC No.; Date & Station of Issue :
5. Loaded at..... Or Tripped at
6. Time of Locomotive Attached :
7. Total Load :

(Signature of Loco Pilot) (Signature of Guard) (Signature of Station Master)

Loco Pilot Name..... Guard's Name..... Stamp

(This memo should be prepared in 3 copies, one copy to be kept with Loco Pilot, one with the Guard and one will be given by the Guard to the Station Master/Yard Master)

सावधान मनुष्य संरक्षा का सर्वोत्तम साधन है ।
(13)

**Government of India
Ministry of Railways
RAILWAYS BOARD**

No. 2013/M(N)/951/25
The General Managers
All Indian Railways NCR

Dated : 02.01.2014

Sub : CC running of BOXNHL and BCNHL wagons

BOXNHL and BCNHL wagons are being operated on CC pattern with BPC validity of 7500 kms/35 days as per the Railway Board letter No. 2008/M(N)/951/13/CC rakes dt. 11.3.2010. This letter specifies that 'After each loading/unloading the rake will be examined by Guard and Loco Pilot before commencement of journey and observation will be recorded under relevant column of the Brake Power Certificate".

2. CRS/NE circle in his preliminary report of the enquiry into accident resulting in injury to passengers of train No. 12368 Dn. Vikramshila Exp. In Allahabad Division on 18/5/2013 has observed the following irregularities in the BPC for the BCNHL/empty rake which was involved in this accident :
 - (a) The Guard-Loco Pilot check proforma was not attached with the BPC.
 - (b) The kms. earned by the rake had not been logged on the BPC by the Loco Pilots.
3. To avoid such irregularities in future, the following instructions are issued :
 - 3.1. As per Boards' letter no. 2005/M(N)/951/13 dated 8.2.06, the memo of the GDR check should be prepared in 3 copies. One copy should be kept with the Loco Pilot, one with the guard and one should be given by the guard to the SM/YM. The Loco Pilot copy of GDR check should be attached to the BPC and handed over by him to the next crew after completion of his journey (along with the BPC).

हमेशा सतर्कता ही संरक्षा का मूलमंत्र है।
(14)

3.2. As per item 4 of the JPO issued vide Board's letter no. 94/M(N)/951/57 Vol. II/Pt. dated 25.10.04, it is the responsibility of the crew to check that entries regarding distance travelled are clearly and continuously recorded in the BPC. Instructions to crew for 100% logging of kms on BPC must be reiterated by the Zonal Railways. In case it is found that the record of distance covered by the rake is discontinuous or not mentioned correctly, an effort should be made to retrieve the kilometres run after issue of last BPC through FOIS. In the eventuality of not getting such details even from FOIS, BPC of such BOXNHL and BCNHL CC rakes will be deemed to be valid only for 20 days.

Necessary training should be given to Loco Pilots and guards by all Divisions to ensure that instructions on procedure of GDR check as well as recording of Kms. on BPC is carried out correctly. This issues with the concurrence to Traffic Transportation Dte. of railway Board.

Sd/-
(Ashesh Agrawal)
Ex. Director Mech. Engg. (Fr.)
Railway Board

Copies to :

CCRS/Lucknow for kind information.



Adviser (Safety), CAO/FOIS, EDTT(M), EDEE(RS), EDME(Tr.), Railway Board, CMEs & COMs.

संरक्षा का मतलब हमेशा सतर्क।
(15)

अध्याय-4

4.1. संरक्षा संचेतना दर्शाने वाले कर्मचारियों का सम्मान।

संरक्षित, समर्पित उत्कृष्ट कार्य हेतु महाप्रबन्धक स्तर पर संरक्षा पुरस्कार से पुरस्कृत कर्मचारियों का विवरण :

| क्र. सं. | कर्मचारी का नाम एवं कार्य का विवरण | |
|----------|--|---|
| 1. | श्री शकील अहमद, लोको पायलट/पैसे./इलाहाबाद दिनांक 03.09.16 को गाड़ी संख्या डाउन 12295 पर कार्यरत थे। किमी. सं. 679/22-20 के मध्य 3 इन्च से 4 इन्च का रेल में गैप देखा एवं उससे फिश प्लेट गायब था। अविलंब आपात ब्रेक लगाकर गाड़ी को खड़ी किया। 07.32 बजे पी.डब्ल्यू.आई. द्वारा 30 किमी प्रति घंटा का कॉशन लगाया गया। |  |
| 2. | श्री रविशंकर सिंह, सहायक लोको पायलट/पैसे./इलाहाबाद दिनांक 03.09.16 को गाड़ी संख्या डाउन 12295 पर कार्यरत थे। कि.मी. सं. 679/22-20 के मध्य 3 इन्च से 4 इन्च का रेल में गैप देखा एवं उससे फिश प्लेट गायब था। अविलंब आपात ब्रेक लगाकर गाड़ी को खड़ी किया। 07.32 बजे पी.डब्ल्यू.आई. द्वारा 30 किमी प्रति घंटा का कॉशन लगाया गया। |  |
| 3. | श्री वीरेन्द्र कुमार, स्टेशन मास्टर/बरहन दिनांक 27.09.16 को के-25 मालगाड़ी 06.27 बजे पास हो रही थी। इन्होंने ब्रेकवान से दूसरी, तीसरी, चौथी गाड़ी का अवपथन देखा। तुरन्त कार्यवाही करते हुए ओएचई ऑफ कराया जिससे गाड़ी रुक गयी। उसी समय दादरी थ्रू पास हो रही थी। अप तथा डाउन ओएचई ऑफ कराने से दोनों गाड़ियाँ खड़ी हो गयी। |  |
| 4. | श्री प्रदीप कुमार पाल, गार्ड/इलाहाबाद दिनांक 17.10.16 को सीपीसी मालगाड़ी में कार्य करने के बाद इलाहाबाद यार्ड में दूसरे गार्ड को चार्ज देने के बाद सीपीसी मालगाड़ी के नीचे किमी. 825/1025 पर रेल फ्रैक्चर देखा तथा सर्वसंबंधित को सूचित कर सम्भावित दुर्घटना को रोका। |  |

जहाँ सावधानी का अन्त होता है, वहीं दुर्घटना शुरू होती है।

| | | |
|----|---|---|
| 5. | श्री विजय बहादुर, गेटमैन/कंसपुर गुगौली गेट सं 59-सी पर 17-1 की शिफ्ट में कार्यरत थे। गाड़ी सं. 12314 डाउन एक्सप्रेस में जेनरेटर कार में धुआँ निकलता देखा। ओएचई आफ कराकर मॉलवा एडवांस स्टार्टर पर रोका गया। जिसे अग्निशमन यंत्र से बुझाया गया। टीएक्सआर स्टाफ के द्वारा अगले जेनरेटर कार को बन्द कर दिया गया। |  |
| 6. | श्री बच्चू सिंह, टेक्नीशियन प्रथम/कै.वै./टुण्डला दिनांक 25.11.16 को रोलिंग इन परीक्षण के दौरान गाड़ी सं. 3483 में कोच S-6 8वें आर/एसएलआर डी/इण्ड ट्राली में लोवर हैंगर पिन मिसिंग की सूचना एसएसई/कै.वै. को देकर लगवाया और संरक्षा सुनिश्चित की, जिससे संभावित दुर्घटना को बचाया। |  |
| 7. | श्री शैलेन्द्र साहनी, लोको पायलट/कानपुर दिनांक 28.11.16 को डाउन में आती गुड्स ट्रेन जीएन-187 में हैंगिंग पार्ट देखा, संरक्षित परिचालन को दृष्टिगत रखते हुए हैंगिंग पार्ट के विषय में वाकी-टाकी के माध्यम से डाउन ट्रेन के लोको पायलट को सूचित किया। इनकी सूचना पर गाड़ी को रसूलाबाद स्टेशन पर मेन लाइन में नियंत्रित किया तथा गाड़ी की जाँच करने पर ब्रेकवान से दूसरे वैगन में हैंगिंग पार्ट लटकता पाया गया तथा गार्ड द्वारा टीएक्सआर स्टाफ की माँग की। इस तरह ब्लॉक खण्ड जाम होने की संभावित घटना को बचा लिया। |  |
| 8. | श्री जुनैद आलम, सहायक लोको पायलट/कानपुर दिनांक 28.11.16 को डाउन में आती गुड्स ट्रेन जीएन-187 में हैंगिंग पार्ट देखा, संरक्षित परिचालन को दृष्टिगत रखते हुए हैंगिंग पार्ट के विषय में वाकी-टाकी के माध्यम से डाउन ट्रेन के लोको पायलट को सूचित किया। इनकी सूचना पर गाड़ी को रसूलाबाद स्टेशन पर मेन लाइन में नियंत्रित किया तथा गाड़ी की जाँच करने पर ब्रेकवान से दूसरे वैगन में हैंगिंग पार्ट लटकता पाया गया तथा गार्ड द्वारा टीएक्सआर स्टाफ की माँग की। इस तरह ब्लॉक खण्ड जाम होने की संभावित घटना को बचा लिया। |  |
| 9. | श्री चेताराम मीना, गेटमैन/नदबई दिनांक 23.09.2016 को अपने कार्य के दौरान 12.15 बजे गेट से पास गाड़ी सं. शिवपुर+डेहरी ऑन सोन के वैगन की break beam defective report की गाड़ी को लोको पायलट द्वारा अटेंड किया गया। इसके पश्चात् कंट्रोल को मीमो दिया गया एवं गाड़ी जमुना ब्रिज पर अटेंड की गई। |  |

नियमों का पूर्णतया पालन करें व प्रसन्नचित घर लौटें।

इलाहाबाद मण्डल :

संरक्षा में सतर्कता से सम्बन्धित उल्लेखनीय कार्य हेतु इलाहाबाद मण्डल निम्नलिखित कर्मचारियों को मण्डल रेल प्रबन्धक के द्वारा नकद पुरस्कार व प्रशस्ति पत्र से पुरस्कृत किया गया।

क्र.सं. कर्मचारी का नाम एवं कार्य का विवरण

1. दिनांक 07.01.2017 को श्री बृज मोहन, चालक/आगरा ने मालगाड़ी सं0 अप दादरी में गर्म धुरा चिन्हित किया।
2. दिनांक 11.01.2017 को श्री कुमार गौरव, सहायक स्टेशन मास्टर/प्रेमपुर जो करबिगाँव में कार्यरत थे, ने मालगाड़ी सं0 अप शाहगंज में गर्म धुरा चिन्हित किया।
3. दिनांक 11.01.2017 को श्री मुकेश गाँधी, सहायक स्टेशन मास्टर/कलुआ ने मालगाड़ी सं0 एमडीएन में गर्म धुरा चिन्हित किया।
4. दिनांक 01.02.2017 को श्री रामबाबू चालक/इलाहाबाद ने मालगाड़ी सं0 अप हरदुआगंज में गर्म धुरा चिन्हित किया।
5. दिनांक 01.02.2017 को श्री अजय कुमार, सहायक लोको पायलट/इलाहाबाद ने मालगाड़ी सं0 अप हरदुआगंज में गर्म धुरा चिन्हित किया।
6. दिनांक 21.02.2017 को श्री कुमार गौरव, सहायक स्टेशन मास्टर/अहरौरा ने मालगाड़ी सं0 पीपीजीएस में गर्म धुरा चिन्हित किया।
7. दिनांक 20.02.2017 को श्री इमरान खान, सहायक स्टेशन मास्टर/करछना ने मालगाड़ी सं0 अप सीटीआर में गर्म धुरा चिन्हित किया।
8. दिनांक 06.03.2017 को श्री वी. पी. प्रजापति, एस. एस./मनोहरगंज ने गाड़ी सं0 अप 0562 में गर्म धुरा चिन्हित किया।
9. दिनांक 08.03.2017 को श्री त्रिलोकी नाथ, पोर्टर/झिंगुरा ने गाड़ी सं0 पी.एन.पी. में गर्म धुरा चिन्हित किया।
10. दिनांक 10.03.2017 को श्री प्रदीप कुमार, पोर्टर/रूमा ने गाड़ी सं0 डाउन बीओबीआर में गर्म धुरा चिन्हित किया।
11. दिनांक 17.03.2017 को श्री ए. के. यादव स्टेशन मास्टर/सुजातपुर ने गाड़ी सं0 डाउन एमएलडीटी में गर्म धुरा चिन्हित किया।
12. दिनांक 21.03.2017 को श्री बाल कृष्ण, पोर्टर/मेजा ने गाड़ी सं0 डाउन एफयूटी में गर्म धुरा चिन्हित किया।
13. दिनांक 22.03.2017 को श्री शाहरूख खान, पोर्टर/हाथरस ने मालगाड़ी सं0 केएनजेड में गर्म धुरा चिन्हित किया।

गति प्रतिबन्धों का सदैव पालन करें ।

झाँसी मण्डल :

झाँसी मण्डल में संरक्षा में सतर्कता से सम्बन्धित उल्लेखनीय कार्य हेतु निम्नलिखित कर्मचारियों को मण्डल रेल प्रबन्धक के द्वारा नकद पुरस्कार व प्रशस्ति-पत्र से पुरस्कृत किया गया।

क्र.सं. कर्मचारी का नाम एवं कार्य का विवरण

1. श्री आर.एस. शुक्ला, लोको पायलट/झाँसी द्वारा असामान्य घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
2. श्री यशवर्धन करकरे, सहायक लोको पायलट/झाँसी द्वारा असामान्य घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
3. श्री के.के. यादव, लोको पायलट/झाँसी द्वारा रेल फ्रैक्चर का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
4. श्री सुमित कुमार, सहायक लोको पायलट/झाँसी द्वारा रेल फ्रैक्चर का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
5. श्री नाथूराम, पेट्रोलमैन/ललितपुर द्वारा वेल्ड फेल्टोर का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
6. श्री बालमुकुन्द, पेट्रोलमैन/ललितपुर द्वारा वेल्ड फेल्टोर का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
7. श्री सुरेश सिंह, ट्रैक मेन्टेनर/जीरोन द्वारा वेल्ड फेल्टोर का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
8. श्री बी. लाल, ट्रैक मेन्टेनर/जीरोन द्वारा वेल्ड फेल्टोर का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
9. श्री गब्बर सिंह, कीमैन/यूनिट नं0 32 द्वारा हेयर क्रेक का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
10. श्री जे.पी. राजपूत, जेई/पीवे/झाँसी द्वारा व्हील बर्न का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
11. श्री आशाराम, ट्रैक मेन्टेनर/यूनिट नं0 35 द्वारा व्हील बर्न का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
12. श्री पूरनमल, ट्रैक मेन्टेनर/यूनिट नं. 35 द्वारा व्हील बर्न का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
13. श्री भगवान सिंह, ट्रैक मेन्टेनर/यूनिट नं0 35 द्वारा व्हील बर्न का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।

ड्यूटी पर जाने से पहले पूर्ण विश्राम करें ।

14. श्री यमुना प्रसाद, ट्रैक मेन्टेनर/यूनिट नं0 30 द्वारा वेल्ड क्रेक का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
15. श्री राजेश बागला, कीमैन/यूनिट नं0 26 द्वारा हेयर क्रेक का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
16. श्री धीरेन्द्र कुमार, गेटमैन/गेट नं0 355 द्वारा रेल फ्रैक्चर का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
17. श्री के.एल. किम, गेटमैन/गेट नं0 370 द्वारा व्हील बर्न का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
18. श्री सुरेश, मेट, यूनिट नं0 28 द्वारा व्हील बर्न का पता लगा कर सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
19. श्री आर.के. पचौरी, लोको पायलट/झाँसी द्वारा जर्क पहचान कर असामान्य घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
20. श्री नरेश कुमार, सहायक लोको पायलट/झाँसी द्वारा जर्क पहचान कर असामान्य घटना को रोकने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
21. श्री सी. एन. राय गार्ड/झाँसी को असामान्य घटना को रोकने के लिए 500/-से सम्मानित किया गया।
22. श्री आर. एन. कुशवाहा, स्टेशन मास्टर/बदौसा को संरक्षापूर्वक कार्य करने के लिए 500/- से सम्मानित किया गया।
23. श्री विद्यामनुज, प्वाइण्टसमैन/बदौसा को संरक्षापूर्वक कार्य करने के लिए 500/-से सम्मानित किया गया।
24. श्री मंशामुण्डा प्वाइण्टसमैन/बदौसा को संरक्षापूर्वक कार्य करने के लिए 500/-से सम्मानित किया गया।

यदि आप संरक्षा से सम्बन्धित लेख, कविता इत्यादि लिखते हैं, तो आप अपना नाम, पदनाम, मुख्यालय आदि विवरण के साथ निम्नलिखित पते पर सीधे भेज सकते हैं। मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा अनुमोदन के पश्चात् मुख्यालय से प्रकाशित होने वाली जागरूकता पत्रिका में किया जायेगा।

महाप्रबन्धक कार्यालय
मुख्य संरक्षा अधिकारी
उत्तर मध्य रेलवे, मन्दाकिनी ब्लॉक
द्वितीय तल, सूबेदारगंज,
इलाहाबाद, 211015

भाग्य पर निर्भर न रहें, बल्कि संरक्षा में विश्वास रखें।

4.2 असामान्य परिस्थितियों में गाड़ियों का संचालन

अशक्त गाड़ी के लिए राहत इंजन मॉगना

जब किसी गाड़ी का इंजन खराब हो जाता है तो लोको पायलट से गार्ड मालूम करेगा कि राहत इंजन की आवश्यकता है अथवा नहीं।

यदि गाड़ी के इंजन को 30 मिनट में ठीक किया जाना सम्भव न हो और अधिक समय लगने की सम्भावना हो तो राहत इंजन मंगवाने के लिए निकटतम स्टेशन को सूचित किया जायेगा।

सहायता इंजन प्राप्त करने की सूचना भेजने के बाद यदि इंजन की खराबी ठीक कर ली जाये और इंजन गाड़ी चलाने के लिए समर्थ हो जाने की स्थिति में हो तो लोको पायलट सेक्शन कन्ट्रोलर/स्टेशन मास्टर से अनुमति माँगेगा। यदि सहायता इंजन ने उस ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं किया है तो सेक्शन कन्ट्रोलर/स्टेशन मास्टर द्वारा उसे रोक दिया जाएगा और लोको पायलट को यह अनुमति ट्रेन नोटिस नं0/प्राइवेट नम्बर के साथ दी जायेगी तभी लोको पायलट अपनी गाड़ी को सतर्कतापूर्वक अगले ब्लॉक स्टेशन तक ले जायेगा।

जब तक लोको पायलट को अपनी गाड़ी चलाने के लिए सेक्शन कन्ट्रोलर/स्टेशन मास्टर से ट्रेन नोटिस नं0/प्राइवेट नम्बर नहीं मिल जाये अपनी गाड़ी खड़ी रखेगा तथा सहायता इंजन की प्रतीक्षा करेगा।

जब ट्रेन इंजन के गन्तव्य स्टेशन तक जाने की सम्भावना न हो तो लोको पायलट को सहायता इंजन माँगने के लिए तुरन्त कहना चाहिए।

यदि किसी सवारी गाड़ी का इंजन ब्लॉक सेक्शन में खराब हो जाये तो गाड़ी को अलग-अलग भागों में नहीं बाँटा जाना चाहिए। गाड़ी बचाव कार्य करने के बाद एक सहायता इंजन अवश्य माँगना चाहिए। इंजन के साथ जुड़ी गाड़ी तब तक रूकी रहेगी जब तक सहायता इंजन न आ जाए। सहायता इंजन को जोड़कर गाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाया जायेगा और वहाँ पहुँचकर लोको पायलट निर्णय करेगा कि गाड़ी अपने इंजन से ले जायी जा सकती है या दोनों इंजन द्वारा ले जायी जायेगी।

अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में राहत इंजन भेजना

दोहरी लाइन :

स्टेशन मास्टर लोको पायलट की स्थिति की जानकारी देगा और निम्नलिखित प्रपत्र देगा।

1. TA-602 जिस पर निम्नलिखित कॉलम होंगे—

- (1) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान अधिकार (अप या डाउन)
- (2) रोक सिगनलों को ऑन स्थिति में पास करने का अधिकार (स्टार्टर सिगनल ऑफ किया जा सकता है।)
- (3) कॉशन आर्डर जिस पर निम्नलिखित निर्देश होंगे।

एक छोटी सी भूल बड़ी दुर्घटना का कारण बन सकती है।

(i) इंजन की स्पीड दृश्यता साफ होने पर 15 किमी0 प्रतिघंटा और दृश्यता साफ न होने पर 10 किमी0 प्रतिघंटा होगी और लोको पायलट सतर्क रहेगा।

(ii) ब्लॉक सेक्शन में खड़ी गाड़ी का ब्रेकवान तथा इंजन का किमी0 नं0

(iii) अशक्त गाड़ी को पुश/पुल करके जिस स्टेशन की ओर ले जाना है उसका नाम।

ब्लॉक सेक्शन में पहुँचकर चालक अपने इंजन को अशक्त लोड से 20 मीटर पहले खड़ा करेगा उसके गार्ड या सहायक चालक के हैंड सिगनल पर सावधानीपूर्वक आगे बढ़ाते हुए जोड़ लेंगा। वैक्युम/प्रेशर बनाकर लोड को पुश/पुल करेगा।

पुश करते समय आगे ब्रेकवान होने पर गाड़ी की स्पीड 25 किमी0 प्रतिघंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए। यदि दृश्यता साफ नहीं है तो 10 किमी0 प्रतिघंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।

लोको पायलट अगले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर खड़ी करेगा तथा निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा।

स्टेशन मास्टर सिगनल ऑफ करके गाड़ी रिसीव करेगा।

गलत दिशा से :

गलत दिशा से राहत इंजन भेजते समय निम्नलिखित प्रपत्र दिये जायेंगे।

- (1) T/806 (शण्टिंग आर्डर) यदि आवश्यक हो।
- (2) T/511 (स्टार्टिंग आदेश) यदि आवश्यक हो।
- (3) T/A602 जिस पर निम्नलिखित कॉलम होंगे।

(i) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान अधिकार।

(ii) काशन आर्डर-जिस पर निम्नलिखित निर्देश होंगे।

(1) इंजन की स्पीड साफ मौसम में 15 किमी0 प्रतिघंटा से अधिक नहीं, दृश्यता साफ न होने पर 10 किमी0 प्रतिघंटा से अधिक नहीं होगी। चालक सतर्क रहेगा।

(2) अशक्त गाड़ी को पुश/पुल करके जिस स्टेशन पर ले जाना है उस स्टेशन का नाम।

ब्लॉक सेक्शन में पहुँचकर लोको पायलट अशक्त लोड से 20 मीटर पहले इंजन को खड़ा कर लेगा। उसके गार्ड या सहायक लोको पायलट के हैंड सिगनल पर सावधानी से आगे बढ़कर जोड़ लेगा तथा वैक्युम/प्रेशर बनाकर लोड को पुश करेगा या पुल करेगा।

पुश करते समय गाड़ी की स्पीड सबसे आगे ब्रेकवान होने पर 25 किमी0 प्रतिघंटा यदि आगे ब्रेकवान नहीं है तो 10 किमी0 प्रतिघंटा रहेगी।

लोको पायलट अगले स्टेशन के पास पहुँचकर सही लाइन का प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन का अन्तिम रोक सिगनल में जो भी पहले मिलेगा उसके पास गाड़ी खड़ी करेगा और सीटी बजायेगा।

स्टेशन मास्टर T/509 भेजकर गाड़ी को पायलट करवाकर अपने स्टेशन पर रिसीव करेगा।

नोट : यदि गाड़ी खींचकर अगले स्टेशन की ओर लायी जाती है तो बुकड स्पीड से आयेगा और अपने स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर गाड़ी खड़ी करेगा।

सदैव संरक्षा पूर्वक कार्य करने की आदत डालें।

4.3 डाटालॉगर

डाटालॉगर सूक्ष्म संसाधक आधारित बहुउपयोगी वास्तविक समय डाटा अधिग्रहण-पद्धति है। सिगनलिंग इंटरलॉकिंग सर्किट से एनालॉग इनपुट (पावर आपूर्ति, प्वाइंट मशीन करेंट आदि) और डिजिटल इनपुट (रिले पुश बटन का स्टेटस आदि) स्टेशन डेटालॉगर से जुड़े हुए हैं। नैदानिक रूप में ये सिगनलिंग उपकरणों के सफल संचालन, ऑन लाइन मेजरमेंट और त्रुटियों के त्वरित निपटान में सहायता करते हैं। यह ब्लैक बॉक्स की तरह है।

डाटालॉगर की केंद्रीकृत नेटवर्किंग विभिन्न स्थितियों की निगरानी करती है तथा अपवाद रिपोर्ट को समय पर त्वरित कार्रवाई के लिए रिमोट लोकेशन से (लॉक अप) कर देती है।

कंट्रोल चार्ट की आटोमेटिक प्लॉनिंग, किसी भी स्टेशन पर गाड़ी के आवागमन के ऑन लाइन डिस्पले हेतु कंट्रोलर को ग्राफ के तरीके से योजना बनाना इत्यादि में डाटालॉगर के माध्यम से संभव है।

डाटालॉगर का उपयोग निम्नलिखित के लिए किया जाता है :

- घटना के सटीक समय सहित विभिन्न फील्ड फंक्शनों के स्टेटस में परिवर्तनों को रखना।
- आपात मार्ग निरस्तीकरण, कॉलिंग ऑन सिगनल पर किसी गाड़ी को रिसीव करने जैसे महत्वपूर्ण परिचालनों को रखना।
- स्टेशन एवं कंट्रोल कार्यालय में किसी भी त्रुटि की त्वरित घोषणा करना।
- त्रुटि का निराकरण तथा त्रुटि के कारण और सटीक स्थान को सूचित करना।
- एक गाड़ी के लिए सिगनल विफलता, सिगनल विफलता की गलत सूचना और आवर्तक विफलताओं को पता लगाना।
- सूक्ष्म हेल्थ पैरामीटर की लगातार मॉनिटरिंग द्वारा कुछ विफलताओं की भविष्यवाणी करना।
- विफलता/दुर्घटना/असामान्य कार्यप्रणाली के समय घटनाओं का विश्लेषण।
- वास्तविक परिचालन/उपकरणों के उपयोग के मापन द्वारा सिगनलिंग परिसंपत्तियों के आयु को निर्धारित करता है।

त्रुटि की उत्पत्ति :

अलार्म तैयार करने में तर्क का उपयोग किया गया है। विभिन्न प्रकार के रिले के स्टेटस और उनके परिचालन क्रम को पूर्व निर्धारित क्रम के साथ तुलना करके फॉल्ट अलार्म तैयार किया गया है। प्वाइंट विफलता, प्वाइंटों की अंडर व्हील फ्लेशिंग, सिगनलों की ब्लैकिंग, सिगनल के खतरा में रहने पर पासिंग, टर्नआउट्स पर गति इत्यादि के लिए फॉल्ट अलार्म तैयार किया जा सकता है।

हर कीमत पर दुर्घटना को बचायें।

रिपोर्ट का मान्यकरण :

डाटालॉगर जैसे संसाधक आधारित पद्धति में जब तक पीसी में डाटा डाउन लोड नहीं किया जाता, तब तक यह टेम्परेट रहता है। किन्तु डाउनलोडिंग के बाद पाठ्यभाग को सम्पादित किया जा सकता है और ऑकड़ों की अदला-बदली कर रिपोर्ट तैयार की जा सकती है। टेम्परेट रिपोर्ट रिकार्डर आदि से वास्तविक स्थिति को वर्णित नहीं किया जा सकता। दुर्घटना के मामले में डाटालॉगर रिपोर्ट महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। इसलिए रिपोर्ट की विश्वसनीयता के लिए इसकी जाँच की जानी चाहिये।

उद्देश्य :

रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र सं. 2010/Sig/SGF/12 (Data logger) दिनांक 27.10.2011 में निर्देश दिया है कि डाटा लॉगर के कामकाजी समूह की रिपोर्ट को स्वीकार और अंतिम रूप दिये जाने तक निम्नलिखित मुद्दों को संबोधित करने के लिए रेलवे को तत्काल दिशानिर्देश जारी किये जायेंगे।

- (i) न्यूनतम रिले डिजिटल इनपुट के रूप में वायर्ड होना।
- (ii) एनालॉग इनपुट का वायर्ड होना।
- (iii) आउटपुट रिपोर्ट अनुरक्षण, संरक्षा एवं संचालन से संबंधित हो।
- (iv) एलार्म एवं एमएमएस में एकरूपता हो।
- (v) ओ.एफ.सी/क्वाड केबिल के मामलों में नेटवर्किंग रूपरेखाएँ मौजूद नहीं हैं और विभिन्न प्रकार की संगतता के कारण बनाता है।
- (vi) विफलताओं के केन्द्रीयकृत निगरानी प्रदान करने के लिए कार्यप्रणाली उपलब्ध कराना।
- (vii) जोनल मुख्यालय तक की सूची तैयार करने और बोर्ड द्वारा सीधे पहुँचाने की व्यवस्था।

संरक्षा से संबंधित निम्नलिखित रपटें निकालकर दैनिक तौर पर विश्लेषित व सुधारात्मक कार्यवाही करनी है।

सिगनल बॉबिंग, ट्रैक बॉबिंग, प्वाइंट बॉबिंग, प्वाइंट विफलता, प्वाइंट लूज पैकिंग, सिगनल ब्लैकिंग, लैम्प फ्यूज होना, ट्रैक सर्किट विफलता, पावर सप्लाय विफलता, गाड़ी की अधिकतम गति, गाड़ी का विलंब से चलना, खराब सिगनल को पास करना इत्यादि।

उत्तर मध्य रेलवे द्वारा की जाने वाली कार्यवाही :

डाटालॉगर से प्रिन्टेड पोजीशन प्राप्त करने के लिए दिशानिर्देशक प्रलेख के रूप में कृपया आर.डी.एस.ओ. के पत्र No. STS/E/Data logger दिनांक 08.12.2011

Modification/Upgradation Sheet No. RDSO/2011/Sig/DL/002 (Rev. 'O')

Dated 08-12-2011

हर कीमत पर दुर्घटना को बचायें।

4.4 Important Instructions to the crew for Prevention of Fire in Locomotive

A. Electric Locomotive (Conventional)

- (1) Wedging of Q44 relay should be strictly prohibited.
- (2) In case of relay QOP dropping following instruction must be followed :
 - (a) Locomotive should be taken for thorough investigation and checking to the nearest loco sheds if any traction motor is isolated by the driver on line.
 - (b) The working of locomotive with HQOP at off position should be restricted to the nearest trip checking point or loco changing point, preferably the working of train for one or two block section should only be permitted.
 - (c) During working with HQOP at OFF position driver should be advised to have constant watch in HT compartment, rectifier and B.A. panel area and he should more frequently look back for any smoke emission from traction motor.
- (3) Driver should closely monitor to all the blower motors, if corresponding air flow really is isolated. the same should be attended at the nearest trip inspection point or Electric Loco Shed.
- (4) Drivers, Loco Inspectors and maintenance staff should be given training for swift and correct operation of fire extinguishers.

B. Electric Locomotive (3-Phase)

- (1) Whenever the VCB trips while hauling a train with 3-phase electric locomotives, the LP & ALP should immediately check/ read the DDS message carefully on the display screen of computer in the cab for the associated fault.

संरक्षा के लिए कोई अवकाश नहीं होता।

- (2) In case the VCB has tripped through primary Over Current Relay with Priority I fault message the Loco Pilot/Assistant Loco Pilot (LP/ALP) should immediately inspect the Machine Room carefully looking for any signs of fire/smoke. spread/spillage of oil especially near coverter/transformer area and extinguish the same by using portable fire extinguishers.
- (3) Primary Over Current Relay in 3-phase electric locomotives is just like QLM relay in conventional electric locomotives and its operation should attract attention of the running staff in the same manner as for QLM relay.
- (4) In case of larger fire specially over traction converter and transformer area the cocks of 22.5 Kg CO2 Cylinder provided in the locker on ALP side should be operated in both the cabs, keeping the Machine Room door in closed condition,
- (5) If no signs of fire/smoke are observed LP should close the VCB only once more, if the same trips again with Over current Relay, the control electronics will be automatically switched off and panto lowered by software, The LP/ALP should not try to switch 'ON' the control electronics or close VCB again and they should immediately ask for assistance from TLC.
- (6) Any case of fire/smoke message from Fire Detection Unit (FDU) appearing on display screen with/without tripping of VCB should not be ignored and crew should inspect the machine room thoroughly and look for any signs of smoke/fire/overheating/ spark equipments and take further action accordingly,
- (7) It should be ensured that the LP & ALP running 3-phase electric locomotives are fully conversant with the display messages of fault available in the display screen of the computer. Refresher Courses should be arranged for new LPs/ALPs at shorter intervals initially and later' on based on this experience, this may be increased. The importance of Priority I and Priority 2 faults and their consequences should be explained to them.

एक छोटी-सी सावधानी से बड़ी दुर्घटना होने से बच सकती है।

C. Diesel Locomotive

- (1) Ensuring proper cleaning of the complete flooring (underframe) of the locomotive right from one end to the other and cleaning of all the drain holes/pipes provided.
- (2) Ensuring proper protection to the electrical equipments during washing of the locomotive.
- (3) Ensuring proper provision of the filling caps and securing thereof wherever required.
- (4) Checking the condition at clearance between the brake and wheel thread against any rubbing in brake released position and corrective action thereupon
- (5) Ensuring proper working of the components of brake system including brake panel, various valves, air dryers, safety valve, air flow indicator drain valve, brake cylinder piston travel etc.
- (6) Maintaining proper condition of the makings for operation indications, letterings, stencilings, instructions etc at proper and prominent locations of the locomotive.
- (7) Checking the condition of locomotive at the time of turn-out for the presence of any unwanted materials particularly the combustible one and removal thereof.
- (8) Checking the condition of locomotives at the time of turn-out for any loose/hanging/sparking wire/cable etc and corrective action thereon.
- (9) Ensuring proper working of the doors including engine flap doors, radiator room door, driver cabin door etc and also ensuring closed position thereof during locomotive run.
- (10) Checking the condition of locomotive at the time of turn-out for any dribbling/draining/leaking oils etc and corrective action thereon.
- (11) Checking the undergear equipments including gearcase etc for any leakage at the time of turn-out and corrective action thereon.
- (12) Ensuring that the underframe drain-offs do not spread over the undergear equipments.

ट्रेन आपरेशन के दौरान अपना मोबाइल स्विच ऑफ रखें।

4.5 थर्मिट वेल्डिंग द्वारा रेलों को जोड़ने की विधि

थर्मिट वेल्डिंग द्वारा रेलों को जोड़ने की विधि विस्तार से निम्न प्रकार है :

1. रेलों के सिरे सीधे काटें तथा उनके बीच का गैप अनुमत सीमा के भीतर बनायें। यदि रेलों के सिरे तिरछे कटें होंगे, तब उनके बीच का गैप असमान होगा, तथा रेलों का फ्यूजन समान रूप से नहीं हो पायेगा।
2. रेलों के कटे हुए सिरों पर लगी धूल, जंग एवं ग्रीस इत्यादि को, मिट्टी के तले तथा तार ब्रुश द्वारा साफ करें। यदि रेलों के सिरे साफ नहीं होंगे तब थर्मिट स्टील के साथ रेलों के सिरों पर लगी गन्दगी भी फ्यूज हो जायेगी तथा जोड़ खराब बनेगा।
3. एक मीटर के स्ट्रैट ऐज द्वारा रेल हेड एवं गेज फेस की सिधाई करें थर्मिट स्टील के ठंडे तथा ठोस होने पर होने वाले संकुचन को समाहित करने के लिए रेलों के सिरों को अनुमत सीमा के अन्दर ऊँचा उठा दें। नहीं तो जोड़ नीचा हो जायेगा तथा रेल अनुरक्षण में समस्या पैदा करेगा। रेलों की सिधाई करने के लिए रेलों को पच्चरों की सहायता से क्षैतिज तथा उर्ध्वातल में खिसका लें।
4. कुसिबिल एवं टार्च स्टैण्ड को रेल हैड के ऊपर सही स्थान पर सही स्थिति में वेल्डिंग गैप के विपरीत दिशा में बांधें।
5. टार्च स्टैण्ड की स्थिति एवं ऊँचाई की जाँच, प्रीहीटिंग बर्नर/वेल्डिंग टार्च उसके ऊपर रखकर करें इसके बाद इसे हटाकर एक तरफ कर दें, जिससे बाद में प्रयोग के समय समस्या न आये। यदि आवश्यकता हो तो टार्च स्टैण्ड की स्थिति एवं ऊँचाई को आवश्यकतानुसार ऊपर नीचे करके ठीक कर लें।
6. प्रीफैब मोल्ड का सैट रेल सेक्शन के अनुसार लें, तथा उसकी जाँच ठीक प्रकार से कर लें, यदि जरूरत पड़े तो उसे रेल प्रोफाइल के अनुसार रेल पर रखकर सावधानीपूर्वक घिस लें उसके पश्चात् प्रीफैब मोल्ड को मोल्ड शू में सावधानीपूर्वक रखें, यदि प्रीफैब मोल्ड मोल्डशू में पूरी तरह सेट नहीं हुआ है, या उसमें गैप हो तो उस जगह थोड़ी मात्रा (आवश्यकतानुसार) में लूटिंग सैंड लगाकर उसे सेट करें, उसके पश्चात् दोनों जोड़ी जाने वाली रेलों के सिरों के बीच मोल्ड के बीच मोल्ड का (बीचो बीच में) मोल्ड प्रेस की सहायता से बांधें। इस बात को सुनिश्चित करें कि मोल्ड की मध्य स्थिति तथा रेल गैप की मध्य स्थिति आपस में मिल रही हो।
7. मोल्ड को बांधने के पश्चात् रेल प्रोफाइल के अनुसार गैप में लूटिंग सैंड अच्छी तरह से भर दें, अन्यथा पोरिंग के पश्चात् गैप से मैटल निकल जायेगा, जिसके कारण जोड़ खराब हो जायेगा।
8. स्लैंग पाट को मोल्ड शू को नीचे सही स्थान पर रखें, जिससे निकला हुआ स्लैंग उसमें एकत्र हो सके।

गोलाई पर ट्रेन के पीछे नजर रखें।

9. सेन्टर टाप तकनीकी में प्रयोग में लाये जाने वाले केक को घिसकर रख लें, जिससे वो प्रीफैब मोल्ड में ठीक प्रकार से बैठ जाए उसके पश्चात् उसे बाहर रख लें।
10. कुसिबिल स्टैंड, फार्क तथा रिंग की सहायता से कुसिबिल को उचित ऊँचाई पर लगायें, उसके पश्चात् क्लोजिंग पिन को कुसिबिल में डाल कर यह सुनिश्चित करें कि क्लोजिंग पिन बिना किसी बाधा के ऊपर उठ सके उसके पश्चात् कुसिबिल को घुमाकर प्रीफैब मोल्ड के मध्य स्थिति में लायें यह सुनिश्चित करें कि क्लोजिंग पिन की ऊँचाई प्रीफैब के मध्य से उचित दूरी पर हो जिससे टैपिंग करने में कोई बाधा न आये यदि क्लोजिंग पिन बड़ी हो तो उसे काटकर छोटा कर लें। उसके पश्चात् उसमें 5 ग्राम एसबेस्टस, पाउडर डालकर उसके ऊपर स्लैग पाउडर डालें। क्लोजिंग पिन का हैड एसबेस्टस पाउडर से पूरी तरह ढका होना चाहिए अन्यथा रिक्त स्थान होने पर आटोटेपिंग हो जायेगी।
11. कुसिबिल को दुबारा घुमाकर मोल्ड के मध्य लाकर उसकी स्थिति सुनिश्चित करें। उसके पश्चात् उचित रेल सेक्शन तथा उसी ग्रेड का पोरशन डालकर उसे शंक्वाकार रूप दे दें जिससे सामान्य रूप से रियेक्शन हो सके।
12. फ्यूल गैस (ऑक्सीजन तथा एल0पी0जी0 या पेट्रोल वायु की मिश्रण) को उचित दाब पर खेलकर प्रीहीटिंग बर्नर जलायें। यदि ऑक्सीजन, एल0पी0जी0 गैस का प्रयोग कर रहे हों तो एल0पी0जी0 गैस को पहले खोलें उसके बाद ऑक्सीजन खोलें तत्पश्चात् प्रीहीटिंग बर्नर को होल्डर/टार्च स्टैंड के ऊपर लगाकर बर्नर फ्लैम को प्रीफैब मोल्ड के मध्य में केन्द्रित करें।
13. वेल्डिंग कार्य हेतु समय की माप प्री-हीटिंग बर्नर रखने के साथ शुरू करें।
14. यह सुनिश्चित करें कि मोल्ड की जाने वाली रेल का सेक्शन कौन-सा है तथा प्रयोग में लायी जाने वाली गैस कौन-सी है। उसी के अनुसार निर्दिष्ट समय तक रेल फेस की प्रीहीटिंग करें। सेन्टर टाप पोरिंग विधि में केक को प्रीफैब मोल्ड में रखने से पहले उसे अच्छी प्रकार गर्म कर लें।
15. प्रीहीटिंग समाप्त होने के पश्चात् केक को तुरन्त प्रीफैब मोल्ड के मध्य रखें, तथा बर्नर को टार्च स्टैंड से अलग करें तथा कुसिबिल को घुमाकर थिम्बल के बॉटम होल के प्रीफैब मोल्ड को मध्य स्थिति में लाना सुनिश्चित करें।
16. विशेष फुलझड़ी के द्वारा थर्मिट अभिक्रिया कुसिबिल के अन्दर आरम्भ कराये और कुछ सेकेण्ड के पश्चात् टार्च को स्टैंड से अलग करें। टार्च को स्टैंड से अलग करने से पहले आक्सीजन गैस की सप्लाई को पहले बन्द करें, बाद में एल0पी0जी0 गैस को बन्द करें।
17. निर्धारित अवधि में जैसे ही सुपर हीटेड थर्मिट स्टील (पिघला थर्मिट स्टील) स्लेग से अलग हो, तुरन्त ही टैपिंग द्वारा पिघला हुआ थर्मिट स्टील, कुसिबिल के बाटम होल से रेल सिरों के मध्य छोड़ दें। अभिक्रिया के दौरान जैसे ही थर्मिट स्टील स्लैग से अलग हो तुरन्त ही टैपिंग करें। टैपिंग देर से करने पर थर्मिट स्टील से ऊष्मा का हास होगा, जिसके कारण लैक

कार्य करते समय संरक्षा का हमेशा ध्यान रखें।

- ऑफ फ्यूजन हो सकता है तथा जल्दी की गयी टैपिंग से पिघले थर्मिट स्टील के साथ स्लैग चला जायेगा, जिससे जोड़े खराब हो जायेगा।
18. कुसिबिल में बचे शेष स्लैग को, कुसिबिल बाहर की तरफ घुमाकर स्लैग पाट में एकत्र कर लें।
19. समयानुसार क्रम से टार्च स्टैंड, कुसिबिल स्टैंड फार्क, तथा रिंग को हटा दें।
20. जोड़ के ठण्डा होने से पहले रेल हैड के ऊपर एकत्रित स्टील (हेड राइजर) को उपयुक्त ट्रिमिंग प्रबन्ध के द्वारा ठोस होने से पहले काटकर हटा लें।
21. जब जोड़ ठंडा हो जाय तब बचे हुए रिफ्रेक्टरी मैटेरियल, वेल्ड राइजर्स (रनर्स) जो कि वेल्ड की फुट में कौलर के साथ होते हैं, उनको रेल की ओर धक्का मारकर अलग कर दें।
22. यह सुनिश्चित कर लें कि रेल हेड की प्रोफाइल ग्राइन्डिंग करने से पहले रेल की फिटिंग फासनिंग्स पूरी तरह कस दी गई हो।
23. घिसाई की अनुमत सीमा प्राप्त करने के लिए उचित रेल घिसाई मशीन/रेल प्रोफाइल ग्राइन्डर का प्रयोग करें।
24. थर्मिट वेल्ड की दीर्घायु के लिए जरूरी है कि वेल्डिंग के पश्चात् किये जाने वाले सभी कार्य पूर्ण कर लिये जायें।

वेल्डिंग करने से पहले सावधानियाँ

1. वेल्डिंग कार्य शुरू करने से पहले यह सुनिश्चित कर लें कि सभी उपकरण तथा उनसे सम्बन्धित अन्य संयंत्र कार्य करने की दशा में हो।
2. यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि खर्च होने वाला सामान जैसे (पोरशन, प्रीफैब मोल्ड) इत्यादि जरूरी तकनीकी के अनुसार उपलब्ध है।
3. यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि वेल्ड की जाने वाली रेल अच्छी स्थिति में हो तथा अल्ट्रासोनिक जाँच में पास हो।
4. यह सुनिश्चित करना चाहिए, कि वेल्डिंग करने के लिए पर्याप्त ट्रैफिक ब्लाक समय दिया गया हो।
5. यह सुनिश्चित करना चाहिए कि लाइन का बचाव नियमानुसार किया गया हो (जैसे जाम झण्डा, डिटोनेटर) इत्यादि उचित दूरी पर लगा हो।
6. वेल्डिंग कार्य के लिए वेल्डर व सुपरवाइजर दोनों के पास वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र होना आवश्यक है।

जरा-सी सावधानी, संरक्षा के लिए उत्तम साधन है।

वेल्डिंग करने के बाद सावधानियाँ

1. ट्रेन पास करने से पूर्व तथा ट्रैफिक ब्लॉक खत्म करने से पहले यह सुनिश्चित करें कि वेल्ड को ठण्डा होने के लिए 30 मिनट का समय मिल सके तथा ट्रैक में सभी फिटिंग्स को वापस लगा दिया गया हो।
2. पोरर तथा राइजर तोड़ने से पहले यह सुनिश्चित कर लें कि वेल्ड वातावरण के तापमान तक ठण्डा हो गया है।
3. स्लीपरों को पुनः उसी स्पेसिंग में लायें तथा उसकी पैकिंग अवश्य करावें।
4. सुनिश्चित करें कि वेल्ड जोड़ पर लगी सभी बालू तार ब्रुश द्वारा हटा दी गयी हो।
5. जोड़ की अल्ट्रासोनिक होने पर वेल्ड पर जोगल फिश प्लेट बंधी रहने दें तथा वेल्ड के नीचे लकड़ी का गुटका (नोचिंग करके) अवश्य लगायें।
6. ए.टी. वेल्डिंग मैनुअल के अनुसार वेल्ड की पेन्टिंग अवश्य करें।
7. जोड़ की घिसाई 24 घण्टे के भीतर हो जानी चाहिए तथा जब तक ग्राइन्डिंग न हो, ट्रेन को धीमी गति से पास करें।
8. वेल्ड के ऊपर पहचान के सभी विवरण मुख्यालय के निर्देशानुसार पंच मार्किंग द्वारा सुनिश्चित करें।

थर्मिट वेल्डिंग तकनीक के विभिन्न गैपों की माप (पैरामीटर)

| | | | |
|--------------------------------|-----------------------------|---------------|----------------|
| विवरण | 25 मि.मी. गैप | 50 मि.मी. गैप | 75 मि.मी. गैप |
| गैप | 25 ± 1 मि.मी. | 50 ± 1 मि.मी. | 75 ± 1 मि.मी. |
| पोरसन का वजन (लगभग) | 10.8 कि.ग्रा. | 13.5 कि.ग्रा. | 22.00 कि.ग्रा. |
| (52 कि.ग्रा. रेल सेक्शन) | | | |
| ऊर्ध्वाकार सिघाई | 1.00 – 1.25 | 1.25 – 1.50 | 2.50 – 3.00 |
| (1 मीटर गज दोनों तरफ) | मि.मी. ऊँचा | मि.मी. ऊँचा | मि.मी. ऊँचा |
| क्षैतिज सिघाई (गेज साइड में) | 0 – 0 | 0 – 0 | 0 – 0 |
| एक मी. गज से) | (निर्धारित सीमा 0.5 मि.मी.) | | |
| प्री-हीटिंग समय (पेट्रोल टैंक) | 10 – 12 | 18 – 20 | 20 – 25 |
| द्वारा दबाव 100+10 पी.एस.आई. | मिनट | मिनट | मिनट |
| पाउण्ड प्रति वर्ग इंच) | | | |

निर्धारित विधि पूर्वक काम करे, शार्टकट खतरनाक होता है।

| | | | |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| प्री-हीटिंग समय (ऑक्सीजन व | 2.00 – 2.50 | 2.50 – 300 | 300 – 400 |
| एल.पी.जी. द्वारा दबाव | | | |
| एल.पी.जी. 2.00 – 2.50 | | | |
| कि.ग्रा./वर्ग से.मी. आक्सीजन | | | |
| दबाव 7-8 कि.ग्रा./वर्ग से.मी. | | | |
| रियेक्शन समय | 20 ± 3 | 20 ± 3 | 25 ± 5 |
| सेकण्ड | सेकण्ड | सेकण्ड | सेकण्ड |
| टैपिंग | स्लेग अलग | स्लेग अलग | स्लेग अलग |
| होने के | होने के | होने के | होने के |
| पश्चात् | पश्चात् | पश्चात् | पश्चात् |
| विवरण | 25 मि.मी. गैप | 50 मि.मी. गैप | 75 मि.मी. गैप |
| मोल्ड प्रतीक्षा समय | 4-6 मिनट | 6-7 मिनट | 10-12 मिनट |
| काटने का समय (छेनी द्वारा) | 4 मिनट | 5-6 मिनट | 8-9 मिनट |
| काटने का समय (बेल्ड ट्रिगर द्वारा) | 30 सेकण्ड | 30 सेकण्ड | 1-2 मिनट |
| | | 1 मिनट | 1 मिनट |
| गाड़ी पास करने के समय | 30 मिनट | 30 मिनट | 45 मिनट |
| पीरिंग के पश्चात् | | | |
| उर्ध्वाधर सीमाएँ अन्तिम | 0 (मि.मी. से | 0 (मि.मी. से | 0 (मि.मी. से |
| घिसाई के पश्चात् | 0.4 मि.मी. तक | 0.4 मि.मी. तक | 0.4 मि.मी. तक |
| | (10 से.मी. | (10 से.मी. | (15 से.मी. |
| | गज द्वारा) | गज द्वारा) | गज द्वारा) |
| अन्तिम घिसाई के पश्चात् | 0 (मि.मी. से | 0 (मि.मी. से | 0 (मि.मी. से |
| क्षैतिज सीमाएँ | 0.4 मि.मी. तक | 0.4 मि.मी. तक | 0.4 मि.मी. तक |
| | (10 से.मी. | (10 से.मी. | (15 से.मी. |
| | गज द्वारा) | गज द्वारा) | गज द्वारा) |

सतर्कता संरक्षा का पूरक है।

4.6 Check List-Detailed Inspection of Station

- S.N.
1. **On Duty Staff**
 - I. Name of SM/ASM
 - II. Portar
 - III. Safaiwala
 2. **ASM Office**
 - I. Private Number Book :
 - (a) Private No. book in personal custody.
 - (b) Certificate of correctness of the pages.
 - (c) Separate private number being used for different transaction.
 - (d) No. erasing or over writing.
 - (e) Horizontal line is drawn after each duty shift.
 - (f) Horizontal red line is drawn after each day.
 - (g) Cross check private number with adjacent block station and gate.
 - II. Keys of slide box, block instrument etc. in personal custody.
 - III. Position of running lines and slide colors applied.
 - IV. Position of block instruments, date of inspection and date of overhauling.
 - V. Train Signal Register :
 - (a) All pages serial numbered and bears the station stamp.
 - (b) Safety slogans being written.
 - (c) Particulars of blocking of running lines.
 - (d) Cross checked with station relief diary.
 - (e) Cross check TSR timing of last train with adjacent station.
 - (f) Whether the block instrument indicates the condition of block section correctly and is corresponding with the entries in TSR.
 - VI. Station Relief Diary :
 - (a) Certificate of correctness of the pages.
 - (b) Separate private number being used for different transaction.
 - (c) No. erasing or over writing.
 - (d) Line position entered and initialed by the staff taking over.
 - (e) Particulars of stock stabled in the siding.
 - (f) Last train in UP & Dn direction.
 - (g) Last private number used along with purpose.
 - (h) All unusual features such as signal failure, relay room open etc. are entered below the last train entry correctly in red ink.
 - (i) Roaster of on duty staff written.
 - VII. Crank Handle box locked properly :
 - (a) Box sealed and locked.
 - (b) Signature taken from S & T staff on TSR.
 - (c) Cross check crank handle failure with signal failure register.
 - VIII. OHE Key box locked properly :
 - (a) Box sealed and locked.
 - (b) Signature taken from S & T staff on TSR.
 - IX. Station Master Switches available for switching of the OHE.
 - X. Separate light indicators available for OHE.
 - XI. Complete arrival book-UP & DN direction :
 - (a) Date entered in red ink of the top.
 - (b) Date and Train number written by ASM on duty before sending it to the guard.
 - (c) Time of train arrival checked with the TSR.
 - XII. Signal failure Memo :
 - (a) Signature and time of S&T staff on memo.
 - XIII. Signal failure Register :
 - (a) Cross check signal failure register with T-369 (3b).
 - (b) Monthly summary of signal failure in signal failure register being signed by SE/Sig., SE/P. way & SS.
 - XIV. Unusual Register (for Loco Pilot)
 - XV. Disconnection & reconnection Register :
 - (a) Approximate duration being indicate
 - (b) Purpose of disconnection indicate
 - (c) Entries being made in TSR.
 - (d) Entries being made in station relief diary.
 - (e) Private number being exchanged with adjoining station in case of disconnection of block instrument.
 - (f) Monthly summary being prepared.
 - XVI. Disconnection & reconnection memo book :
 - (a) All disconnection & Reconnection issued are pasted.
 - XVII. Relay room key register :
 - (a) Purpose of taking key being mentioned.
 - (b) Approximate duration being indicated.
 - (c) Signals and Points likely to be effected mentioned.
 - (d) MSM/ESM sign in full.
 - XVIII. Caution Order Board :
 - (a) Displayed at prominent place.
 - (b) Speed restriction being daily update.
 - (c) Cross check with Caution order register and book (T-409)
 - XIX. Caution Order Register :
 - (a) Location in between stations in full.
 - (b) Kilometer
 - (c) Nature of restriction

सतर्कता में लापरवाही जीवन के लिए घातक होती है।

हमेशा सतर्कता से कार्य करें।

- (d) Cause of restriction
- (e) Protected by
- (f) Number of deficiencies noticed.
- XX. Caution Order Memo Book (Cross checked with caution register) :
 - (a) Location in between stations and kilometer.
 - (b) Nature and cause of restriction.
 - (c) Protected by
 - (d) Signature of issuing authority with designation.
- XXI. Emergency cross over register :
 - (a) Daily check once in a day
 - (b) Cross over being used daily in course of normal train operation
 - (c) Other deficiencies noticed
- XXII. Accident chart :
 - (a) Displayed in conspicuous place.
 - (b) Represent actual yard layout.
 - (c) All accidents of last three years are indicated.
 - (d) Detailed particulars of accidents for current year.
- XXIII. Accident Register :
 - (a) Proper register being used.
 - (b) Number of accidents pending finalization.
 - (c) Cross checked location entered in accidents register with those entered in accident chart.
 - (d) NIL entries being made for accident free months.
- XXIV. Fog signal register :
 - (a) Fog signal post exists and the staff are aware of them.
 - (b) Signature of staff being taken.
 - (c) Staff tested once in three month and results recorded.
 - (d) On duty staff tested on use of detonators.
- XXV. Load stable register :
 - (a) Both side of load must be chained.
 - (b) Both side of load minimum four sprog/wedges provided.
 - (c) Minimum six wagon both side hand brake Tightened.
 - (d) Load must be intact.
 - (e) Entry made in TSR and station relief diary.
- XXVI. T/369 (1) Advance authority to pass defective signals :
 - (a) Signature of Loco Pilot
 - (b) Signature of Station Master and Station seal
- XXVII. T/369(3b) Authority to pass signal in 'ON' or defective position :
 - (a) Signal description and name of signal
 - (b) Private number
 - (c) Signature of Loco Pilot
 - (d) Signature of Station Master and seal

समय-समय पर जारी संरक्षा नियमों से अवगत रहें

- XXVIII. T/409 caution order :
 - (a) Loco Pilot signature
- XXIX. T/509 Authority to receive a train on an obstructed line :
 - (a) Line number (in word and in figure)
 - (b) Signature of Loco Pilot
- XXX. T/511 Authority to start from a non signaled line :
 - (a) Line number (in word and in figure)
 - (b) Signature of Loco Pilot
- XXXI. T/512 Authority to start from a line with common starter signal :
 - (a) Private number
 - (b) Line number (in word and in figure)
 - (c) Token for line clear ticket number
 - (b) Signature of Loco Pilot
- XXXII. T/A 602 Authority to proceed for relief engine/train into an occupied block section :
 - (a) Kilometer from to
 - (b) Signal no.....
 - (c) Kilometer given in Caution Order
 - (d) Loco Pilot and Guard signature
- XXXIII. T/B 602 Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section :
 - (a) Kilometer from to
 - (b) Signal no.....
 - (c) Kilometer given in Caution Order
 - (d) Loco Pilot and Guard signature
- XXXIV. T/C 602 Authority for working of trains during total interruption of communication on double line section :
 - (a) Kilometer from to
 - (b) Signal no.....
 - (c) Kilometer given in Caution Order
 - (d) Loco Pilot and Guard signature
- XXXV. T/E 602 Line clear enquiry message asking line clear for dispatch of trains total failure of communication on single line section.
- XXXVI. T/F 602 conditional line clear message.
- XXXVII. T/G 602 Conditional line clear ticket (UP) :
 - (a) Private number
 - (b) Particular of trains left
 - (c) Particulars of train follow
- XXXVIII. T/H 602 Conditional line clear ticket (DN) :
 - (a) Private number
 - (b) Particular of trains left
 - (c) Particulars of train follow

सतर्क व्यक्ति ही संरक्षा का पालन कर सकता है।

- XXXIX. T/I 602 Message on restoration :
- Time of the first train number..... arrived..... (with TSR)
 - Private number
- XL. T/609 Written permission by guard to loco pilot to proceed to next station from section :
- Signature of Loco Pilot and Guard
- XLI. T/806 Shunting order :
- Signature of Loco Pilot and Guard
- XLII. T/A 912 Authority to pass automatic/semi automatic/manually operated/ gate signals :
- Signature of Loco Pilot and Guard
- XLIII. T/B 912 Authority to proceed without line clear on automatic block signaling territory :
- Signature of Loco Pilot and Guard
- XLIV. T/C 912 Authority to proceed for relief engine/train into an automatic block signaling section :
- Signature of Loco Pilot and Guard
- XLV. T/D 912 Authority to proceed on automatic block system during prologue failure of signals.
- Private number
- XLVI. T/A 1425 Line clear enquiry and reply message (train dispatching station)
- XLVII. T/B 1425 Line clear enquiry and reply message (train receiving station)
- XLVIII. T/C 1425 Paper line clear ticket (UP).
- XLIX. T/D 1425 Paper line clear ticket (DN).
- T/1518 Trolley/Lorry/OHE Ladder Trolley Notice.
 - T/1525 Motor Trolley permit.
 - T/901(4) Authority to pass on/defective signal of mid section modified semi automatic stop signals.
- LIII. T/510 Authority to receive of a train on non signal line.
- 3. Inspection of ARME :**
- Scale-I = ALD, CNB, TDL, AGC, MTJ, BNDA.
 - Scale-II = KRJ, ALJN, MNQ, PHD, ETW, FTP, CUK, MZP, DHO, OR, GWL, AF, MKP, MTJ
- Name of the doctor Incharge of the ARME
 - Scale of the ARME provided
 - List of items available.
 - Date of last inspection of concerned DMO/Sr. DMO
 - ARME being periodically inspected
- 4. First Aid Box :**
- 5. Night Inspection :**

गलत निर्णय विनाश का कारण बन सकता है।

- Night inspection conducted regularly.
 - Last night inspection conducted
 - Private number exchanged with control during inspection
- 6. Safety Meeting :**
- Particular of last meeting held :
 - Date/Time
 - Subject
 - Number of staff attended
 - Signature of staff being taken
 - Safety meeting conducted regularly
 - Effectiveness of Meeting
- 7. Station Working Rule :**
- SWR No.
 - Date of issue of SWR
 - Date of enforcement of SWR
 - Amendment slip issued
 - Hindi/Vernacular version of current SWR is available
 - Any deficiency noticed
- 8. Assurance Register :**
- Three separate version maintained for
 - Staff conversant with English
 - Staff conversant with Hindi
 - Illiterate staff
 - Proforma of assurance correctly worded
 - Reference of SWR correctly worded
 - Reference of Amendment slip correctly given
 - All relevant column being filled up correctly
 - Cross check with attendance register
 - Being maintained in duplicate
 - Any deficiencies noticed
- 9. Power Block Register :**
- Particular of last block given
 - Time from to
 - Stations between
 - Up line/Dn line
 - Purpose
 - Private number exchanged with control
 - Number of other deficiency noticed
- 10. Engineering Block Register :**
- Particular of last block given
 - Time from to
 - Stations between

आज ही नहीं बल्कि कभी भी असुरक्षित कार्य न करें।

- (d) Up line/Dn line
- (e) Purpose
- (f) Private number exchanged with control
- (g) Number of other deficiency noticed
- 11. Manuals :**
 - (a) G & SR
 - (b) Accident Manual
 - (c) Block Working Manual
- 12. Bio-Data Register :**
 - (a) Separately maintained for class III & class IV staff
 - (b) Number of staff overdue various item
 - (i) Periodical Medical examination
 - (ii) Refresher course
 - (iii) Panel competency
- 13. TI Inspection Register :**
 - (a) Last causal inspection conducted
 - (b) Last night inspection conducted
 - (c) Last detailed inspection conducted
 - (d) Compliance are noted
- 14. Officer Inspection Register :**
 - (a) last inspection conducted by
 - (b) Date
 - (c) Compliance are noted
- 15. Safety Circular/Safety Bulletin :**

| File | Issued | Available |
|--------------------------|--------|-----------|
| (a) Div. Safety Bulletin | | |
| (b) HQ Safety Bulletin | | |
| (c) Div. Safety Bulletin | | |
| (d) Other Circulars | | |

Assurance of all staff are taken.
- 16. Essential Equipment :**
 - (a) Safety equipment required as per SWR is available
 - (b) List of essential equipment displayed
- 17. Attendance Register :**
 - (a) Certificate regarding correct number of pages
 - (b) Daily summary being prepared
 - (c) Daily summary being countersigned by SM
 - (d) No erasing and over writing
 - (e) Three samples cross check with station relief diary
- 18. The following chart/list are prominently displayed :**
 - (i) Fire fighting arrangements
 - (ii) List of Fire extinguisher and fire bucket

- (iii) List of Railway/Civil Doctors and hospitals with Mobile/DOT nos.
- (iv) List of nearest hospitals with details of accommodation
- (v) Staff qualified in first aid
- (vi) Duty roaster
- 19. Safety posters and other literature :**
 - (i) Safety posters correctly and judiciously displayed
 - (ii) Displayed of a conspicuous place
 - (iii) Condition of Poster is reasonable good
- 20. Inspection of Station Building :**
 - (I) Approach road and Concourse area
 - (a) Properly maintained
 - (b) Approach road metalled
 - (c) Surrounding area neat and clean
 - (d) Adequate lighting at night
 - (e) Building presence a neat look from out side
 - (II) Waiting Hall :
 - (a) Properly maintained
 - (b) Floors being swept and mopped regularly
 - (c) Walls and roof in good condition
 - (d) Adequate numbers of Benches and Chair available
 - (e) Train timings printed near booking windows
 - (III) Separate latrines for ladies and gents
 - (a) Supply of water
 - (b) Light facility
 - (c) Condition of cleaning
 - (IV) Waiting Hall :
 - (a) Properly maintained from inside
 - (b) Floors being swept and mopped regularly
 - (c) Doors and Windows in good condition
 - (d) Adequate numbers of Tables and Chair available
 - (e) Availability of Train timings board
 - (f) Bathroom neat and clean

Signature :
Name :
Designation :
Date :