मध्य रेल
CENTRAL RAILWAY

मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय
संरक्षा विभाग नागपुर

DRM OFFICE
SAFETY BRANCH NAGPUR

No. NGP/STF. 101.Z/SI/16-2024-25

दिनांक : 15.01.2025

संरक्षा अनुदेश संख्या : 16/2024-25

सभी संबंधित, नागपुर मंडल,

स्टेशन/यार्ड या ब्लॉक सेक्शन में वाहन/लोड/ट्रेन/लोको को सुरक्षित करने और छोड़ने के लिए बरती जाने वाली सावधानियां।

संदर्भ - रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या-2024/TT-IV/12/30, Dt.-13.11.24.

हाल ही में उत्तर रेलवे के फिरोजपुर डिवीजन के फिल्लौर स्टेशन पर ब्रेकवैन द्वारा मालगाड़ी संख्या डीएन सीजीडीएम/सीपीएच के पटरी से उतरने की घटना पर रेलवे बोर्ड की बैठक में चर्चा की गई, जो 09.01.2025 को आयोजित की गई थी। रेलवे बोर्ड ने पाया है कि स्टेशन/यार्ड या ब्लॉक सेक्शन में वाहनों/लोड/ट्रेन/लोको को सुरक्षित रखने और छोड़ने के निर्देशों का सख्ती से पालन नहीं किया जा रहा है। रेलवे बोर्ड द्वारा दिनांक 13.11.2024 को जारी किए गए पत्र संख्या 2024/टीटी-IV/12/30 के माध्यम से निर्देश जारी किए गए थे। हमारे डिवीजन में ऐसी अप्रिय घटनाओं से बचने के लिए, फील्ड स्टाफ को संवेदनशील बनाने के लिए उक्त पत्र की सामग्री को यहाँ दोहराया गया है।

1. **जब वाहन/लोड/ट्रेन को स्टेशन पर खड़ा करना हो तो स्टेशन मास्टर/यातायात कर्मचारी द्वारा की जाने वाली कारवाई:**

क) वाहन/लोड/ट्रेन फाउलिंग मार्क के अंदर होनी चाहिए। ट्रेन मैनेजर को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि फाउलिंग मार्क साफ होने के बाद ही ट्रेन को रोका जाए।

ख) वाहन/लोड/ट्रेन को कम से कम दो जंजीरों से बांधा जाना चाहिए तथा दोनों सिरों पर ताला लगाया जाना चाहिए।

ग) कम से कम चार स्प्रैग/लकड़ी के वेजेज का दोनों छोर पर पहियों की सबसे बाहरी जोड़ी के नीचे दो-दो उपयोग किया जाना चाहिए।

घ) स्टेशन स्टाफ द्वारा दोनों छोर से कम से कम 6 वैगनों के हैंड ब्रेक पूरी तरह से कस दिए जाने चाहिए। यदि कोचिंग वाहनों स्थिर (stable) करना है तो, आगे- पीछे के एसएलआर में हैंड ब्रेक अवश्य लगाए जाने चाहिए। हैंड ब्रेक का संचालन ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत देखरेख में किया जाना चाहिए तथा ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा किया जाना चाहिए।

ड.) स्थिर वाहनों भार/ट्रेन के को एक साथ जोड़ा जाना चाहिए। यदि किसी कारण से स्थिर भार को विभाजित करना पड़ता है, तो प्रत्येक विभाजित भाग को सुरक्षित करने के उद्देश्य से एक अलग भार के रूप में माना जाना चाहिए।

च) पॉइंट को ब्लॉक लाइन के विपरीत तथा अंतिम सिरे या ट्रैप पॉइंट (यदि उपलब्ध हो) की ओर सेट, क्लैम्प और पैडलॉक किया जाना चाहिए। यदि उपलब्ध हो तो स्कॉच ब्लॉक का उपयोग किया जाना चाहिए।

छ) स्टॉप कॉलर को प्रासंगिक सिग्नल और प्वाइंट बटन/स्लाइड/लीवर आदि पर रखा जाना चाहिए।

ज) जैसा कि ऊपर बताया गया है,टीएसआर और या एसएम डायरी में लाल स्याही से यह टिप्पणी की जानी चाहिए कि 'लाइन संख्या....' को ब्लॉक कर दिया गया है और लोड को सुरक्षित रखने के लिए सभी सावधानियां बरती गई हैं।

झ) किसी भी लोड/ट्रेन/लोको को स्थिर करने के बाद, स्टेशन मास्टर को निजी नंबर द्वारा सम्बंधित सेक्शन नियंत्रक को सूचित करना होगा कि लोड/ट्रेन/लोको को स्थिर करने और सुरक्षित करने के लिए सभी निर्धारित सावधानियां बरती गई हैं।

2. 1 से 400 या स्टिपर की ढाल वाले स्टेशन पर वाहनों/लोड/ट्रेन को स्थिर करते समय बरती जाने वाली अतिरिक्त सावधानियां एप्रूव्ड स्पेशल अनुदेश (सीआरएस द्वारा) के तहत निर्धारित की जा सकती हैं और संबंधित स्टेशन के एसडब्ल्यूआर में उल्लेखित करना चाहिये। इनका पालन कढाई से किया जाना चाहिए।इसके अतिरिक्त अनुमोदित विशेष निर्देशों के तहत निर्धारित सावधानियों के अलावा निम्नलिखित सावधानियां भी बरतनी चाहिए:

क) वाहनों को अलग करने से पहले हैंड ब्रेक लगा देना चाहिए तथा वाहनों को लुढ़कने से रोकने के लिए स्प्रेग्स/लकड़ी वेजेज/स्किड्स का भी उपयोग करना चाहिए।

ख) जहां तक संभव हो वाहनों/भार/ट्रेन को ऐसी लाइन पर खड़ा किया जाना चाहिए जो अन्य लाइनों, विशेष रूप रनिंग लाइनों से अलग हो।

3. **लोको/सहायक पायलट द्वारा लोको केबिन को छोड़ने से पहले की जाने वाली कार्रवाई, यदि इंजन में कोई लोकोमोटिव लगा हो या लाइट इंजन बंद या स्थिर अवस्था में हो।**

क) A-9 पर ट्रेन को रोकें और A-9 को आपातकालीन स्थिति में ले लाएं (अर्थात वी.पी. प्रेशर-0) और SA-9 को लागू स्थिति में ले लाएं। भौतिक रूप से सुनिश्चित करें कि ट्रेन के ब्रेक लगाये गए हैं।

ख) लोकोमोटिव पर हैंडब्रेक/पार्किंग ब्रेक लगाएं । मल्टी/कंसिस्ट प्रकार के लोकोमोटिव के मामले में सभी लोकोमोटिव के हैंडब्रेक लगाये जाने चाहिए। भौतिक रूप से सत्यापित करें कि हैंड ब्रेक की चेन कस दी गयी है/पार्किंग ब्रेक लगा दिए गये हैं ।

ग) नीचे या ढलान वाले भाग पर ध्यान देते हुए, लोकोमोटिव के सबसे बाहरी पहिये पर 4 वूडन वेजेस रखें। इस क्रिया को लॉग बुक में दर्ज करें, पहिया संख्या को स्पष्ट रूप से नोट करें । यदि लोकोमोटिव पर चार से कम वूडन वेजेस उपलब्ध हैं तो एसएम को इसके बारे में सूचित करें, एवम कमियों की पूर्ति करे और फिर लोको को सुरक्षित करें।

घ) लोकोमोटिव को बंद करें, बैटरी स्विच बंद करें और चाबियाँ और लोकोमोटिव लॉग बुक को एसएम ऑफिस में जमा करें ।

4.(क) लोको पायलट को ड्यूटी के दौरान लोको को मानवरहित नहीं छोड़ना चाहिए, यदि उसे लोकोमोटिव को मानवरहित छोड़ने की आवश्यकता हो तो उसे स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर से लिखित प्राधिकार प्राप्त करने तथा पैरा 3 में उल्लिखित कार्यवाई सुनिश्चित करने के बाद ही ऐसा करना करें।

(ख) स्टेशन/यार्ड छोड़ने से पहले लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को स्टेशन मास्टर के साथ रखे जाने वाले रजिस्टर में संयुक्त रूप से दर्ज करना चाहिए कि लोड और लोको को ऊपर बताए अनुसार सुरक्षित कर लिया गया है।

5. **दुर्घटना, विफलता, अवरोध या किसी अन्य कारण से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के रुक जाने पर लोको पायलट/सहायक लोको प्लॉट और ट्रेन मैनेजर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई।**

(क) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को प्रावधानों के अनुसार ट्रेन की सुरक्षा करनी चाहिए ।

(ख) ट्रेन को लोको ब्रेक (एसए-9, ए-9 और हार्ड ब्रेक) और ट्रेन के दोनों ओर कम से कम छह वैगनों के हैंड ब्रेक लगाकर सुरक्षित किया जाना चाहिए। हैंड ब्रेक को आगे की तरफ से सहायक लोको पायलट और पीछे की तरफ से ट्रेन मैनेजर द्वारा संचालित किया जाना चाहिए। यदि ट्रेन को ट्रेन मैनेजर के बिना चलाया जा रहा है तो ट्रेन मैनेजर की ड्यूटी सहायक लोको पायलट पर आ जाएगी। कोचिंग ट्रेनों के मामले में लोको पायलट द्वारा लोको ब्रेक लगाने के अलावा ट्रेन मैनेजर को एसएलआर के हैंड ब्रेक भी लगाने चाहिए।

(ग) ट्रेन के स्थिर रहने पर एमआर प्रेशर कम होने लगता है, लोको पायलट को लोको को वुडेन वेजेज से सुरक्षित करना होता है। चूंकि एमआर प्रेशर को ट्रेन मैनेजर द्वारा नोटिस नहीं किया जा सकता है क्योंकि इंजन के विपरीत एसएलआर में ऐसा कोई गेज नहीं है, इसलिए लोको पायलट को तुरंत ट्रेन मैनेजर को एमआर प्रेशर गिरने के बारे में सूचित करना चाहिए और उसके बाद ट्रेन मैनेजर आखिरी गाड़ी में वेजेज से ट्रेन को सुरक्षित करेगा।

6. **स्टेशन/यार्ड से स्थिर वाहन/लोड/ट्रेन/लोकोमोटिव को हटाने के लिए लोको पायलट सहायक लोको पायलट द्वारा की गई कार्रवाई :**

क) एस.एम. कार्यालय से लोको की चाबियाँ, लॉगबुक आदि प्राप्त करें। किसी भी अनियमितता के लिए लोको लॉगबुक की जाँच करें। यदि कोई अनियमितता पाई जाती है तो टी.एल.सी. को सूचित करें और उनकी सलाह के अनुसार कार्य करें।

ख) लोको को सक्रिय करें, A-9 को रिलीज स्थिति में लाएं और SA-9 को लागू रखते हुए बीपी BP प्रेशर को 5 kg/cm^2 तक बढ़ाएं।

ग) लोको के हैंड ब्रेक/पार्किग ब्रेक को रिलिज होना सुनिश्चित करें । फिर लोको के पहियों से वुडन वेजेस को हटा दें और वुडन वेजेस स्टेशन को वापस करे (अगर स्टेशन से लिया है तो)।

घ) लोड में BP प्रेशर निरंतरता सुनिश्चित करने के लिए BP continuity test करें।

ई) ए-9 को आपातकालीन स्थिति में रखें (बीपी प्रेशर - 0) तथा कुछ वैगनों की जांच करके पुष्टि करें कि ब्रेक लगाए गए हैं (हैंड ब्रेक लगाए गए वैगनों को छोड़कर) ।

च) यदि जी.डी.आर. रिपोर्ट बनाना आवश्यक हो (ट्रेन मैनेजर और एल.पी.), तो नियमों के अनुसार लोड का निरीक्षण करें, यदि कोई अनियमितता हो तो एस.एम. को रिपोर्ट करें। जी.डी.आर. रिपोर्ट तैयार करते समय लोको कैबिन में एल.पी. या ए.एल.पी. अवश्य मौजूद होना चाहिए।

छ) वैगनों में हैंडब्रेक रीलिज और वुडन वेजेज/मेटल स्किड्स चेन को हटाने के लिए ट्रेन प्रबंधक/एसएम को सूचित करें।

ज) उपरोक्त चरणों और ट्रेन मैनेजर से पुष्टि के बाद, यदि सब कुछ ठीक है, तो एसएम को सूचित करें कि ट्रेन तैयार है।

झ) सिग्नल ऑफ होने के बाद, A-9 और फिर SA-9 को रिलीज करे । ढलान पर, A9 और SA9 को छोड़ना और ट्रैक्शन लेना एक साथ किया जाना चाहिए ताकि रोल डाउन से बचा जा सके ।

ट) ट्रेन शुरू करने से पहले, सुनिश्चित करें कि बी.पी. 5.0 kg/cm² पर है और एएफआइ(AFI) अपनी पूर्वनिर्धारित स्थिति में है ।

ठ) ट्रेन शुरू करने के बाद लोड फ्री चलने की जाँच करें। अगर यह जाम लगता है, तो एसएम या टीएलसी को सूचित करें।

ड) ट्रेन शुरू करने के तुरंत बाद ब्रेक फील टेस्ट (बीएफटी) करें ।

7. स्टेशन/यार्ड से स्थिर वाहन/लोड/ट्रेन/लोकोमोटिव को हटाने के लिए ट्रेन प्रबंधक/स्टेशन मास्टर/यातायात स्टाफ द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

क) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट से मंजूरी मिलने पर, स्टेशन स्टाफ द्वारा पीछे और आगे के वैगनों के हैंड ब्रेक को छोड़ने की निगरानी करें। स्थिर कोचिंग वाहनों के लिए, आगे के एसएलआर में ट्रेन मैनेजर द्वारा हैंड ब्रेक रिलीज किया जाना चाहिए एवम रिलीज करने में कठिनाई होने पर, ट्रेन ब्रेक (ए-9) को आंशिक रूप से रिलीज करने के लिए लोको पायलट को सूचित करे। ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा सुपरवाइज़ किया जाना चाहिए।

ख) हैंड ब्रेक रिलीज करने के बाद, सुनिश्चित करें कि चेन, स्किड और वेजेज भी वैगन से हटा दिए गए हैं। रियर गार्ड वैन/एसएलआर के ब्रेक भी रिलीज किये जाने चाहिए।

ग) इंजन या टावर वैगन के मामले में भी जंजीरें हटा देनी चाहिए।

घ) अपनी ओर से प्रक्रिया पूरी होने और तैयार होने के बाद में लोको/सहायक लोको पायलट को पुष्टि करें।

8. स्टेशन स्टाफ, ट्रेन मैनेजर, क्रू और सेक्शन कंट्रोलर को स्टेशन/यार्ड/साइडिंग और ब्लॉक सेक्शन में ढलान के बारे में पता होना चाहिए।

9. इस संबंध में संबंधित पर्यवेक्षकों द्वारा लगातार परामर्श किया जाना चाहिए।

10. स्टेशनों पर अनुमोदित डिजाइन के स्प्रैग और चेन की पर्याप्त संख्या में उपलब्धता तथा लोको पर लकड़ी के वेजेज की उपलब्धता सुनिश्चित की जानी चाहिए।

नोट- यह निर्देश केवल तत्काल संदर्भ के लिए है और किसी भी तरह से ट्रेन के सुरक्षित संचालन के लिए जारी किए गए किसी भी नियम पुस्तिका/मैनुअल/आईपीओ/क्षेत्रीय परिपत्र/मंडल परिपत्र/निर्देशों का स्थान नहीं लेता है। किसी भी संदेह की स्थिति में, मध्य रेलवे में प्रचलित संबंधित नियम पुस्तकों और साहित्य का संदर्भ लिया जाना चाहिए।

(एस.के. जायसवाल)
मंडल संरक्षा अधिकारी, नागपुर.

प्रतिलिपि / मं.रे.प्र. : कृपया जानकारी के लिए प्रेषित।
प्रतिलिपि / अ.मं.रे.प्र.(प्रशा.) : कृपया जानकारी के लिए प्रेषित।
प्रतिलिपि / अ.मं.रे.प्र.(टेक.) : कृपया जानकारी के लिए प्रेषित।

मध्य रेल
CENTRAL RAILWAY

मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय
संरक्षा विभाग नागपुर
DRM OFFICE
SAFETY BRANCH NAGPUR

No. NGP/STF. 101.Z/SI/16-2024-25

दिनांक : 15.01.2025

Safety Instruction No. 16/2024-25

All Concerned, Nagpur Division,

PRECAUTIONS TO BE TAKEN FOR "SECURING AND RELEASE OF VEHICLE/LOAD/TRAIN/LOCO IN STATION /YARD OR IN BLOCK SECTION"
Ref – R. Bd L. No- 2024/TT-IV/12/30, Dt.-13.11.24.

Recent Derailment of Goods train No DN CGDM/CPH by brakevan at Phillaur station in Firozpur Division of Northan Railway was discussed in Railway Board meeting which was held on 09.01.2025. **Railway board has observed that the instructions regarding securing and release of vehicles/Load/Train/Loco in Station/Yard or in Block Section is not being followed rigidly.** Instructions was issued by Railway Board vide L.no.2024/TT-IV/12/30 dated 13.11.2024. To avoid such untoward incidence in our division, the content of the said letter is reiterated here to sensitise the field staff.

1. **Action by Station Master/Traffic Staff when vehicles/load/train is to be stabled at Station:**

a) The vehicles/load/train shall be inside the fouling marks. Train Manager should ensure that train is stopped after clearing fouling mark.
b) The vehicles/load/train be chained and padlocked using at least two chains, one at either end.
c) At least four sprags/wooden wedges be used, two each below the outermost pair of wheels at either end.
d) Hand brakes of at least 6 wagons from either end must be fully tightened by station staff. In case coaching vehicles are stabled, hand brakes in front & rear SLR(s) must be applied. The hand brakes must be operated under the personal supervision of the Train Manager, and in the absence of Train Manager, by SM on duty.
e) The vehicles of stabled load/train should be coupled together. In case the stabled load has to be split for any reason, each such split part should be treated as a separate load for the purpose of securing.
f) The points must be set, clamped and padlocked against the blocked line and towards dead end or trap point (if available). Scotch blocks must be used, if available.
g) Stop Collars must be placed on relevant signal and point buttons/slides/levers etc.
h) Remarks should be made in TSR and/or SM diary in Red ink to the effect that 'Line No….is blocked and all precautions for securing the load have been taken' as prescribed above;
i) After any load/train/loco is stabled, the station master must inform the section controller supported by private number that all laid down precautions for stabling and securing the load/train/loco have been taken.

2. Additional precautions to be taken while stabling vehicles/load/train at a station with gradient of 1 in 400 or steeper may have been prescribed under approved special instructions (by CRS) and mentioned in SWR of respective station. These should be

followed scrupulously. In addition following precautions must also be observed over and above those prescribed under approved special instructions:

a) Before vehicles are uncoupled, the hand brakes should be applied, sprags/wooden wedges/skids. should also be used to prevent vehicles from rolling down.

b) As far as possible. the vehicles/load/train should be stabled on a line which is isolated from other lines. particularly running lines.

3. Action by Loco Pilot/ Assistant Loco Pilot before leaving the loco in case load/train is stabled with locomotive attached or light engine(s) is/are shut down or stabled:

a) Stop train on A-9 and bring A-9 to Emergency position (i.e.., BP pressure =0) and the SA-9 to Applied position. Physically ensure that trains brakes are applied.

b) Apply the hand brake/ parking brake on the locomotive. In case of multi / consist locomotives, hand brake of all the locomotives should be applied. Physically verify that hand brake's chain is tightened/parking brake(s) are applied.

c) With attention to the plain or down gradient section, place 4 wooden blocks on the outmost wheels of locomotive(s). Record this action in the loco log book, noting the wheel numbers clearly. If less than four wooden wedges are available on the locomotive(s), inform SM for requisite wedges, and then secure the loco.

d) Shut down the locomotive, tum off the battery switch and submit the loco keys and the locomotive log book at the SM office.

4. (a) Loco Pilot while on duty should not leave loco unmanned. In case he is required to leave the locomotive unmanned, he should do so only after receiving written authority from the Station Master/Yard Master and ensuring actions mentioned para 3 above.

(b) Before leaving the station/yard, the Loco Pilot and Train Manager should jointly record in a register to be maintained with Station Master that the load & loco has been secured as prescribed above.

5. Action to be taken by Loco Pilot/Assistant Loco Plot and Train Manager when the train is stalled in block section due to accident, failure, obstruction or any other reason.

(a) Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Train Manager should protect the train as per provisions.

(b) The train should be secured by applying loco brakes (SA-9, A-9 & hand brake) and hand brakes of at least six wagons at either end of the train. The hand brake should be operated by Assistant Loco Pilot from leading end and by the Train Manager from the rear end. In case the Train is being worked without Train Manager, the duties of the Train Managèr shall devolve on the Assistant loco Pilot. In case of coaching trains, the Train Manager should apply hand brakes of the SLR in addition to the application of loco brakes by the loco Pilot.

(c) MR pressure starts dropping while train is stationary, loco pilot has to secure the loco with the wedges. Since MR pressure cannot be noticed by Train Manager as there is no such gauge in SLR unlike engine therefore, the Loco Pilot shall immediately inform the Train Manager regarding dropping of MR pressure and thereafter the Train Manager will secure the train with wedges in the last vehicle.

6. Action by Loco Pilot/ Assistant Loco Pilot for clearing of stable vehicle/load/train/ locomotives from station/yard:

a) Collect loco keys, logbook, etc from the SM office. Check the loco logbook for any irregularities. If any are found, inform the TLC and act according to their advice.

b) Energize the loco, bring A-9 on release position and build BP pressure to 5 kg/cm², keeping SA-9 applied.

c) Release and ensure the hand brake/ parking brake in the loco(s) are released. Then remove the wooden wedges from the loco wheels, returning taken over wedges to station, if any.

d) Perform a BP Continuity Test to ensure BP pressure continuity in the load.
e) Keep the A-9 at emergency (i.e., BP pressure=0), and check a few wagons to confirm that the brakes are applied (excluding those with hand brakes applied).
f) If it is necessary to make a GDR Report (Train Manager & LP), inspect the load as per the rules. In case of any irregularities, report them to the SM. During the preparation of the GDR report, either LP or ALP must be present in the loco cab.
g) Inform Train Manager/SM for release of handbrakes in wagons and removal of wooden wedges/metal skids and chains.
h) After the above steps and confirmation from Train Manager, if everything is in order, inform the SM that the train is ready.
i) Once the signal is off, release A-9 and then SA-9. On gradients, release of A9 & SA9 and taking traction shall be done concurrently to avoid roll down.
j) Before starting the train, ensure BP is at 5.0 kglem² and that the AFI is in its predefined position.
k) After starting the train, check for free movement of the load. If it feels jammed, notify the SM or TLC.
l) Immediately after starting the train, perform the Brake Feel Test (BFT).

7. Action by Train Manager/Station Master/Traffic Staff for clearing of stable vehicle/load/train/ locomotives from station/ yard:

a) Upon clearance from LP/ALP, supervise the release of Hand brakes of trailing and leading wagons by station staff. For stabled coaching vehicles, the Train Manager's hand brakes in the front SLR(s) must be released. In case of difficulty in release, advise LP for partial release of train brakes (A-9) till hand brakes are released. In the absence of the Train Manager, releasing must be personally supervised by the on-duty SM.
b) After releasing of hand brakes, ensure that chains, skids & wedges are also removed from the wagons. Brakes of rear guard's van/ SLR shall also be released.
c) In the case of an engine or tower wagon also, chains shall be removed.
d) Confirm LP/ALP about completion of process and ready from your end.

8. Station Staff, Train Manager, Crew and Section Controller should be aware of gradients at Stations/Yards/Sidings and block sections.
9. Frequent counselling in this regard should be done by concerned Supervisors.
10. Availability of adequate number of sprags & chains of approved design at stations and wooden wedges on locos should be ensured.

Note-This instruction is only for a ready reference and in no way supersede any rule books/manuals/JPO/Zonal circulars/Divisional Circulars/Instructions issued for safe working of train. In case of any doubt, concerned rule books and literature prevailing in Central Railway should be referred.

(S.K Jaiswal)
DSO, NGP

C/- DRM: for kind information please.
C/- ADRM (Admin): For kind information please.
C/- ADRM (Tech): For kind information please.