

# संरक्षा SANRAKSHA

अक्टूबर-दिसंबर  
2022



अंक - 69



प्रधान कार्यालय, संरक्षा विभाग  
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर

Head Quarter, Safety Organisation  
South East Central Railway, Bilaspur

---

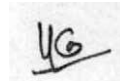
## प्रस्तावना

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के संरक्षा बुलेटिन "संरक्षा" के अक्टूबर-दिसंबर 2022 के इस अंक को प्रकाशित करते हुए मुझे अति प्रसन्नता हो रही है।

संरक्षा संगठन द्वारा रेल कर्मचारियों में संरक्षा के प्रति जागरूकता पैदा करने, उन्हें संरक्षित रेल परिचालन हेतु शिक्षित करने, विगत रेल दुर्घटनाओं के विषय में कर्मचारियों के बीच जागरूकता पैदा करने के लिए एवं मुख्यालय और बोर्ड द्वारा जारी नवीनतम एवं अद्यतन जानकारी को सम्बंधित कर्मचारियों तक पहुंचाने के लिए संरक्षा बुलेटिन "संरक्षा" का प्रकाशन किया जाता है।

बीते तिमाही में इस रेलवे में एक अवपथन एवं एक SPAD की दुर्घटनाएँ हुईं। नागपुर डिविजन के दारेकसा यार्ड में मल्टिपल टर्नआउट से गुजरते हुये पैनल रेल रैक के पीछे से चौथे वैगन के खुले हुए लोअर फ्लैप डोर के बगल के वैगन (पीछे से तीसरा) के हेड स्टॉक में जाकर फँसने के कारण अवपथन की घटना हुई। बिलासपुर डिविजन के पेंड्रा रोड-सारबहरा ब्लॉक सेक्शन में ब्रेक सिस्टम के अनियमित व्यवहार के कारण अनियंत्रित होने के कारण बीएमबीएस वैगन वाले लोडेड ट्रेन का सारबहरा स्टेशन में एसपीएडी की घटना हुई। बीएमबीएस रैक के एसपीएडी की घटनाओं में वृद्धि को देखते हुये आरडीएसओ द्वारा दिनांक 31.12.2022 को बीएमबीएस युक्त फ्रेट रैक के परिचालन से संबन्धित गति प्रतिबंध सहित अन्य आवश्यक निर्देश दिए गए हैं। इस संबंध में जारी निर्देशों का सख्ती से पालन करने की आवश्यकता है।

मैं आशा करता हूँ कि संरक्षा बुलेटिन का यह अंक सभी कर्मचारियों के लिए दुर्घटना मुक्त गाड़ी परिचालन की दिशा में लाभप्रद होगा।



(प्रदीप कुमार)

मुख्य संरक्षा अधिकारी  
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

---

---

---

### अनुक्रमणिका / INDEX

क्र. सं. Sr. No.	विषय Subject	पृष्ठ सं. Page No.
1.	दुर्घटना सांख्यिकी (Accident Statistics)	2
2.	चालू माह में किए गए संरक्षा के महत्वपूर्ण कार्य Important works of Safety done in current months	3
3.	संरक्षा अभियान / Safety Drives	6
4.	संरक्षा संगोष्ठी / Safety Seminars	7
5.	क्षेत्रीय संरक्षा परिपत्र Zonal Safety Circular	10
6.	Addendum & Corrigendum of General and Subsidiary Rule Book 2013 of S. E. C. Railway	20
7.	Addendum & Corrigendum of Operating Manual Book 2008 of S.E.C.Railway	21
8.	Railway Board letter regarding measures for operation of BMBS fitted freight trains	24
9.	संरक्षा के सिपाही	25

**1. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे पर दुर्घटनाओं की तुलनात्मक स्थिति**  
**Comparative Position of Accidents on S.E.C. Railway**

कोटि Category	2021 (अक्टूबर-दिसंबर)			2022 (अक्टूबर-दिसंबर)		
	यात्री गाड़ी Passenger	मालगाड़ी Goods	कुल Total	यात्री गाड़ी Passenger	मालगाड़ी Goods	कुल Total
<b>परिणामी CONSEQUENTIAL</b>						
i) टक्कर Collision	-	-	-			
ii) अवपथन Derailment	-					
iii) समपार फाटक Level Crossing	-	-	-	-	-	-
iv) गाड़ी में आग लगना Fire on Train	-	-	-	-	-	-
<b>अपरिणामी Non-CONSEQUENTIAL</b>						
<b>A. अन्य गाड़ी दुर्घटना Other Train Accidents</b>						
i) टक्कर Collision	-	-	-	-	-	-
ii) अवपथन Derailment	-	3	3	-	1	1
iii) समपार फाटक Level Crossing	-	-	-	-	-	-
iv) गाड़ी में आग लगना Fire on Train	-	-	-	-	-	-
v) Miscellaneous (अन्य) Accident	-	-	-	-	-	-
<b>B. सांकेतिक INDICATIVE</b>						
i) सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना SPAD	-	1	1	-	1	1
ii) निवारित टक्कर Averted Collision	-	-	-	-	-	-
iii) ब्लॉक नियमों का उल्लंघन Breach of Block Rules	-	-	-	-	-	-
<b>C. उपकरण विफलता Equipment Failure</b>	-	-	-	-	-	-
<b>D. यार्ड दुर्घटना (डिरेलमेंट) Yard Accident (Derailment )</b>	-			-	-	-
<b>कुल Total</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>



---

---

## 2. माह अक्टूबर - दिसंबर 2022 के दौरान किए गए महत्वपूर्ण कार्य

### Important works done during the month of October-December 2022

#### अक्टूबर माह में किए गए प्रमुख कार्य :

- i. रायपुर मण्डल में, दाधापारा-मांढर सेक्शन में दिनांक 14.10.22 को मुख्यालय दल द्वारा एस.ए.जी. स्तर का इंटर रेलवे संरक्षा ऑडिट किया गया।
- ii. अग्निशमन उपकरणों के उपयोग के प्रति जागरूकता पैदा करने के लिए, माह के दौरान 366 स्टेशन कर्मचारियों एवं ट्रेन रनिंग कर्मचारियों को इलेक्ट्रिक लोको ट्रेनिंग सेंटर/उसलापुर, बहु विभागीय क्षेत्रीय प्रशिक्षण संस्था / बिलासपुर, सिविल डिफेंस/रायपुर, मण्डल परिचालन प्रशिक्षण स्कूल/ डोंगरगढ़ एवं क्षेत्रीय सिविल डिफेंस/मोतीबाग में अग्निशमन का प्रदर्शन किया गया।
- iii. स्टेशनों और ट्रेनों पर उपलब्ध प्राथमिक चिकित्सा वस्तुओं के उपयोग के लिए नामांकित कर्मचारियों को असामान्य घटनाओं / दुर्घटनाओं के दौरान घायल व्यक्तियों को मदद करने के लिए प्रशिक्षण दिया जा रहा है। 278 रेलवे कर्मचारियों को माह के दौरान प्राथमिक चिकित्सा में प्रशिक्षित किया गया।

#### नवम्बर माह में किए गए प्रमुख कार्य:

- i. पूर्वी तटीय रेलवे के खोरधा रोड मण्डल में, खोरधा रोड - पूरी सेक्शन में दिनांक 04/05.11.22 को मुख्यालय दल द्वारा एस.ए.जी. स्तर का इंटर रेलवे संरक्षा ऑडिट किया गया।
- ii. रायपुर मण्डल और एनडीआरएफ/कटक की तीसरी बटालियन के साथ आपदा मॉक ड्रिल का संयुक्त अभ्यास मरौदा यार्ड में 25.11.22 को आयोजित किया गया है।
- iii. नागपुर मण्डल में, गोंदिया-भंडारा रोड सेक्शन में दिनांक 30.11.22 को मुख्यालय दल द्वारा एस.ए.जी स्तर इंटर रेलवे संरक्षा ऑडिट किया गया।
- iv. रायपुर मंडल में दो मानव सहित समपार फाटक संख्या 444 और DD-02 को भूमिगत पुल के माध्यम से बंद कर दिया गया।
- v. अग्निशमन उपकरणों के उपयोग के प्रति जागरूकता पैदा करने के लिए, माह के दौरान 388 स्टेशन कर्मचारियों एवं ट्रेन रनिंग कर्मचारियों को इलेक्ट्रिक लोको ट्रेनिंग सेंटर/उसलापुर, बहु उद्देश्य प्रशिक्षण स्कूल/ बिलासपुर, सिविल डिफेंस/रायपुर, मण्डल परिचालन प्रशिक्षण स्कूल/ डोंगरगढ़ एवं क्षेत्रीय सिविल डिफेंस/मोतीबाग में अग्निशमन का प्रदर्शन किया गया।
- vi. स्टेशनों और ट्रेनों पर उपलब्ध प्राथमिक चिकित्सा वस्तुओं के उपयोग के लिए नामांकित कर्मचारियों को असामान्य घटनाओं / दुर्घटनाओं के दौरान घायल व्यक्तियों को मदद करने के लिए प्रशिक्षण दिया जा रहा है। 324 रेलवे कर्मचारियों को माह के दौरान प्राथमिक चिकित्सा में प्रशिक्षित किया गया।

---

---

### दिसंबर माह में किए गए प्रमुख कार्य:

- i. दिनांक 29.12.22 को रायपुर डिवीजन के बीएमवाई यार्ड में क्रेन, पोक्लेन जैसे स्थानीय रूप से उपलब्ध सड़क उपकरणों द्वारा रेस्टोरेशन कार्य का मॉक डिल किया गया है।



- ii. नागपुर मंडल में एक मानव सहित समपार फाटक संख्या 559 को ऊपरी पुल के माध्यम से बंद कर दिया गया।
- iii. बिलासपुर मंडल में एक मानव सहित समपार फाटक संख्या BK-61 को ऊपरी पुल के माध्यम से बंद कर दिया गया।
- iv. अग्निशमन उपकरणों के उपयोग के प्रति जागरूकता पैदा करने के लिए, माह के दौरान 364 स्टेशन कर्मचारियों एवं ट्रेन रनिंग कर्मचारियों को इलेक्ट्रिक लोको ट्रेनिंग सेंटर/उसलापुर, बहु उद्देश्य प्रशिक्षण स्कूल/ बिलासपुर, सिविल डिफेंस/रायपुर, मण्डल परिचालन प्रशिक्षण स्कूल/ डोंगरगढ़ एवं क्षेत्रीय सिविल डिफेंस/मोतीबाग अग्निशमन का प्रदर्शन किया गया।
- v. स्टेशनों और ट्रेनों पर उपलब्ध प्राथमिक चिकित्सा वस्तुओं के उपयोग के लिए, नामांकित कर्मचारियों को असामान्य घटनाओं / दुर्घटनाओं के दौरान घायल व्यक्तियों को मदद करने के लिए प्रशिक्षण दिया जा रहा है। 327 रेलवे कर्मचारियों को माह के दौरान प्राथमिक चिकित्सा में प्रशिक्षित किया गया।

### ट्रेक से संबंधित महत्वपूर्ण संरक्षा कार्य

विवरण	2022-23 के लिए लक्ष्य	अक्टूबर	नवंबर	दिसंबर	दिसंबर तक की संचयी
सी.टी.आर.(ट्रेक की.मी. में)	230	14	15	14	158
टी.आर.आर.( ट्रेक की.मी में)	180	15	20	11	146
टी.एस.आर.( ट्रेक की.मी में)	280	13	9	18	170
टर्न-आउट नवीकरण (वेटेजसं.)	500	21	17	17	279
गहरी छनाई (प्लेन ट्रेक) (की.मी में)	300	29	49	48	302
गहरी छनाई (टर्न-आउट) (संख्या में)	300	27	27	51	230
टाई टैपिंग (की.मी में)	8689	525	665	872	5443
यु.एस.एफ़.डी.- रेल (की.मी में)	20652	2148	2246	1998	19162
यु.एस.एफ़.डी.-वेल्ड (की.मी में)	2740	289	288	338	2602

### संकेत एवं दूरसंचार से संबंधित महत्वपूर्ण संरक्षा कार्य

विवरण	2022-23 के लिए लक्ष्य	अक्टूबर	नवंबर	दिसंबर	दिसंबर तक की संचयी
मेकेनिकल लीवर फ्रेम का प्रतिस्थापन (संख्या में)	1	0	0	0	1
स्लाइडिंग बूम का प्रावधान (संख्या में)	42	4	6	1	17
EI/PI के लिए सेफ्टी ईटीग्रीटी टेस्ट (स्टेशन्स में)	37	7	9	5	46
एलईडी सिगनल (संख्या में)	2	1	0	0	2
डेटा लॉगर/आरटीयू का प्रावधान (संख्या में)	24	5	7	1	25

सुरक्षित समपार फाटक पार करने के लिए सड़क उपयोगकर्ताओं को शिक्षित करने के लिए समपार फाटकों के आसपास के गांवों में सार्वजनिक जागरूकता कार्यक्रम :

क्र. सं.	विषय	अक्टूबर	नवंबर	दिसंबर	दिसंबर तक की संचयी
i)	शामिल गांवों की संख्या	5	6	5	94
ii)	सलाह पाये राहगीरों की संख्या	3199	3164	3225	63971
iii)	पोस्टर / हैंडबिल / स्टिकर वितरित की संख्या	0	0	0	20455
iv)	नुककड़ नाटक	0	0	0	45

---

---

### 3. माह अक्टूबर-दिसंबर 2022 के दौरान किए गए संरक्षा अभियान Safety Drive launched during the month of October-December 2022

- i. मेगा सेफ्टी ड्राइव – फ़िक्स्ड असेट्स, लोकोमोटिव और रोलिंग स्टॉक के रखरखाव में किसी भी अंतर (gap) को दूर करने एवं मौजूदा प्रक्रियाओं के साथ अनुरूपता (conformance to extant procedure) एवं मानवीय कारकों की निगरानी सुनिश्चित करने के लिए 30 दोनों का संरक्षा अभियान।
- ii. “आईसीएफ कोचों के डैशपॉट ऑयल, व्हील ग्रेजिंग/एक्सल बॉक्स कैट और हाइट्रेल वॉशर की स्थिति की जाँच” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- iii. “1 इन 8.5 टर्नआउट का रखरखाव” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- iv. “फेस्टिवल सीजन के दौरान क्रू, गार्ड, स्टेशन स्टाफ और गेटकीपर का रेंडम ब्रेथ एनालाइजर टेस्ट” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- v. “ठंड के मौसम में गश्त” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- vi. गुजरने वाली ट्रेनों के लिए एंटी-लोड बॉक्स डिवाइस (पारंपरिक वैगन) और एपीएम डिवाइस (बीओएक्सएनएचएल वैगन) की कार्यप्रणाली की जाँच” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- vii. टायर टर्निंग के बाद पहियों के व्हील प्रोफाइल की जांच करने और डिपो/लोको शेड/वर्कशॉप में मापदंडों की रिकॉर्डिंग करने” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- viii. “ट्रेन में आग लगने की घटनाओं को रोकने” पर 10 दिनों का संरक्षा अभियान।
- ix. “व्हील प्रेसिंग के दौरान एक्सल के ऊपर व्हील सेट की असेंबली की जांच करना” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- x. “गेटमैन के कार्य का अवलोकन करने के लिए नॉन-इंटरलॉक्ड समपार फाटक पर एम्बुश चेक तथा गेटमैन की काउंसिलिंग” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- xi. “वैगन के दरवाजों को ठीक से बंद होने की जांच” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- xii. “स्पैड की रोकथाम” पर 15 दिनों का संरक्षा अभियान।
- xiii. ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए सिगनलों के आदान-प्रदान की जांच एवं अन्य संरक्षा पहलुओं को सुनिश्चित करने के लिए चालक दल और गार्ड को संवेदनशील बनाने” पर 10 दिनों का संरक्षा अभियान।



#### 4. माह अक्टूबर-दिसंबर 2022 के दौरान किए गए संरक्षा संगोष्ठी Safety Seminar during the month of October-December 2022

बिलासपुर मण्डल में अनूपपुर, ईएलटीसी/उसलापुर (2 संगोष्ठी), जयरामनगर, एनई इंस्टीट्यूट/बिलासपुर, विश्रामपुर और उमरिया में संरक्षा संगोष्ठी आयोजित की गई।

रायपुर मंडल द्वारा 6 ऑनलाइन संरक्षा संगोष्ठी की गई।

नागपुर मण्डल के तुमसर रोड, बालाघाट, काचेवानी, तारसा और चाचेर में संरक्षा संगोष्ठी आयोजित की गई।

इसके अतिरिक्त संरक्षा विभाग (मुख्यालय) द्वारा तीनों डिवीजनों के कर्मचारियों के साथ चार ऑनलाइन संरक्षा संगोष्ठी आयोजित की गई।

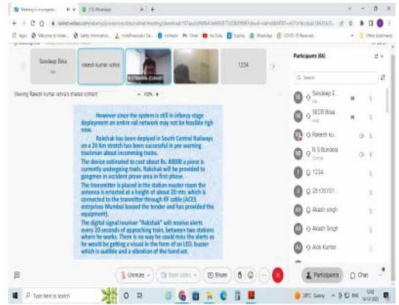
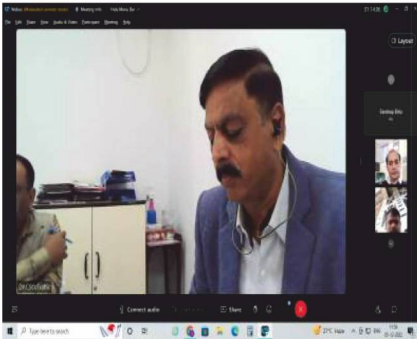
संरक्षा संगोष्ठियों में रनिंग कर्मचारियों, स्टेशन कर्मचारियों, सी. एंड डब्ल्यू. कर्मचारियों, गार्ड, अभियांत्रिकी कर्मचारियों और संकेत और दूर संचार कर्मचारियों ने भाग लिया।



एनई इंस्टीट्यूट/बिलासपुर में सेफ्टी सेमिनार



थारसा स्टेशन पर सेफ्टी सेमिनार



संरक्षा विभाग (मुख्यालय) द्वारा ऑनलाइन संरक्षा संगोष्ठी

---

---



### संरक्षा संगोष्ठी में निम्न विषयों पर चर्चा की गई:

#### **Following topics were discussed in the Safety Seminars:**

- पावर ब्लॉक के दौरान सावधानियाँ।
- वाहनों की सुरक्षा।
- कार्य स्थल सुरक्षा।
- स्पैड (SPAD) के मामले।
- शंटिंग के दौरान सावधानियाँ।
- दुर्घटना के दौरान लोको पायलट के कर्तव्य।
- आपातकालीन सुरक्षा।
- लोको की सुरक्षा।
- प्वाइंट और सिगनल की विफलता के दौरान परिचालन स्टाफ द्वारा बरती जाने वाली सावधानियाँ।
- इंजीनियरिंग विभाग के लिए शीतकालीन सावधानियाँ।
- आग की रोकथाम और अग्निशामक यंत्र का उपयोग।
- UFSBI और अन्य सिगनलिंग गियर की विफलता के दौरान बरती जाने वाली सावधानियाँ।
- हॉट एक्सल की पहचान और रोकथाम के उपाय।
- ऑल-राइट सिगनल का आदान-प्रदान।
- रेल फ्रैक्चर संबंधी सावधानियाँ।
- स्टेशन रजिस्ट्रों के संबंध में परामर्श।
- टीएसआर और डीप स्क्रीनिंग कार्य आदि करते समय सावधानियाँ।
- कार्य स्थल पर व्यक्तिगत सुरक्षा (TRD)।
- हाल के दिनों में हुये दुर्घटनाओं के मामले।
- कैब बदलने और यार्ड में शंटिंग करने के दौरान बरती जाने वाली सावधानियाँ।
- स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में काम करना।
- लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट के साथ इंटरैक्शन।
- डिसकनेक्शन मेमो और रीकनेक्शन मेमो।
- पेट्रोलमैन के निर्धारित समय पर न आने पर स्टेशन मास्टर की कर्तव्य।
- EUR रेक के रख-रखाव के समय/अनलोडिंग के दौरान और अनलोडिंग के बाद प्लैप दरवाजा खुलने से बचने के लिए किए जाने वाले उपायों पर संक्षिप्त जानकारी।

- 
- 
- BOBRN डोर ऑपरेटिंग मैकेनिज्म और रन के दौरान/लोडिंग के दौरान डोर ओपनिंग से बचने के लिए निवारक किए जाने वाले उपाय।
  - एलएचबी कोच और रखरखाव और रास्ते में समस्या निवारण के लिए की गई कार्रवाई
  - आईसीएफ कोचों की बोगी क्लीयरेंस और डैशपॉट लीकेज को रोकने के लिए निवारक उपाय।
  - वीसीडी और सेंडर का कार्य।
  - संरक्षा जांच और ट्रेनों का सुरक्षित परिचालन।
  - कोहरे के मौसम में ट्रेन का परिचालन।
  - नॉन इंटरलॉक्ड समपार फाटक का कार्य।
  - प्लॉइंट्स और सिगनल की विफलता के दौरान सिगनल स्टाफ के कर्तव्य।
  - ईआई पर काम करने के दौरान बरती जाने वाली सावधानियाँ।
  - इंजन लगाने के बाद ट्रेन में ब्रेक बाइंडिंग या कम ब्रेक पावर से बचाव के लिए सी एंड डब्ल्यू कर्मचारियों द्वारा बरती जाने वाली सावधानियाँ।
  - ऑटो सिगनलिंग सेक्शन में अंतिम वाहन के पीछे ट्रेन का भेजा जाना।
  - यार्ड में डीटीएम का कार्य - बरती जाने वाली सावधानियाँ।
  - ट्रैक जियोमेट्री।
  - वीड्यू में प्लॉइंट्स और क्रैंक हैंडलिंग का आपातकालीन संचालन।
  - ऑटो सेक्शन अथॉरिटी।
  - विद्युतीकृत सेक्शन में कार्य करना।
  - ट्रैक सर्किट क्षेत्र में कार्य करना।
  - आखरी वाहन/बिना गार्ड के साथ चल रही ट्रेन।
  - अत्यावश्यकता में ओएचई को बंद करना।
  - सिगनल का पुटिंग बैक।
  - पॉइंट्स और क्रॉसिंग का निरीक्षण, वरसाइन पर विशेष ध्यान।
  - प्री-टैम्पिंग और पोस्ट-टैम्पिंग वर्क।

## 5. क्षेत्रीय संरक्षा परिपत्र

	<p>संरक्षा विभाग/मुख्यालय SAFETY DEPARTMENT/HQ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर (छ.ग.) 495004 SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, BILASPUR (C.G.) 495004 email: cso@secr.railnet.gov.in</p>	 <p>75 आज़ादी का अमृत महोत्स</p>
---	--	---

No. PCSO/Safety/Safety Circular/163

Date: 06.10.2022

### **Zonal Safety Circular No.-13/2022**

#### **Sub:- Responsibility in connection with preservation of clues and evidences at Accident Site.**


In some of the recent derailment inquiries, it came to notice that the evidence/clues at accident site is neither preserved nor recorded properly. In some cases track/coach reading were not taken as per given proforma of Railway Board/ Accident manual.

Hence, it is hereby advised that:-

- i. Prime responsibilities of Safety Department is to preserve and collect evidences (measurements) at accident sites. Hence Safety Department shall coordinate and arrange for measurements of track and rolling stock as per proforma and also arrange for collection of speedometer data.
- ii. RPF deployed at accident site should report to the safety team & will be responsible for putting "Do Not Cross" tape around the demarcated area (as identified by safety team) and they will also prevent unauthorized access within that area.
- iii. Concerned Branch Officers shall be responsible for making arrangement to preserve/record the evidences/clues at the accident site pertaining to their department.
- iv. The joint measurements shall be taken on proforma and not in individual note books of supervisors of various departments. This proforma has been circulated by Railway Board vide Safety Directorate letter no 2018/Safety (A&R)/1/8 dated 25.01.2019 and also available in Accident Manual of SECR. Necessary blank proforma should be available with supervisors of respective departments.
- v. If derailment occurs at Point and Crossing zone or Point and Crossings comes under 100 meters in rear and 45 m ahead of "0" station, then for that turnout, readings on Points and Crossings should be taken as per IRPWM proforma for detailed inspection of Points and Crossings.
- vi. Measurement/ Observations regarding buffer height and coupling conditions of adjoining vehicles shall also be taken.



- 
- vii.** If one particular department refuses or not cooperate in taking joint measurements then the representatives of other departments should jointly take the measurements and finalize. Decision of senior most official from Safety or Operating branch will be binding to all.

  
(A.K. Jain)

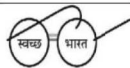
**Principal Chief Safety Officer  
S. E. C. Railway, Bilaspur**

**Circulation to** (For kind information and n.a.):

- 1.** PCE, PCEE, PCME, PCOM, PCSC & PCSTE.
- 2.** DRM/BSP, R & NAG.
- 3.** Sr.DSO/BSP, R & NAG.



संरक्षा विभाग  
SAFETY DEPARTMENT  
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर (छ.ग.) 495004  
SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, BILASPUR (C.G.) 495004  
email: cso@seccr.railnet.gov.in



एक कदम स्वच्छता की ओर

No. PCSO/Safety/Safety Circular/163 /Engg.-3

Date: 10.11.2022

**Zonal Safety Circular No. 14/2022**

**Sub.: Safety Circular on working of EUR rake in connection with unloading of 20 rail panel by Engineering Department.**

In view of recent derailments, it is being observed that flap door of EUR Rake got damaged but not being reported to C & W where damage taken place. So following Safety instructions must be ensured by field officials :



1. On receiving EUR rake, SSE/ JE/ P.Way/ Incharge of material train will inspect the EUR rake and inform to C&W and Higher Officials, if any damage noticed. The flap door must not be damaged and it should be closed at proper place / locations.
2. SSE/ JE/ P.Way/ Incharge of material train will ensure that all defects have been rectified before entering into block.
3. After cancellation of block, if any damage occurred during the block, SSE/ JE/ P.Way/ Incharge of material train will inform to C&W, Higher Officials and to JE/ SSE/ P.Way to whom rake is handed over for further movement of rake.
4. Before giving memo for permitting EUR rake movement, JE/ SSE/ P.Way Incharge of material train movement must ensure flap door is properly secured and locked. Also there is no uneven loading of rails.
5. JE/ SSE/ P.Way/ Incharge of material train will be responsible, if above is not being followed.
6. ASM/ SM will permit movement of EUR rake only after getting " Certificate of flap doors are properly secured & locked and no uneven loading of rails in EUR rake" from JE/ SSE/ P.Way/ Incharge of EUR rake train.

ARUN  
KUMAR JAIN

Digitally signed by ARUN  
KUMAR JAIN  
Date: 2022.11.10 18:14:44  
+05'30'

**Principal Chief Safety Officer**

- Copy to :**
1. PCE, PCME and PCOM for kind information please.
  2. DRM/BSP, R & NAG.
  3. Sr. DSO/BSP, R & NAG.
  4. Sr.DEN (Co) BSP, R and NAG.
  5. Sr.DOM (Co) BSP, R and NAG.
  6. Principal, DPWTC/BSP, DETS/DGG, ZSCETC/NIR and MDTC/BSP for information and counseling to staff.

	<p>संरक्षा विभाग/मुख्यालय SAFETY DEPARTMENT/HQ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर (छ.ग.) 495004 SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, BILASPUR (C.G.) 495004 email: cso@secr.railnet.gov.in</p>	 एक कदम सुरक्षा की
---	--	--

No.: CSO/Safety/Safety Audit/ T-5/163/

Date: 30.12.2022

## **Zonal Safety Circular No: 15/2022**

### **Sub:-Working procedure of trains during failure of Points, Reception Signal & Dispatch Signal.**

Failure of Points & Signals is a common phenomenon in day to day working of train operation. In this scenario, there is susceptibility of human error which may result in a mishap. To exterminate the possibility of any slip-up in working procedure, highest attentiveness of staff involved is obligatory. Towards this, the working procedure during failure of points, Reception Signal & Dispatch Signal inscribed in the G & SR is reiterated below:

#### **1. Defective or damaged points etc.**

- (a) In case of defects or damage to crossing or Guard rails or Points, the Station Master shall inform the SSE/SE/JE(P. Way), Sectional AEN&DEN and Signal Maintainer. SSE/SE/JE (S&T) and the DSTE and the Divisional Transportation Inspector and Divisional Operations Manager. After the defects or damages are rectified, the same official shall be advised by the Station Master.
- (b) If interlocked points go out of order or become defective in any way. no train or vehicle is to be allowed to pass over them, and no train is to be permitted to approach such points, within a distance sufficient to ensure safety until they have been inspected and,
  - (i) the defect has been rectified, or
  - (ii) the points have been secured by a clamp or a through bolt and padlocked . The speed shall be restricted to 15 km/hr over the defective points and Caution Orders shall be issued to the trains from station in rear or Notice station until the defect has been rectified by the authorized staff of Signal Department.
  - (iii) As soon as repairs are completed and points are tested and found in working order, all concerned shall be informed.

---

---

In the event of any points being burst through, the Loco pilot shall immediately bring his train to a stop and shall not move until ordered to do so by the Station Master. The Station Master shall, if necessary, order the train to move to clear the points and shall not permit any movement to be made in a facing direction until the points have been correctly set and secured by clamp or through bolt and padlocked.

## **2. Duties of Station Master when an Approach Stop Signal is defective:**

During failure of an approach stop signal at a station provided with Panel Interlocking, Route Relay Interlocking or Solid-State Interlocking arrangements the following procedures shall be followed. If the route setting can be done correctly, yet the signal does not take off, the operator will cancel the route that has been set and try to reset the route. If the signal does not take off for that route even then, the SM on duty shall try to allow movements by taking off the calling on signal in case it is available. If the calling on signal is not available or it fails to take off, then the SM shall reset the desired route and take the following action:

- (i) At stations, where point lock indication specifically provided on the panel, SM shall personally ensure from the indication displayed in the panel that the route is clear, the points are correctly set and the point indications are not flashing, the point lock indications are lit and remained steady and the cancellation of the signal route that caused the above point has not been initiated. The SM shall note down the point lock indications lit on the panel in the TSR in red ink and place button collars on the signal buttons. Thereafter, he will depute a competent railway servant to pilot the train along with a written authority on T/369(3b), for the loco pilot to pass the concerned signal at danger.
- (ii) At stations, where point lock indication is not specifically provided on the panel or in case the point locking indication fails to appear in the indication panel, the SM on duty shall ensure the clearance of the nominated route, proper setting of all points through crank handle operation and clamping and padlocking of all facing and trailing points on the route. In addition, wherever cross over exists on the route, the other end of the cross over, even though it may not be in the route of the train, shall also be clamped and padlocked before issuing T/369(3b), to the loco pilot to pass the defective signal.

- 
- 
- (iii) At stations where end panels are provided, the procedure as stipulated in SR 3.69.03 (b) shall be followed with the addition that all trailing points shall also be clamped and padlocked and wherever cross overs exists on the route, the other end of the cross over, even though it may not be in the route of the train, shall be clamped and padlocked.

## **2.1 Duties of Loco Pilot when an Approach Stop Signal is ‘ON’ or defective:**

Except in case of Automatic Stop signal, Intermediate Block Stop signal and Gate signal with ‘G’ marker, Loco pilot shall not pass a Stop signal in ‘ON’ position or a defective signal unless authorized in accordance with GR 3.69 and/or GR 3.70 and Subsidiary Rules there to.

## **3. Duties of Station Master when a Departure Stop Signal is defective:**

At station having RRI/PI/SSI/EI, when the Starter signal has become defective the Station Master shall follow the procedures as below:

- (i) If the route setting can be done correctly, yet the signal does not take off, the SM shall try to allow movements by taking off the calling on signal in case it is available. If the calling on signal is not available or fails to take off, then the SM shall reset the desired route and take action as mentioned in SR 3.69.04.
- (ii) In case the advance starter become defective, such signal shall be passed on the written authority in form T- 369 (3b) proceed hand signal, in this case shall be dispensed with only where the Advanced Starter does not protect any Point.

## **3.1 Duties of Loco pilot when a Departure Stop Signal is ‘ON’ or defective:**

In the case of a last Stop signal, he shall not pass such signal when on or defective, unless he is also in possession of a proper authority to proceed under the system of working. SR. 3.81.01.

The written permission to pass the defective departure signal shall be in the prescribed form T - 369 (3b)

---

---

***Note: The Loco pilot of a train while being piloted in/out by an authorized person shall be vigilant, cautious and observe the correct and proper setting of points on the route while negotiating the same.***

**4. Reporting of defects in signals by Loco Pilot and Train Managers:**

Loco pilot on observing any signal imperfectly showing its aspect or on noticing any defect with a signal shall report the matter in the combined train report, as also in the register maintained for this purpose in the Loco Shed/Lobby. The SSE/SE Loco / traction shall bring the fact to the notice of Station Master, SSE/SE(Signal/Way) and Divisional branch officers concerned.

**(Refer to GR. 3.69, 3.70, 3.77, 3.80, 3.81 & SRs there to).**

DHIRENDRA  
KUMAR SINGH

Digitally signed by  
DHIRENDRA KUMAR SINGH  
Date: 2022.12.30 16:11:23  
+05'30'

**(D.K. Singh)**  
**Dy. CSO (traffic)**  
**For Chief Safety officer**  
**S.E.C Railway/ Bilaspur**

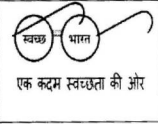
**Circulation to :**

1. PCOM, PCEE & PCME for kind information.
2. DRM/ BSP, R & NAG for kind information and necessary action.
3. Sr.DOM, Sr.DME (Co) &Sr.DEE (OP), Sr DEN (Co) & Sr DSTE (Co)/BSP, R & NAG for information and necessary action.
4. Sr.DSO/ BSP, R & NAG for information and necessary action.
5. Principal, ELTC/USL, MDZTI/BSP for information and counseling to Trainees.





संरक्षा विभाग  
SAFETY DEPARTMENT  
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर (छ.ग.) 495004  
SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, BILASPUR (C.G.) 495004  
email: cso@secr.railnet.gov.in



No. CSO/Safety/Safety Circular/163 /Engg.-4

Date: 30.12.2022

**Zonal Safety Circular No. 16/2022**

**Sub.: Safety Circular on Reconditioning of Tongue rails/ Stock rails.**

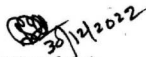
In recent past, a derailment has occurred in which Vertical profile of tongue rail was not proper after reconditioning which caused mounting of the wheel flange of the locomotive in ECR.

Reconditioning of Tongue/stock rails require high precision and quality control. Therefore, it is mandated to undertake the work on cess or in depot only. In this connection provisions of IRPWM and Manual for reconditioning of MM steel P&C, SEJs and CMS crossing (Rev 2020). in-situ reconditioning of switches is prohibited. Relevant provisions are reproduced as under :

**i. Provision of IRPWM Para 430(2) (d)** - "Reconditioning of tongue rail shall be done on level cess/depot along with stock rail

**ii. Provision of Para 7.1.3.2 of Manual for reconditioning of MM steel P&C, SEJs and CMS crossing** - "Reconditioning of Tongue rail inside the track leads to unsafe condition. Due to pressure of clearing traffic block, it may not be always possible to complete all activities in the available block time leading to unsafe condition. Therefore, the reconditioning of worn out tongue rail shall be done by taking it outside the track and can be done on cess or in depot".

**Divisions are directed to ensure that no in-situ reconditioning of Tongue/Stock rails is done.** Further, while reconditioning of Tongue/Stock rails and Crossings the provisions of IRPWM and "Manual for reconditioning of MM steel P&C, SEJS and CMS crossing (Rev 2020) shall be strictly followed with regard to quality and finished profile.

  
(N.S.Bundela)  
Dy.CSO/Engg.  
For Chief Safety Officer

- Copy to :**
1. PCE and PCSTE for kind information please.
  2. DRM/BSP, R & NAG for kind information & necessary action please.
  3. Sr. DSO/BSP, R & NAG for information & necessary action.
  4. Sr.DEN (Co) BSP, R and NAG for information & necessary action.
  5. Principal, DPWTC/BSP, DETS/DGG, ZSCETC/NIR and MDTC/BSP for information and counseling to staff.

---

---

When second hand points and crossings are subsequently laid at another site, the dates previously marked should not be obliterated; an indication of the total life will then be available. In the case of reconditioning of switches and crossings, the date of reconditioning should also be painted.

#### **430 Reconditioning of Switches and Crossing:-**

- (1) **General**-There are two welding techniques used for reconditioning of crossings. Manual method consisting of H3B and H3C type of electrodes is used for reconditioning of switches and crossings. The reconditioning of switches shall be done on cess outside the track, Built-up crossings on cess or in-situ and CMS crossings in the depot / mobile depot. Robotic Welding Technology is used for in-situ reconditioning of CMS crossing on all routes having traffic density more than 30 GMT. On routes having traffic density up to 30 GMT and loop lines of all routes, decision regarding type of electrode / technology to be used for reconditioning of crossing is to be taken by CTE keeping in view local requirement and other relevant factors giving due consideration to the requirement that departmental workshops for reconditioning have to be kept functional with sufficient work load so that in-house capacity remains available and track maintenance does not suffer in case of failure / problems in contract awarding / execution.

(2) **Selection of Points and Crossings for Reconditioning.**

- (a) Points and crossings to be reconditioned by welding should be in good condition and certified by the Sectional JE/SSE/P. Way for their suitability for reconditioning and should normally not have exceeded specified limit of wear.
- (b) Points and Crossings containing cracks on the worn-out portion having depth more than 3 mm (as determined by gouging) beyond the condemning size shall not be selected for further reconditioning.
- (c) Ultrasonic testing should be carried out to detect the serviceability. The Points & Crossings having internal defects should not be reconditioned.
- (d) Reconditioning of tongue rail shall be done on level cess / depot along with stock rail.

- (3) **Competency of welder:** Only skilled or highly skilled welder who has been trained and certified by competent authority in resurfacing of the crossings by welding shall be engaged.

The competency of welder should be checked by Chemist and Metallurgist of Railway or officer nominated by CTE of the concerned Railway in case of departmental welders and by RDSO in case of non-departmental welder. A copy of competency certificate with identity card should be available with welder at the site of reconditioning. Competency given by OEM of the firm approved by RDSO will be accepted.

(4) **Welding Electrodes:**

- (a) Electrodes of H3B and H3C class may be used for reconditioning, which have a minimum service life of 35 GMT and 50 GMT respectively.
- (b) Electrodes shall be sourced from RDSO approved vendors only.

(5) **Precautions for using electrode:**

- (a) Welding should be done using 4 mm diameter electrodes only.
- (b) The electrode shall be stored in a dry storeroom.
- (c) Electrodes having cracked and damaged flux covering shall be discarded.
- (d) Electrodes shall be dried at 130° C to 170° C for at least one hour immediately before use. In case, the packing of electrodes is absolutely intact and all the electrodes are consumed within six hours after the opening of the packing, then preheating of electrodes may be dispensed with.



---

---

7.1.3.2. Reconditioning of tongue rail inside the track leads to unsafe condition. Due to pressure of clearing traffic block, it may not be always possible to complete all activities in the available block time leading to unsafe conditions. Therefore, the reconditioning of wornout tongue rail shall be done by taking it outside the track and can be done on cess or in depot.

#### 7.1.4. Welding Plant and Accessories:

7.1.4.1. DC or AC arc welding plant shall be used. Instruments, cables and the accessories shall conform to the requirements of the relevant Indian Standards wherever available. Their capacity shall be adequate for the welding procedure laid down. All welding plants shall be maintained in good working order.

7.1.4.2. All electrical appliances required with the welding plant shall be properly earthed.

7.1.4.3. Means for measuring the current (tong tester) shall be available in addition to the current setting panel integrated with the welding plant as the actual output of welding current may not be equal to the current as set on the control panel in many cases, especially when the plant becomes old.

#### 7.1.5. Pre-heating:

The points & crossings shall be pre-heated by oxyacetylene flame to a temperature 250 to 300°C before welding. This temperature shall be maintained throughout the welding operation. If welding is to be interrupted for some reason, then the portions to be reclaimed subsequently shall be preheated again to the above temperature range before welding is continued. The pre-heating and interpass temperature shall be measured either by contact type pyrometer or tempil stick. No post heat-treatment is required after welding.

#### 7.1.6. Current condition:

The current range as recommended by the manufacturer for the particular brand of electrode selected for welding shall be used.

#### 7.1.7. Welding operation:

Welding shall be carried out in the flat position following the welding sequence as in mentioned para 7.1.3.1. The arc shall be struck on the points/crossings and then the electrode shall be progressively advanced by maintaining the arc using uniform movement. Care shall be taken to fill the crater to the full weld size before breaking the arc to avoid formation of crater cracks. During re-start of the welding operation, the arc shall be struck ahead of the crater and then drawn back. Slag shall be removed thoroughly in between runs. Depending on the depth of wear, the number of layers to be deposited shall be assessed and sufficient weld metal shall be deposited to provide an excess of weld metal by about 3 mm which shall finally be finished by grinding. An interpass temperature of 250° C to 300° C shall be maintained throughout during the welding operation.

#### 7.1.8. Grinding operation:

After completion of welding, reconditioned area shall be ground off in accordance with the original contour of the rail. A straight edge along with a proper template may be used to check the profile after finish grinding (See APPENDIX-VIII). During grinding, the grinding wheel shall be moved back and forth over the area and not stopped at one stop to avoid high localized heating and cooling which may result into formation of grinding cracks. The grinding wheel shall be kept properly dressed to have a clean cutting surface as a smoothened and loaded face will increase frictional heat and proneness to grinding cracks.

6. Addendum & Corrigendum of General and Subsidiary Rule Book 2013 of  
S. E. C. Railway

**Addendum & Corrigendum No. 51 to General and Subsidiary Rule Book  
2013 of S. E. C. Railway.**

In the General & Subsidiary Rule Book/SECR edition 2013 –

The following SRs are revised/added with the approval of the competent authority (PCOM/SECR):-

**(1) SR 3.85.01 is revised as follows:-**

**SR 3.85.01-** Loco pilot on observing any signal imperfectly showing its aspect or on noticing any defect with a signal shall record the matter in the Loco Pilot's Diary and also in the register maintained for this purpose in the Loco Shed/Lobby. The SSE/SE Loco /traction shall bring the fact to the notice of Station Master, SSE/SE(Signal/P.Way) and Divisional branch officers concerned.

**(2) NOTE (i) below SR 4.19.03 is revised as follows:-**

**NOTE (i) of SR 4.19.03** - All brake-van equipment shall be supplied at the station and shall be carried through to destination unless otherwise prescribed. The equipment issued shall be entered in the Guard Memo Book.

**(3) SR 4.34.02 is revised as follows:-**

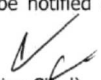
**SR 4.34.02** - Guards before starting, must try their hand brakes. The proper way of doing this is to apply the hand brake of the brake-van hard, and then attempt to shift the brake block off the wheel tyres, pressing them outward with the foot. Unless they be found binding the tyres hard, the SSE/SE/JE(C&W) should be asked to adjust the brake gear suitably. The matter should also be reported to the Station Master/Yard Master and a suitable remark made in Guard Memo Book.

**(4) SR 9.11.04 is revised as follows:-**

**SR 9.11.04.** – Whenever any Automatic Signal is passed at 'ON' the Guard shall record in Guard Memo Book the time of passing the next signal. All such cases of passing the Automatic Stop signal at 'on' together with the timings of passing the two signals, shall be recorded in a special Register to be maintained in Control Office, and this shall be periodically scrutinized by the Operating Officers to ensure that the Loco Pilots take not less than the minimum running time required for observing the speed restrictions and cautious driving.

**(5) New item no. (31) is added in SR 4.09.01 as follows:-**

**SR 4.09.01(31)** - Caution Order is to be served from Notice Station to the crew of longest beat freight trains for full beat so as to avoid the need for serving caution order en-route. Whenever any new Crew lobby is opened, then it is to be notified as Notice Station for freight trains.

  
(Arjun Sibal)  
Dy.Chief Operation Manager/Frt. & Plg.  
For Principal Chief Operations Manager  
SECR/Bilaspur

7. Addendum & Corrigendum of Operating Manual Book 2008 of  
S.E.C.Railway

**Addendum & Corrigendum No.19 to Operating Manual Book  
2008 of S. E. C. Railway.**

In Operating Manual Book/SECR edition 2008 -

The following Para's are added/revised/deleted with the approval of the competent authority (PCOM/SECR) :-

**(1) New Para no. 22.03 (e)**

(i) All T.O.'s should be conveyed through CMS/FOIS by Divisional Control Office to the respective lobbies. In case of failure of CMS/FOIS system the T.O.'s may be conveyed telephonically to the lobbies by T.O. Clerk/TLC.

(ii) Use of CTR is dispensed with and entries filled in 'Trip Sheet' including shunting hours and shunting kms to be fed in to CMS directly at the time of 'Signing Off' by concerned running staff. This would interalia also include the Energy Meter readings and the use of Diesel Locos the HSD consumption as well as refueling details if any. Detailed procedure for conveying the T.O.'s to the lobbies will be issued separately as a JPO by CELE and CFTM.

(iii) All running staff will 'Sign On' and 'Sign Off' in CMS as well as in Chalak Dal App only. If CMS and Chalak Dal App are failed then 'Sign On' and 'Sign Off' may be done manually.

**(2) Existing Para no. 22.03 (e) is renumbered as 22.03 (f).**

**(3) New Para No. 22.10 (e)**

(i) All T.O.'s should be conveyed through CMS/FOIS by Divisional Control office to the respective lobbies. In case of failure of CMS/FOIS system the T.O.'s may be conveyed telephonically to the lobbies by T.O. Clerk/TLC.

(ii) Use of CTR is dispensed with and entries filled in 'Trip Sheet' including shunting hours and shunting kms to be fed in to CMS directly at the time of 'Signing Off' by concerned running staff. This would interalia also include the Energy Meter readings and the use of Diesel Locos the HSD consumption as well as refueling details if any. Detailed procedure for conveying the T.O.'s to the lobbies will be issued separately as a JPO by CELE and CFTM.

(iii) All running staff will 'Sign On' and 'Sign Off' in CMS as well as in Chalak Dal App only. If CMS and Chalak Dal App are failed then 'Sign On' and 'Sign Off' may be done manually.

**(4) Existing Para no. 22.10 (e) is renumbered as 22.10 (f).**

**(5) Para No. 4.08 (1)(h) is revised as follows:-**

**Para No. 4.08 (1)(h)** The certificate of emergency should be shown to the Guard of the Goods train by which the passenger desires to travel and should be surrendered to the Station Master of the destination station along with the ticket. The Guard shall also make a proper entry in the Guard Memo Book whenever such passenger travels in his brakevan.

**(6) Para No. 5.12(f) is deleted.**

**(7) Para No. 6.09(c)(i) is revised as follows:-**

**Para No. 6.09(c)(i)** Guards must particularly note and draw the attention of Station Masters to any missing chains and note such case in their Guard Memo Book.

**(8) Para No. 6.17(vi) is revised as follows:-**

**Para No. 6.17(vi)** In all cases of such stoppage the Guard should make a special note in the Guard Memo Book.

**(9) Para No. 6.18(a) is revised as follows:-**

**Para No. 6.18(a)** To pick up Railway employee on duty - No train may be stopped out of course without the permission of the Section Controller who will give a Control Order, correctly numbered. The Station Masters or the Assistant Station Master concerned will hand over to the Guard a memo giving the names and designations of the staff to be entrained and the Control Order No. The Guard will check the passes and make a suitable endorsement on the Guard Memo Book.

Cont..2.

**(10) Para No. 6.20(a) is revised as follows:-**

**Para No. 6.20(a)** When a Loco Pilot is unable for any reason to take the full load he must give a written statement to that effect to the Station Master of the station where the wagons are refused. The Station Master will repeat the Loco Pilot's statement to the Divisional Operations Manager through Section Controller. The Guard must note the occurrence in the Guard Memo Book.

**(11) Para No. 8.09(a) (ii) & (iii) is deleted.**

**(12) Para No. 14.08(A)(ii) is revised as follows:-**

**Para No. 14.08(A)(ii)** Operating-(a) Data to be taken from COA/FOIS.

**(13) Para No. 17.27(a)(i) is revised as follows:-**

**Para No. 17.27(a)(i)** The Guard must record in the appropriate column in the Guard Memo Book what air pressure is indicated in the brakevan gauge every time the train starts after a halt. He will not give starting signal to the Loco Pilot unless the air pressure as indicated in rule 17.24(b) is registered in his gauge or unless he is authorised by a representative of Mechanical Department to start at lower air pressure than prescribed.

**(14) Para No. 22.07 is revised as follows:-**

**Para No. 22.07** Guards in charge of trains shall enter the number, owning Railway and description of all vehicles/wagons attached to their trains and the names of the stations to and from which booked, in their Guard Memo Book. Those particulars must be taken by Guards direct from the labels affixed to the vehicles/wagons on their trains and not merely copied from the Wagon Way bills prepared by the Trains Clerk. Guards shall further carefully check the entries in the Wagons Way bills with the particulars shown in the labels and see that the labels contain necessary particulars and that there is a label on each side, and that the door seals and rivets on both sides of sealed wagons are intact. Should any mistake or deficiency be discovered the Station Master or the Trains Clerk shall be asked to rectify the same and until this is done the train must not be started. Similarly, the Guard must record in the Wagon Way bills the particulars of wagons detached and also record the same on the Guard Memo Book.

**(15) Para No. 22.08 is revised as follows:-**

**Para No. 22.08** (a) The Guard in charge of the train will be responsible to maintain the Guard Memo Book and keep it up-to date during the journey of the train. At guard-changing station, the Wagon Way Bill/Vehicle consists, DRS cards, Way-bills, Summaries etc, must be carefully examined by the Guards when handing over and taking over charge, and any discrepancy or remarks recorded should be jointly signed by the relieving and the relieved Guard.

(Arjun Sibbal)

Dy. Chief Operations Manager/(Frt. & Plg.)  
For Principal Chief Operations Manager  
SECR/BSP

No. SECR/Trans./OPM/425/22

Bilaspur, Dt. 19.12.2022

**Circulations:**

1. Advisor (Safety)/ Rly. Bd., New Delhi.
2. Secy./SECR for kind information of GM.
3. PCOM, CFTM, CPTM, CTPM, CSO, PCSTE, PCEE, PCME, PCE.
4. DRM/BSP, R & NGP.
5. Sr. DSO, Sr. DSTE, Sr. DEN (Co-ord) /BSP, R & NGP.
6. Sr. DOM, Sr. DME, Sr. DEE (OP)/ BSP, R & NGP.
7. Principal- ZRTI/SINI, MDZRTI/BSP, ELTC/USL, STC/BIA & DTTC/DGG.

Dy. Chief Operations Manager/(Frt. & Plg.)




---

---

**Addendum & Corrigendum No. 20 to Operating Manual**  
**Book 2008 of S. E. C. Railway.**

In Operating Manual Book/SECR edition 2008 –

Addendum & Corrigendum no. 16 issued on 29.07.22 is deleted with the approval of Competent Authority (PCOM/SECR).

  
(Arjun Sibal)

Dy Chief Operations Manager (Frt. & Plg.)  
For Principal Chief Operations Manager  
SECR/BSP

No. SECR/Trans./OPM/425/22

Bilaspur, Dt. 27.12.2022

**Circulations:-**

1. Advisor (Safety)/ Rly. Bd., New Delhi.
2. Secy./SECR for kind information of GM.
3. PCOM, CFTM, CPTM, CTPM, CSO, PCSTE, PCEE, PCME, PCE.
4. DRM/BSP, R & NGP.
5. Sr. DSO, Sr. DSTE, Sr. DEN (Co-ord) /BSP, R & NGP.
6. Sr. DOM, Sr. DME, Sr. DEE (OP)/ BSP, R & NGP.
7. Principal- ZRTI/SINI, MDZRTI/BSP, ELTC/USL,  
STC/BIA & DTTC/DGG.

  
Dy Chief Operations Manager (Frt. & Plg.)

## 8. Railway Board letter related to Safety

File No.RDSO-MW0CD(BMBS)/2/2020-O/o PED/SW/RDSO



Fax : 91-0522-2452494  
Telephone : 91-0522-2456165



भारत सरकार - रेल मंत्रालय  
अनुसंधान अधिकांश और मानक संगठन  
लखनऊ - 226011  
Government of India - Ministry of Railways  
Research Designs & Standards Organization  
Lucknow - 226011

No. MW/APB/BMB/KNORR

Date: 31.12.2022

**All General Managers  
Zonal Railways**

**Managing Directors  
DFCCIL & KRCL**

**Sub:** Measures for operation of BMBS fitted freight trains.

**Ref:** i) This office letter no. MW/APB/BMB dated 23.07.2022.

ii) Railway Board's letter no 2022/M (N)/60/3 dated 25.11.2022.

iii) This office letter no. MW/APB/BMB dated 22.12.2022.

iv) Railway Board's letter no 2022/M (N)/60/3 (E-338758) dated 31.12.2022.

- Vide ref. (ii) above, Railway Board instructed to conduct Brake Efficacy trials of rakes fitted with BMBS and conventional brake systems.
- Vide ref (iii) above, report of these trials conducted in various railways was submitted to Railway Board.
- Railway Board vide ref. (iv) above, has advised as following:
- Speed limits for operation of freight trains in loaded condition on IR track consisting of more than 50% wagons with Bogie Mounted Brake System (BMBS) shall be as under:

Sr. No.	Track terrain	Max. Speed limit (Kmph)
1	Level	60
2	Down gradient of 1:200 to <1:150	50
3	Down gradient of 1:150 to ≤ 1:100	40
4	Down gradient of >1:100	30

- Speed limit on DFC to remain same as already advised vide letter u/r (i) above.
- Actively pursue mixing of BOXNHL wagons having Knorr make BMBS with BOXNHL wagons having other make of BMBS/Conventional brake system to the extent possible, depending upon the availability of BOXNHL wagons having other make of BMBS/Conventional brake system, targeting max. 50% wagons with Knorr make BMBS in a freight train. It is a desirable condition, not a mandatory one.
- For other than BOXNHL type of wagons having Knorr make BMBS, efforts to be made for mixing with compatible wagons having other make of BMBS/Conventional brake system to the extent possible, depending upon the availability of compatible wagons having other make of BMBS/Conventional brake system, targeting max. 50% wagons having Knorr make BMBS in a freight train. It is also a desirable condition, not a mandatory one.
- All other instructions issued vide letter under ref (i) above may be followed.

Digitally Signed by Manish  
Thaplyal (Dr. Manish Thaplyal)  
ED/Wagon

Date: 31-12-2022 17:45:20  
Reason: Approved

Copy to- EDME/Freight RB- For kind information.

## 9. संरक्षा के सिपाही

(ड्यूटी के दौरान सतर्कता के साथ कार्य करते हुए दुर्घटनाएं रोकने के लिए पुरस्कृत रेल कर्मचारियों की सूची)


### बिलासपुर- डिबीजन

क्र.सं.	नाम/पदनाम/मुख्यालय	किए गए उत्कृष्ट कार्य
1	बटेश्वर कुमार, संकेत अनुरक्षक-1, रायगढ़	दिनांक 13.01.2022 को रायगढ़ सेंटर यार्ड के कि.मी.3039-3040/RIG में 07.10 बजे ट्रेक सर्किट न.UG1T2 के पॉजिटिव रेल में रेल फ्रेक्चर पाया। सुरक्षा के उपाय के साथ उन्होने अपने इंचार्ज एवं स्टेशन मास्टर को तुरंत सूचित किया।
2	गुलजार सिंह, ट्रैकक मैटेनेर-II /BDWA (SSE/P.Way/SDL)	दिनांक 30.06.2022 को रात्री में लगभग 5:30 बजे तेज वर्षा प्रारम्भ हुई। 07:30 बजे किमी. 924/1-3 में लैंड स्लाइडिंग (Existing formation of track collapse) हो गया। राम प्रवेश यादव और गुलजार सिंह किलोमीटर 924/1-3 में मानसून गश्त में थे। उन्होंने तत्कालीन संरक्षा उपाय करते हुए अपने प्रभारी (SSE/P.Way/SDL) को दूरभाष द्वारा सूचित किया।
3	रामप्रवेश यादव, ट्रैक मैटेनेर-IV BDWA (SSE/P.Way/SDL)	
4	नरहरी दास, लोको पायलट/राउरकेला	दिनांक-23.10.22 को 13287 डाउन साउथबिहार एक्सप्रेस कार्य कर रहे थे। लजकुरा स्टेशन का होम सिगनल लूनर के साथ दिया हुआ था। होम सिगनल को पार करने के बाद वे पॉइंट के पास पहुंचने वाले थे तभी उन्होने देखा कि पॉइंट BOCM साइडिंग की तरफ सेट था। उन्होने तत्काल ब्रेक लगाकर पॉइंट से पहले गाड़ी को खड़ा किया और स्टेशन मास्टर को इसकी जानकारी दी। स्टेशन मास्टर ने गाड़ी को होम सिगनल तक बैक करवाया एवं सही लाइन सेट करके ट्रेन को पुनः स्टार्ट करवाया।
5	एस.के. गुप्ता, सहायक लोको पायलट/ राउरकेला	
6	एम.आई.मंसूरी, लोको पायलट/रायगढ़	दिनांक 24.10.22 को श्री एम.आई.मंसूरी डाउन ट्रेन N/BOX/ Empty कार्य कर रहे थे। जामगाँव-दघोरा सेक्शन में किलोमीटर 558/6 पर उन्होने अप ट्रेन N/ATLP के ब्रेक वैन से 17वें वैगन के एक्सल से धुआँ निकलते हुये (हॉट एक्सल) देखा।
7	एस. के. चौधरी, ई.एस.एम.-I /कोथारीरोड	दिनांक 25.10.22 को वे इंजीनियरिंग समपार फाटक कि.मी.626/21-23 पर कार्य कर रहे थे। कार्य के दौरान देखा कि अप ट्रेन नं. N-PSSS के वैगन क्रमांक NR 22032110304 जो कि ब्रेक वैन से 21वां नंबर पर था, के एक्सल से धुआँ निकल रहा (हॉट एक्सल) है। इसकी तत्काल सूचना उन्होने SM/KTHD को दिया।
8	खिलेस्वर प्रसाद ट्रैकमेन/ कोथारीरोड	
9	अमर दास, ट्रेन मैनेजर/ बिलासपुर	दिनांक 08.07.2022 को 22.50 बजे ट्रेन नं. N/BOX/E, ROB-SPGCL ब्लॉक सेक्शन में किलोमीटर 609/32 पर मांड नदी के पुल ऊपर अनकपल हो गया। अनकपल वैगन पुल के ऊपर होने के कारण वहाँ तक पहुँचने का रास्ता नहीं था। बरसात के कारण नदी में पानी का बहाव होने एवं रात होने के बावजूद ट्रेन मैनेजर श्री अमर दास ने ऑनड्यूटी स्टेशन मास्टर/रॉबर्टसन एवं लोकोपायलट से मोबाइल पर संपर्क करके वैगनों के नीचे से पुल के ऊपर पहुँच कर अनकपल हुए वेगनों को 00.00 बजे तक जोड़कर एवं शीघ्रता से वापस ब्रेकवेन में पहुँच कर 00.10 बजे (दिनांक 09.07.2022) पर गाड़ी को स्टार्ट

		करवाया।
10	होम सिंह साहू, लोको पायलट /बिलासपुर	दिनांक 14.10.2022 को जब ट्रेन नंबर 08738 (बिलासपुर-रायगढ़ मेमू) को उचित सिगनल पर डाउन लाइन से जयरामनगर स्टेशन लाइन नंबर 3 (मिडिल लाइन) पर लिया जा रहा था, लोको पायलट ने डाउन होम सिगनल पार करके जयरामनगर के पॉइंट नंबर 46 से पहले गाड़ी खड़ी कर दी एवं यह रिपोर्ट किया कि होम सिगनल में उसे गलत रूट इंडिकेटर मिला था। उसे डाउन लूप लाइन संख्या 5 के लिए रूट इंडिकेटर मिला था जबकि रूट डाउन मिडिल लाइन के लिए सेट था। बाद में प्राधिकार T510 द्वारा ट्रेन को लाइन संख्या 3 (मिडिल लाइन) में प्रवेश करवाया गया।
12	जी.पी.रजक, लोको पायलट /खोंगसरा	दिनांक 30.10.2022 को डाउन ट्रेन N/MKMA में कार्य कर रहे थे। गाड़ी 15.50 बजे जेतहरी स्टेशन थ्रू पास हुई। उसके बाद DDS में मैसेज आया की HVMT-2 in position 0 L-4, L-5 L-6 cut off half traction available जिसकी तुरंत सूचना TLC को दिया और ALP को चेक करने के लिए बोला, चेक के दौरान पाया की एल-4, एल-5 में आग है। गाड़ी को तुरंत emergency लगाकर खड़ा किया और engine को secure किया। इसके बाद त्वरित कार्रवाई करते हुये 05 Fire Extinguisher की सहायता से आग को बुझाया।
14	संतोष कुमार -1 लोको पायलट (माल)/ब्रजराजनगर	दिनांक-01.11.22 को ट्रेन नं. N/MTSS Ex. TRL लोको नं. 27323MU और 27585/KZJ कार्य करने के दौरान तत्काल निरक्षण के दौरान लीडिंग लोको कैब -2 ALP साइड का बफर हौजिंग बुरी तरह से क्रेक देखा जो मूवमेंट के दौरान कभी भी गिर सकता था। उनके द्वारा इसकी सूचना TLC/BSP को दी गई।
15	प्यार सिंह पैकरा/ ट्रेकमैंटेनर-1/ बेलगहना	श्री प्यार सिंह पैकरा, ट्रेक-मैंटेनर-1(एक्टिंग कीमैन) गैंग नं. 7K ने 20-11-2022 को कार्य के दौरान कि.मी. 761/17-19 सलकारोड-बेलगहना अप लाइन पर रेल फ्रेक्चर दिखा। सूझबुझ दिखाते हुए उन्होंने सलकारोड की ओर से आने वाली ट्रेन नं. NJBTS को लाल झंडी दिखाकर रोका।
16	विवेक कुमार कैंवट, ट्रेकमैंटेनर-IV/ घुनघुटी	दिनांक 21.08.2022 को तेज वर्षा के कारण करीब 10:26 बजे किलोमीटर 934/20-22 पर डाउन लाइन पर मुदरिया-घुनघुटी के बीच एक बड़ा बोल्टर (Bolder) कटिंग में रेलवे ट्रैक पर गिर गया था। मौनसून गश्त में नियुक्त श्री विवेक कुमार कैंवट ने इसे देखा एवं तात्कालिक संरक्षा उपाय करते हुये अपने प्रभारी सीनियर सेक्शन इंजीनियर रेलपथ/शहडोल को फोन से सूचित किया।






17	श्री विवेक कुमार लोको पायलट मालगाड़ी/ बिलासपुर	दिनांक 05.12.2022 को गतौरा साइडिंग लाइन क्रमांक-7 में शट-डाउन लोको क्रमांक-34037/KZJ का चार्ज लेने के दौरान लोको स्टार्ट करने से पूर्व लोको के अंडर गेयर के निरीक्षण के दौरान सहायक लोको पायलट ने पाया कि गाइड रॉड को व्हील क्रमांक 01 से जोड़े रखने वाला दोनों नट-बोल्ट फिटिंग्स में से अंदर की ओर का नट-बोल्ट तथा बाहर की ओर का नट गायब था जिसके कारण गाइड रॉड ढीला हो गया था। सहायक लोको पायलट ने इसकी जानकारी लोको पायलट को दी। लोको पायलट द्वारा इसकी सूचना ऑन ड्यूटी टीएलसी को दी गई। वारिष्ठ अनुभाग अभिर्यता (लोको) द्वारा लोको को चलाने से मना कर दिया गया। दोनों तरफ से नया नट-बोल्ट सेट लगा कर लोको को 15:45 बजे फिट दिया गया।
18	श्री सुशांत कुमार मेखले वरिष्ठ सहायक लोको पायलट/ बिलासपुर	दिनांक 19.12.22 को ट्रेन नं. N/BSPC में कार्य करने के दौरान 17:05 बजे श्री कृपा राम तेंदुलकर को BUA-SGRD सेक्शन में किसी वेगन से बदबू आना महसूस हुआ। तुरंत उन्होंने इसकी सूचना स्टेशन मास्टर सारागाँव को दी। स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी को सारागाँव में खड़ा किया गया। उनके द्वारा जांच करने पर ब्रेक वेन से पाँचवें वेगन के एक्सल में (हॉट एक्सल) मिला जिसकी तत्काल सूचना उन्होंने SM/SGRD को दिया।
20	श्री विश्वनाथ हेंबरम, ट्रेक मेन्टेनर, DTM-28K/ जैतहरी	दिनांक 20.12.22 को जैतहरी यार्ड में कार्य करने के दौरान ट्रेन नं. N/MTSS गुजर रही थी। उस दौरान देखा कि वेगन के एक्सल से आग निकल रहा था जिसकी सूचना तत्काल उक्त ट्रेन के गार्ड को दी। गार्ड द्वारा SM/CLF को सूचना दी गयी तत्पश्चात ट्रेन को छुलहा स्टेशन में खड़ा किया। जाँच करने पर इंजिन से तेरहवें वेगन जिसके एक्सल से आग निकल रहा था में हॉट एक्सल की पुष्टि हुई।
21	पिंटू कुमार दुबे, ट्रेक मेन्टेनर, DTM-1 /बालपुर (कोरबा)	श्री पिंटू कुमार दुबे, ट्रेक मेन्टेनर-III, DTM-1 दिनांक 05.12.2022 को 23:20 बजे कार्य (cold weather Patrolling) के दौरान सिवनी-चांपा KM 667/16-15 में रेल फ्रेक्चर पाया। जिसकी सूचना तत्काल अपने अधिकारी को दिया और संरक्षा सुनिश्चित किया।
22	पुरुषोत्तम कुर्रे पॉइंट्स मैन/नैला	दिनांक - 11.12.2022 को श्री पुरुषोत्तम कुर्रे पॉइंट्स मैन नैला स्टेशन में अपने कार्य के दौरान ट्रेन नं. N-MCCS का वेगन नं. SE 10079887099 BOXN/Ld के पहिये से धुआँ निकलते हुये (हॉट एक्सल) देखा जो कि ब्रेक वेन से 38 वां नम्बर पर था। उसने तुरंत ASM/NIA को इसकी सूचना दी।
23	नीरज ट्रेकमेन DTM-3/AAL मुख्यालय- अनुपपुर	दिनांक- 11.12.2022 को श्री नीरज ट्रेकमेन DTM-3 AAL अनुपपुर-अमलाई सेक्शन में अपने कार्य के दौरान ट्रेन नं. N/PMRG के वेगन नं. WR 25089707764 BOXN/HL/Ld के पहिये से धुआँ निकलते हुये (हॉट एक्सल) देखा जो की ब्रेक वेन से 30 वां नम्बर पर था। उसने तुरंत इसकी सूचना स्टेशन मास्टर/अमलाई को दी।
24	गजेंद्र सिंह, गेटकीपर, LC 348/चांपा	दिनांक 30.11.2022 को LC क्रमांक 348 एवं 351 में अपने कार्य के दौरान ट्रेन नं. N-MTSS का वेगन नं. 14160649610 के चक्के से धुआँ निकलते हुए (हॉट एक्सल) देखा। एवं स्टेशन मास्टर नैला को इसकी सूचना दी। गाड़ी के हॉट एक्सल वाले वेगन को गाड़ी से काट कर निकाला गया उसके बाद गाड़ी को प्रस्थान किया।
25	श्री राजेश कुमार, गेटकीपर, LC 351	

26	अभिजीत कुमार, संरक्षा सलाहकार (S&T)/बिलासपुर	दिनांक 22.11.2022 को सुबह 7:50 बजे वेंकट नगर स्टेशन पर NBOX 438 आयी थी जो की स्टार्टर सिगनल को ऑन स्थिति में पार कर गाड़ी खड़ा किया गया था एवं लोको पायलट द्वारा तुरंत गाड़ी को बैक कर लिया गया था। यह घटना श्री अभिजीत कुमार संरक्षा सलाहकार (संकेत) द्वारा पिछले दिन घटित हुई घटना रिपोर्ट को देखने के क्रम में ऐसा पता चला। इनके द्वारा किए गए अच्छे कार्य एवं सच उजागर करने के लिए इन्हें संरक्षा पुरस्कार दिया गया।
27	श्री अरुण कुमार, मेट-16/ मुख्यालय -बिरसिंगपुर	दिनांक 17.11.2023 को अपने गैंग के साथ करकेली यार्ड में की.मी. 964/7-9 में एस.ई.जे. गेप एडजेस्टमेंट का कार्य करवा रहे थे। उसी समय दिन के 11:34 बजे उक्त स्थान से मालगाड़ी क्रमांक NPCMC गुज रही थी जो नौरोजाबाद से करकेली की ओर जा रही थी। श्री अरुण कुमार, मेट-16 एवं श्री राजीव कुमार, ट्रैकमैटेनर-3 ने उक्त गाड़ी के चक्के से धुआँ निकलते हुए (हॉट एक्सेल) देखा। उन्होंने तेज आवाज में चिल्लाते हुए इसकी सूचना गाड़ी के गार्ड को दी। गाड़ी की गति धीमी होने के कारण गाड़ी के गार्ड ने उनकी आवाज सुनते ही गाड़ी को खड़ा करवाया। गाड़ी के ब्रेकवैन से 16वां वैगन में हॉट एक्सेल पाया गया।
28	श्री राजीव कुमार, ट्रैकमैटेनर-3 मुख्यालय -बिरसिंगपुर	
29	श्री अशोक कुमार साहू, लोको पायलट/शहडोल	दिनांक 21.11.2022 को कार्य के दौरान RPD-VYK सेक्शन में कि.मी. 1008/34-32 पर हैवी जर्क महसूस किया और तत्काल गाड़ी को खड़ा किया। कार्यरत ट्रेन मैनेजर श्री करण कुमार के साथ जाँच करने पर रेल फ्रेक्चर पाया गया। इसकी सूचना स्टेशन मास्टर, विलायतकला के माध्यम से सेक्शन कंट्रोलर को दिया गया।
30	श्री राजेंद्र कुमार बारी, सहायक लोको पायलट/ शहडोल	
31	श्री करण कुमार, ट्रेन मैनेजर/शहडोल	
32	 <p>श्री अमित कुमार, सहायक लोको पायलट/ बिलासपुर</p>	दिनांक 10.10.2022 को सहायक लोको पायलट अमित कुमार गाड़ी संख्या- 15231 (बरौनी-गोंदिया एक्सप्रेस) लोको क्रमांक: 22278/ SPJ में कार्यरत थे, अमलाई-अनुपपुर के मध्य किलोमीटर नं. KM870/13-14 पर अचानक ACP (अलार्म चैन पुलिंग) हो जाने पर ACP reset करने के लिये जाने पर पता चला कि कोच क्रमांक 081482ECR(बी3 कोच) ब्रिज क्रमांक 92 पर स्थित था। ACP reset करना अत्यंत आवश्यक था, किन्तु reset करने जाने के कोई उपयुक्त रास्ता नहीं था। सहायक लोको पायलट ने विषम परिस्थितियों में नीचे अत्यंत गहरी खाई की परवाह न करते हुए, अपनी जान जोखिम में डालकर ACP को Reset करने की कोशिश की, सफल न होने पर कपलिंग के रास्ते नीचे घुसकर ACP को Reset किया।

### रायपुर डिवीजन

क्र.सं	नाम/ पदनाम/मुख्यालय	किए गए उत्कृष्ट कार्य
1.	मुरली वरि. ट्रेन मैनेजर (गुडस) / भिलाई	दिनांक 26.12.22 को श्री मुरली द्वारा गाड़ी क्रमांक एंटी/रेक (08710) में कार्य करते हुये सरोना स्टेशन पर खड़े थे। 11.05 बजे सरोना स्टेशन से गुजर रही ट्रेन नंबर एनपीएएम से सिगनल एक्सचेंज करते समय उन्होंने इंजन से 12वें वैगन में आग देखा। उन्होंने तुरंत वॉकी टॉकी से इसकी सूचना गाड़ी के लोको पायलट को दिया। गाड़ी को तुरंत नियंत्रित किया गया।
2	अमित कुमार जोशी, ट्रेन मैनेजर/बीएमवाई	दिनांक 11.10.2022 को श्री अमित कुमार जोशी बीएमवाई से डोंगरगढ़ गाड़ी संख्या N/PCMC कार्य कर रहे थे। लगभग 04:11 बजे दुर्ग और रसमढ़ा के मध्य किलोमीटर 871/29 पर शिवनाथ ब्रिज के ऊपर ब्रेकवैन से नौवें एवं दसवें वैगन के बीच से ट्रेन विभाजित हो कर खड़ी हो गई। उस समय घोर अंधेरा था एवं भारी बारिश हो रही थी। श्री अमित कुमार जोशी ने तुरंत लोको पायलट को इसकी सूचना दी एवं एक पाइप को पकड़े हुये ट्रेन एवं ब्रिज गार्डर के बीच उपलब्ध सकरे जगह में सावधानीपूर्वक चलते हुए ब्रिज के मध्य पहुँचकर 04:50 बजे ट्रेन को कपल किया।
3	लेखराज जेवियर मुख्य वाणिज्य लिपिक/रायपुर	दिनांक 23.11.2023 को श्री लेखराज जेवियर ने अपनी ड्यूटी के दौरान गाड़ी संख्या 12879 एक्सप्रेस को रायपुर स्टेशन पहुँचने पर उक्त ट्रेन के पीछे के एसएलआर नंबर E.Co. 217536 से धुआँ निकलने की सूचना ट्रेन के ऑन ड्यूटी गार्ड, स्टेशन अधीक्षक, कॉमर्शियल कंट्रोल एवं मुख्य पार्सल सुपरवाइज़र को दी। इनके द्वारा ड्यूटी पर कार्यरत हमाल की सहायता से पीछे के एसएलआर से पैकेजेस को रायपुर स्टेशन पर अनलोडिंग करवाया गया। इनहोंने समय पर सूचना देकर एक बड़ी दुर्घटना होने से बचाया।

**नागपुर डिवीजन**

क्र.सं.	नाम/ पदनाम/ मुख्यालय	किए गए उत्कृष्ट कार्य
1	 <p>Shri H. Rana , CDTI/DGG</p>	On 03.11.2022 ART/G Up left BTL at 14:57 hrs., passed SKS at 15:45 hrs from platform no. 3 (Line no. 4). At Km. No. 963/7-9, Shri H. Rana, CDTI/DGG noticed OHE structure bond was in flattened condition and obstructing and damaging foot board of ART/G. An entanglement and damaged parts with coping of platform could have caused an accident. The ART/G was stopped out of course at SKS through walkie and the same defective structure bond was secured properly with the help of engineering officials before OHE staff arrived and then ART/G departed.
2	 <p>Shri S.M. Swarnkar, CDTI/Gondia</p>	On 04.11.2022 Train No. Down BIA/EUR left DKS at 10:07 hrs and passed LC gate No. 482/T. Shri S.M. Swarnkar noticed 3rd Wagon No. SE56072210236 BRNAHS Bulk Head Flap Door in opened condition from rear brake van. He immediately informed to Dy. SS/BTL. Train was controlled at BTL at 10:17 hrs. Train Manager checked and found 04 Bulk Head Flap Door was in opened condition. He tightened two Bulk Head Flap Doors with nut bolts and two Bulk Head Flap Doors were secured with wire.
3	 <p>Sri Ganesh Pingare, TA/TMR</p>	On 16 12.2022, Train No. K/46/N/BOXE arrived at TMR at 15.21hrs; TA/TMR Sri Ganesh Pingare noticed heavy smoke and fire flame from axle of wagon no. ECOR 141208261518BOX/ N (LW)/E (31st from engine). He immediately informed the matter to the on-duty SM/TMR. The wagon was examined and detached because it was unsafe for further movement.



संरक्षा विभाग  
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर