


<b>मध्य रेल</b> <b>CENTRAL RAILWAY</b>		<b>मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय</b> <b>संरक्षा विभाग नागपुर</b>
		<b>DRM OFFICE</b> <b>SAFETY BRANCH NAGPUR</b>
<b>No. NGP/STF. 101.Z/SI/17-2024-25</b>		<b>दिनांक : 12.02.2025</b>

**सभी संबंधित, नागपुर मंडल**

**संरक्षा अनुदेश सं:- 17/2024-25**

**विषय: शंटिंग सावधानियाँ**

शंटिंग के दौरान संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु सामान्य एवं सहायक नियमों पर आधारित निम्नलिखित नियमों का कड़ाई पूर्वक पालन करें।

1. स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के अनुदेशों के अंतर्गत लोको पायलट/शंटर को स्वयं शंटिंग करनी चाहिए।
2. शंटिंग कार्य के दौरान इंजन का संचालन अगली कैव से किया जाना चाहिए।
3. शंटिंग की अधिकतम गति 15 kmph होनी चाहिए।
4. खतरनाक / ज्वलनशील / विस्फोटक पदार्थों से भरे वाहन की शंटिंग की अधिकतम गति 10 kmph होनी चाहिए।
5. स्टेशन मास्टर द्वारा शंटिंग कार्य हेतु शंटिंग अनुदेश पत्र 1/806 दिया जाएगा। रोड साइड स्टेशनों के अलावा बड़े यार्डों जहाँ अलग से शंटिंग स्टॉफ उपलब्ध है तथा नियमित शंटिंग संचालन उल्लेखित क्षेत्र के अंदर होता है वहाँ T/806 देने से छूट दी जा सकती है।
6. T/806 में दिए गए अनुदेश शंटिंग कार्य पूर्ण होने तक लागू रहेंगे भले ही किसी भी स्टेज पर शंटिंग रोक कर अन्य गाड़ी का संचालन किया गया हो।
7. स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति (टी /806) के बिना ट्रैक मशीन/नों को ट्रैफिक या के अन्दर संचालन नहीं किया जायेगा।
8. शंटिंग कार्य हेतु एक बार दिए गए अनुदेशों में तब तक कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा और न ही किसी पॉइंट को बदला जायेगा जब तक कि इस बात की तसल्ली न कर लें कि शंटिंग कार्य पूरी तरह रोक दिया गया है और शंटिंग करने वाले कर्मचारियों को परिवर्तनों की जानकारी मिल गई है।
9. ऐसा शंटिंग कार्य जिसमें किसी भी वाहन का जोड़ना या काटना शामिल नहीं है तथा सिगनल के आधार पर शंटिंग करना हो तो ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर के मौखिक अनुदेशों पर लोको पायलट द्वारा शंटिंग पर्यवेक्षक (Shunting Supervisor) की निगरानी में की जाएगी।
10. शंटिंग शुरू करने के पहले शंटिंग से संबंधित सभी कर्मचारियों को शंटिंग का पूरा विवरण समझ लेना चाहिए तथा उस स्टेशन पर लागू शंटिंग प्रतिबंधों की जानकारी प्राप्त कर लेनी चाहिए।
11. रोड साइड स्टेशनों पर गाड़ी के गार्ड को स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार अपनी गाड़ी से संबंधित शंटिंग का सुपरविजन स्वयं करना चाहिए।
12. जहां जरूरी हो गार्ड यह सुनिश्चित करेगा कि शंटिंग के लिए पाईट ठीक से सेट एंड लॉक कर दिये गए हैं तथा स्वयं लोको पायलट को हाथ सिगनल दिखाएगा।
13. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग कार्य हेतु नियमानुसार ब्लॉक बैक ब्लॉक फारवर्ड लिया जाएगा।



14. होम और अंतिम रोक सिगनल को छोड़कर शंटिंग के दौरान अन्य संबंधित सिगनल शंट सिगनल को ऑफ किया जाएगा।
15. शंटिंग के दौरान यदि कोई सिगनल/शंट सिगनल खराब हो जाता है तो उसे ऑन में पार करने के लिए पर्यवेक्षक द्वारा संबंधित पाईट सेट एंड लॉक करने के पश्चात प्रायवेट नंबर जारी किया जाएगा तथा संबंधित सिगनल से ऑल राईट संकेत दिखाया जाएगा।
16. सिगनल ऑफ न होने पर यदि रास्ते के पाईट का लॉकवार/पैनल पर रूट सेटिंग से लॉकिंग इंडिकेशन मिलता है तो पाईट को क्लैम्प करने की आवश्यकता नहीं है। ऑन इयूटी स्टेशन मास्टर से रूट सेटिंग की पुष्टि के बाद एवं लोको पायलट शंटर को प्रायवेट नंबर / प्राधिकार पत्र जारी कर तथा शंटिंग पर्यवेक्षक सक्षम रेल सेवक द्वारा ऑल राईट सिगनल दशनि के बाद ही ऑन पर पास करने के लिए अधिकृत किया जाएगा।
17. बिना सिगनल वाले शंटिंग मूवमेंट (पाईट को छोड़कर) के मामले में लॉक बार की प्लजर लॉक। कॉटरबोल्ट और पेडलॉक में से किसी एक द्वारा पाइंट्स की सही सेटिंग और लॉकिंग करना आवश्यक है। यदि ये प्रावधान उपलब्ध नहीं है तो क्लैपिंग और तॉकिंग आवश्यक है। कांटो पर से गुजरने से पहले लोको पायलट को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पाइंट की सही सेटिंग और लॉकिंग के आश्वासन के रूप में शंटिंग पर्यवेक्षक / सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा ऑल राईट सिगनल प्रदर्शित किए जा रहे हैं।
18. सिगनल रहित शंटिंग संचालन (याई में) पर्यवेक्षक/पाईटसमेन द्वारा पाईट की सही सेटिंग सुनिश्चित की जाएगी। पाईट से गुजरने से पहले लोको पायलट यह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि शंटिंग पर्यवेक्षक/पाईटसमेन रास्ते के सभी संबंधित पाईट के सही सेटिंग के आश्वासन स्वरूप संबंधित पाईट से ऑल राईट हाथ सिगनल दिखा रहा है।
19. पुश बैक शंटिंग मूवमेंट, लम्बे लोड, घुमाव, किसी प्रकार के अवरोध इत्यादि के कारण यदि लोको पायलट हाथ संकेत देखने में असमर्थ है तो हाथ सिगनल ऐसे स्थान से दोहराने चाहिए जहाँ से उसे स्पष्ट दिखाई दे या संबंधित पाईट के सही सेटिंग एवं लॉकिंग की पुष्टिकरण हेतु वाकी-टाकी पर शंटिंग सुपरवायज़र पाईटसमेन द्वारा प्रायवेट नंबर नाम पदनाम बताकर सूचित किया जाएगा।
20. एयर ब्रेक लोड को दो भागों में बाटते समय जहाँ से काटना हो वहाँ से दोनों ओर के वाहनों के एंगल कॉक बंद कर देना चाहिए तथा अलग किए गए वाहनों के एंगल कॉक खोल देना चाहिए, ताकि वे रोल डाउन न हों।
21. वैगन कोच लोको को डिटेच करने से पहले शंटिंग स्टाफ ने सुनिश्चित करना चाहिए कि वे फाउलिग मार्क का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं।
22. स्टेबल लोड कितने अर करते समय वुडन वेजेस तथा सेफटी चेनों को तभी निकाला जाना चाहिए जब लोड/ट्रेन एयर प्रेशर पर हो तथा हैंड ब्रेक भी तभी रिलीज किए जाएं।
23. जब पूरी की पूरी गाड़ी एक लाईन से दूसरी लाईन पर शंटिंग की जा रही हो तो गाई को अपने ब्रेकवान में उपलब्ध रहना चाहिए।
24. शंटिंग के दौरान सभी वाहनों को इंजन के एयर ब्रेक सिस्टम से जोड़ा जाएगा ताकि ब्रेक पावर बना रहे।
25. शंटिंग के बाद वाहनों को सुरक्षित करने का कार्य सक्षम रेल सेवक द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
26. शंटिंग के दौरान कपलिंग/बी पी. /एफ पी पाईप को घिसटते हुये नहीं छोड़ना चाहिए बल्कि उसे उचित स्थान पर लगाना चाहिए।
27. सवारी गाड़ी की शंटिंग करते समय जब इंजन लोड पर जोड़ना हो तो पहले इंजन को लोड से 20 मी की दूरी पर अवश्य खड़ा करना चाहिए तथा सावधानी पूर्वक धीरे धीरे लोड पर लेना चाहिए ताकि यात्रियों को धक्का न लगे।



28. शंटिंग के दौरान हाथ सिगनल इस प्रकार दिखाने चाहिए कि वे लोको पायलट को स्पष्ट दिखायी दे। यदि हाथ सिगनल केबिन से दिखाए जा रहे हों तो उन्हें नीचे से रीपीट किया जाएगा लेकिन यदि फिक्स सिगनल के आधार पर शंटिंग की जा रही हो तो हाथ संकेत प्रदर्शित करने की आवश्यकता नहीं होगी।
29. शंटिंग स्टाफ को शंटिंग में शामिल लाइन की समायोजन लाइन क्षमता के बारे में पता होना चाहिए।
30. पाइंट बदलने से पहले लीवरमेन/केबिनमेन/केबिन मास्टर खतरा हाथ सिगनल दिखाएगा।
31. यात्री गाड़ी की शंटिंग में शामिल इंजन के अलावा यदि किसी इंजन को यात्री गाड़ी के पीछे खड़ा किया जाना आवश्यक हो तब इंजन के साथ उपस्थित शंटिंग कर्मचारियों द्वारा प्रदर्शित हाथ सिगनलों के अनुसार उसे कम से कम 50 मीटर दूरी पर खड़ा किया जाना चाहिए।
32. डेड एन्ड वाली लाइन पर शंटिंग के दौरान गाड़ी बैंक करते समय उसे डेड एन्ड से 20 मीटर पहले रोक कर बैंक करना चाहिए ताकि वह डेड पेन्ड से न टकराएँ।
33. यदि किसी कारणवश लोको पायलट ट्रेलिंग पाइंट को तोड़ते हुए आगे निकल जाए तो उसे उस टूटे ट्रेलिंग पाइंट की ओर तब तक वापस नहीं लाना चाहिए तब तक कि पाइंट की खराबी ठीक न कर दी जाए या ठीक तरह से सेट करके उसे क्लैम्प न कर दिया जाए।

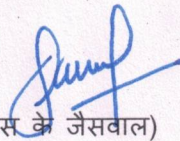
**शंटिंग के दौरान निम्नलिखित कार्य वर्जित है-**

- चलते वाहनों की कपलिंग अलग करना।
- चलते वाहनों के बफर या कपलिंग पर बैठकर जाना।
- इंजन को रोकने से पहले वाहनों के बीच में आना।
- शंटिंग कार्य के दौरान वाहनों के नीचे से गुजरना।
- शंटिंग कार्य के दौरान वाहनों के नीचे आराम करना।
- मरम्मत किए जाने वाले वाहनों पर बिना बचाव के कार्य करना।

**सामान्य तौर पर ती जाने वाती सावधानिया-**

- ❖ फाउलिंग मार्क उचित स्थान पर लगाया जाना चाहिए और आसान पहचान के लिए ठीक से रंगीन होना चाहिए और स्पष्ट रूप से दिखाई देना चाहिए।
- ❖ शंटिंग स्टाफ को शंट सिग्नल ड्राइविंग कैब से स्पष्ट दिखाई देना चाहिए।
- ❖ रेट्रो रिफ्लेक्टिव स्ट्रिप के साथ चिपकाए गए लकड़ी के वेजेज की अच्छी स्थिति सुनिश्चित करें।
- ❖ सेप्टी चेन और पेड लॉक की अच्छी स्थिति सुनिश्चित करें।
- ❖ पैडलॉक के साथ प्वाइंट क्लैप अच्छी स्थिति में होना चाहिए।

यह अनुदेश केवल एक तैयार संदर्भ के लिए है और किसी भी तरह से सामान्य और सहायक नियम एवं मैनुअल में दिए गए शंटिंग संचालन के किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करता है। किसी भी संदेह के मामले में मध्य रेलवे में प्रचलित सामान्य और सहायक नियम एवं मैनुअल को संदर्भित किया जाना चाहिए।



(एस के जैसवाल)  
मंडल संरक्षा अधिकारी,  
नागपुर

पतिलिपी : मंडल रेल प्रबंधक : कृपया सूचनार्थ प्रेषित।

पतिलिपी : अपर मंडल रेल प्रबंधक (प्रशासन) : कृपया सूचनार्थ प्रेषित।

पतिलिपी : अपर मंडल रेल प्रबंधक (टेक्निकल) : कृपया सूचनार्थ प्रेषित।



मध्य रेल

CENTRAL RAILWAY



मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय

संरक्षा विभाग नागपुर

DRM OFFICE

SAFETY BRANCH NAGPUR

No. NGP/STF. 101.Z/SI/17-2024-25.

दिनांक : 12.02.2025

All Concerned,  
Nagpur Division

### Safety Instruction No: - 17/2024-25

#### Sub: Shunting Precautions

To ensure safety during shunting, strictly follow the following rules based on General and Subsidiary rules.

1. Shunting should be performed by Loco Pilot/Shunter himself under the instructions of Station Master/ Yard Master.
2. Shunting should preferable be performed from the leading cab of the engine.
3. The maximum permissible shunting speed is 15 km per hour
4. When shunting of wagon loaded with dangerous / inflammable / explosive material etc. is done, shuntingspeed should be restricted to 10 km per hour.
5. An authority in the form T/806 should be issued. However, in major yards, where separate shunting staff is provided and regular shunting takes place within the defined area, issue of T/806 may be dispensed with.
6. The shunting instructions given by means of T/806 shall remain in force till completion of shunting eventhough other train movement is done by stopping shunting at any stage.
7. The Track Machine(s) shall not move into or inside the traffic yard without written permission(T/806) of SM.
8. The person, who initially gives instructions for shunting operations, shall not change instructions and authorize the changing of points etc., unless he has satisfied himself that shunting operations have beenstopped completely and the staff conducting shunting have been advised of the changes contemplated
9. Shunting which does not involve any attaching or detaching and involve signaled movement from one location to another will be done on verbal instruction of SM on duty, observing the aspect of concerned signals and instructions given by SM on duty.
10. All the staff involved in shunting should clearly understand the entire shunting process and should also be aware of the shunting restriction at the station, if any.
11. In road side station, the Guard in-charge of a train must personally supervise all shunting connected to his train.
12. The Guard, who is in-charge of the shunting shall ensure that the points in the route are correctly set



- and locked, where necessary, for the shunting and he himself shall exhibit hand signal to the LP.
13. Block back or block forward must be obtained if shunting involves in block section.
  14. Fixed signals except Home and Last stop signal can be used for shunting purpose if required.
  15. While performing shunting movement, if any signal or shunt signal become defective, same shall be authorized to pass at ON by issuing P.No. / Authority to the LP/Shunters and exhibiting alright hand signal from the concerned signal by shunting supervisor / competent railway servant after ensuring correct setting and locking of points in the route.
  16. If signal cannot be taken off, but points in the route are set and locked as indicated by setting of routes and point lock indication on the panel, clamping of points may be dispensed with. LP/Shunter shall be authorized to pass at ON by issuing P.No. / Authority and Shunting Supervisor /Competent railway servant shall exhibit all right signal of route setting after confirmation of route setting from on duty SM and carry out the shunting operations\
  17. In case of un-signaled shunting movement (other than in yard) – correct setting and locking of points is required to be done by either of Lock bar / Key plunger lock / Cotter bolt and padlock. Clamping and locking is essential if this provision is not available. Before negotiating the point, LP must ensure that all right signal is exhibited by shunting supervisor / competent railway servant as an assurance of correct setting and locking of points.
  18. In case of un-signal movement in yard, correct setting of points shall be ensured by shunting supervisor /competent railway servant. LP should ensure that all right signal is exhibited from the concerned point enroute by shunting supervisor as an assurance of correct setting of point.
  19. During push back shunting, if LP/Shunter is unable to observe hand signal due to longer load, curvature, any obstructions etc., arrangement for repeating the hand signal from suitable place and visible to LP/Shunter shall be ensure. Otherwise, assurance shall be given to LP/Shunter on W/T, supported with Private No,name with designation by shunting supervisor / Competent railway servant.
  20. In air braked stock, close the angle cock of both the wagons/ coaches from where the load is to be divided and after detaching engine from wagons/ coaches, angle cock of detached wagons/ coaches shall be opened to avoid rolling down.
  21. Before detaching wagon / coach / Loco, shunting staff must ensure that residual load does not infringe foulingmark and secured.
  22. While clearing the stable load, removal of wooden wedges, safety chain and hand brakes shall be released only after taking load / train on pressure.
  23. When shunting of a whole train from one line to another line, across the main line, Guard should travel in his brake van.
  24. All the vehicles / wagons should be taken on air pressure to maintain required brake power of load/train.
  25. After completion of shunting work, securing of vehicles must be ensure by competent railway servant.
  26. Screw coupling / BP, FP pipes should not be allowed to hang and drag during shunting.
  27. Whenever shunting is to be performed for attaching or detaching coaches or when an engine is to be coupled to a passenger carrying train, the coaches /engine should first be brought to stop 20 m away from train and thereafter shunting be performed carefully.
  28. Hand signals should be shown in such a manner as to be clearly visible to LP. If hand signals are shown from a cabin, such signal should be repeated by person in-charge of shunting from the ground. However, in case movement is done by taking off fixed signal / shunt signal, the display of hand signal is not necessary.
  29. Shunting staff should be aware of the accommodating line capacity of the line involved in shunting.
  30. Before changing the points, alteration of route, Levermen / Cabinmen / Cabin Master should exhibit danger hand signal.
  31. If any engine, other than that involving shunting with passenger carrying train is required to be brought inrear of the passenger carrying train, it should be accompanied and hand signaled by



- Shunting staff and stopped at a minimum distance of 50 meters.
32. While pushing back on line terminating at dead end, train must be stopped 20 meters before dead end and then pushed back cautiously to avoid bumping.
33. In event of unusual, if any point is trailed through, LP/shunter should not under any circumstances back his train over the point trailed through, before the defect to the point has either been rectified or the point been properly set and clamped.

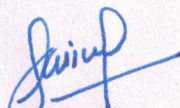
### Shunting Prohibitions

- ❖ Un-coupling of vehicle in motion.
- ❖ Riding on buffers/screw couplings in motion.
- ❖ Getting between vehicles before the engine comes to a stop.
- ❖ Passing under the vehicles during shunting.
- ❖ Sheltering under wagons.
- ❖ Working on vehicles under repair without any protections.

### General Precautions

- ✚ Fouling Mark should be placed in proper location and should be colored properly for easy identification and clearly visible.
- ✚ The shunt signal shall be clearly visible to the shunting staff from the driving cab.
- ✚ Ensure the good condition of wooden wedges affixed with retro reflective strip.
- ✚ Ensure the good condition of safety chain and pad lock.
- ✚ Point Clamp should be in good condition with padlocks.

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 from time to time. In case of any doubt, concerned rule books and literature prevailing in Central Railway should be referred.

  
(S. K. Jaiswal)  
DSO, Nagpur

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