

मध्य रेल



मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय,
सरंक्षा शाखा,
नागपुर
दिनांक: 15th May, 2024

No. NGP/SFT. 101.Z/Safety Instns. /03

All Concerned, Nagpur Division,

SAFETY INSTRUCTION NO. 03/2024-2025

Sub: - Securing of vehicle / Train /Load after stabling.

Ref: - S.R.5.23-1,2,3; R. Bd.- L. No- 2012/Safety(A&R)/19/1 dt. 24.02.2012. and ongoing Spl Safety Drive as per HQ L. No- SFT//SD/HQ/9/2024 dt 30.04.24.

Recently, On Date 30.04.24 at 07.40 hrs. an unusual incident of Rolling Down of BT rake took place at KNW station yard in BSL Division in our Zonal Railway, where 5 numbers of BOBYN wagon derailed at DS no 137 in BT SIDING 07. Prima Facie Cause: "Load not secured properly." Keeping in view the same an intensive drive was launched by the HQ and still some irregularities have surfaced out.


Following precautionary steps are **reiterated once again** while stabling and securing the vehicle / Trains/Light engine so that concerned staff become more and more vigilant and sensitive.

1. Before stabling the load, all vehicles / Trains should be placed in such a manner in that they do not foul the adjacent lines.
2. The Safety chain shall be passed twice around the trolley frame and rail and then tie and lock with padlock, so that no strain is exerted on the padlock. Vehicle / Train / Load shall be chained and padlocked using at least two chains, on at either end.
3. All the vehicles of the stable load / train shall be coupled together. In case the load has to be splitted for operational exigencies or any other reason, then each such splitted part will be treated as separate load for stabling and securing purpose.
4. At least four number of wooden wedges should be used, two each below the outmost pair of the wheel at either end.
5. In case of coaching vehicles are stabled, guard must apply hand brake in SLR/SLRs. The hand brake must be operated under personal supervision of Guard and in absence of Guard by SM/ASM on duty.
6. Hand brakes of at least six wagons train either end shall be fully tightened and handbrakes in brakevan/SLR shall be applied.
7. The points must be set, clamped and padlocked against the blocked line and towards the dead end or trap point if available. The key of the padlock should be kept in the custody of station master.

8. In case of RRI/PI working button collar should be placed on relevant route button and point button. For working in EI panel, relevant point, signal and route of the blocked line should be locked electronically.
9. If possible, the vehicles or train should be stabled on a line which is isolated from other line, particularly running lines.
10. Remark to the effect that, "Line No. ___ is blocked and all precautions for securing the load have been taken as prescribed in the rule" should be made in the TSR or SM diary in the red ink. SM should also make necessary entries in the prescribed stable load register.
11. After any train, vehicle or load is stabled, the station master must inform the section controller under exchange of private number, that all load down precautions for securing the load have been taken. Section Controller will also make necessary entries in the regard.
12. If the load is being stabled in yard, exchanging of private number regarding the same may be dispensed with to the section controller.
13. After taking over the charge, the SM should ensure proper securing of the load and if any shortcoming noticed, same should be rectified.
14. In case of stabling of coaching rake, doors and windows should be made closed to prevent fire, sabotage or any other untoward incident.
15. Additional precaution to be taken while stabling vehicle/load/train at a station with gradient of 1 in 400 or steeper which may have been prescribed under approved special instruction (by CRS) and mentioned in SWR of respective station. This should be followed scrupulously. In addition, following precautions must also be observed over and above those prescribed under special instructions.
 - (a) Before vehicles are uncoupled, the hand brakes, 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.
16. 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.
 - ❖ Application of both SA-9 and A-9 brakes;
 - ❖ Application of hand brake and parking brake;
 - ❖ Secure the loco with wooden wedges provided on the loco,
 - ❖ Loco should be stabled clear of fouling mark.
 - ❖ Required entries in repair book/loco log book.
 - ❖ Loco should be shut down and all circuit breakers and switches should be switched off.
 - ❖ All loco keys and loco log book should be handed over to the authorized person.
- 17.(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 precautions as mentioned in para no 16 above.

- (b) Before leaving the station/yard, the Loco Pilot and Guard should jointly record in a register to be maintained with Station Master that the load & loco has been secured as prescribed above.
18. Action to be taken by Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Guard when the train is stalled in block section due to accident, failure, obstruction or any other reasons.
- (a) Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Guard should protect the train as per provisions of G&SR- 6 03:
- (b) The train should be secured by applying loco brakes (SA-9, A9 & 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 Guard from the rear end. In case the train is being worked without Guard, the duties of the Guard shall devolve on the Assistant Loco Pilot. In case of coaching trains, the Guard should apply hand brakes of the SLR in addition to the application of loco brakes by the Loco Pilot.
19. Station Staff, Guard, Crew and Section Controller should be aware of gradient at stations/Yards/Sidings and block sections.
20. It must be ensured that availability of wooden wedges & chains of approved design at station and loco is adequate.
21. A proper stable load register (no - T/483B) also to be maintained in the station where wagon/coach number wherein wooden wedges and chain has been applied should also be mentioned.

Note- The content here in above in no way supersede any rule book of central railway or circulars, JPO etc. of Railway Boards/Headquarters or Division. In case of any doubt/dispute concerned rulebooks should be referred.


(V.K. Pandey)
Sr. DSO/Nagpur

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

मध्य रेल



No. NGP/SFT. 101.Z/Safety Instns. /03

मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय,
संरक्षा शाखा,
नागपुर
दिनांक: 15th May, 2024

सर्व संबंधित, नागपुर मंडल,

संरक्षा अनुदेश सं - 03/2024-2025

विषय:- वाहन/ट्रेन/लोड को स्टेबल करने के बाद सुरक्षित करना।

संदर्भ: - एस.आर.5.23-1,2,3; रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक- 2012/ संरक्षा (ए&आर)/19/1
दिनांक 24.02.2012. एवं मुख्यालय पत्र क्रमांक - एस एफटी/एआई/एसडी/एचक्यू/9/2024
दिनांक 30.04.24 के अनुसार विशेष संरक्षा अभियान।

हाल ही में दिनांक 30.04.24 को प्रातः 07.40 बजे हमारे जोनल रेलवे के भुसवाल डिवीजन के खंडवा स्टेशन यार्ड में बी.टी. रेक के लुढ़कने की एक असामान्य घटना हुई, जहां बीटी साइडिंग 07 में डी.एस संख्या 137 पर 5 BOBYN वैगन पटरी से उतर गए। Prima Facie Cause: लोड ठीक से सुरक्षित नहीं किया गया। इसे ध्यान में रखते हुए मुख्यालय की और से एक गहन अभियान चलाया गया जिसमें अभी भी कुछ अनियमितताएं सामने आई हैं।

वाहन/ट्रेन/लाइट इंजन को स्थिर और सुरक्षित करते समय निम्नलिखित एहतियाती कदम फिरसे दोहराए जाते हैं ताकि संबंधित कर्मचारी अधिक से अधिक सतर्क और संवेदनशील रहें।

1. लोड को स्टेबल करने से पहले, सभी वाहनों / ट्रेनों को इस तरह से रखा जाना चाहिए कि वे किसी रनिंग लाइन का उल्लंघन न करें।
2. वाहनो/ट्रेन/लोड को दोनों सिरो पर कम से कम दो जंजीरों (प्रत्येक सिरे पर एक) से बांधकर तालित किया जाना चाहिए। संरक्षा जंजीर को ट्रॉली फ्रेम और पटरी के बीच से दो बार लपेटकर बांधना चाहिए और तब ताले ऐसे बंद करना चाहिए ताकि तालो पर किसी प्रकार का जोर न पड़े।
3. स्टेबल लोड/ट्रेन के वाहन को एक साथ जोड़कर रखना चाहिए। यदि स्टेबल लोड को किसी कारणवश अलग अलग करना हो तो प्रत्येक अलग भाग को, स्टेबल करने के उद्देश्य से अलग अलग माना जाएगा।

4. दोनो सिरो के बाहीयतम पहियों के नीचे कम से कम चार वुडन वेजिज़ (प्रत्येक सिरे पर दो) का उपयोग किया जाना चाहिए।
5. कोचिंग वाहनों के स्टेबल होने की स्थिति में, गार्ड को एसएलआर में हैंड ब्रेक लगाना चाहिए। हैंड ब्रेक को गार्ड की व्यक्तिगत निगरानी में और गार्ड की अनुपस्थिति में ड्यूटी पर मौजूद एसएम/एसएम द्वारा संचालित किया जाना चाहिए।
6. ट्रेन के दोनों छोरों के, कम से कम छह वैगन का हैंड ब्रेक पूरी तरह से कसे होने चाहिए तथा ब्रेक यान/एसएलआर के हैंड ब्रेक को भी लगाना चाहिए।
7. पॉइंट्स को ब्लॉक लाइन के बिरुद्ध और डेड एंड या ट्रेप पॉइंट (उपलब्ध है तो) की ओर सेट, क्लैम्प और पैडलॉक किया जाना चाहिए। ताला की चाबी स्टेशन मास्टर के पास रखनी चाहिए।
8. आरआरआई/पीआई वर्किंग के मामले में बटन कैप को संबंधित रूट बटन और पॉइंट बटन पर रखा जाना चाहिए। ईआई पैनल के मामले में संबंधित पॉइंट, रूट और ब्लॉक लाइन के सिग्नलको इलेक्ट्रॉनिक रूप से लॉक किया जाना चाहिए।
9. यदि संभव हो तो वाहनों या ट्रेन को एक ऐसी लाइन पर खड़ा किया जाना चाहिए जो अन्य लाइन से अलग हो, खासकर रनिंग लाइन।
10. उपरोक्त संदर्भ में टीएसआर तथा/या स्टेशन मास्टर डाइरी में लाल स्याही से "लाइन नंबर --- ब्लॉक है तथा लोड स्टेबल करने के लिए नियमो वर्णित सभी सावधानीय ली गई है" ऐसा रिमार्क लिखना चाहिए। स्टेशन मास्टर को स्टेबल लोड रजिस्टर में भी आवश्यक प्रविष्टियां करनी चाहिए।
11. किसी भी ट्रेन, वाहन या लोड के स्टेबल होने के बाद, स्टेशन मास्टर को निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करना चाहिए कि लोड को सुरक्षित करने के लिए सभी निर्धारित सावधानियां बरती गई हैं। खंड नियंत्रक भी इस संबंध में आवश्यक प्रविष्टियां करेंगे।
12. यदि लोड यार्ड में स्टेबल किया जा रहा है, तो उसके संबंध में निजी नंबर का आदान-प्रदान खंड नियंत्रक के साथ करना आवश्यक नहीं है।
13. कार्यभार संभालने के बाद, एसएम को लोड की उचित सुरक्षा सुनिश्चित करनी चाहिए और यदि कोई कमी दिखाई देती है, तो उसे ठीक किया जाना चाहिए।

14. कोचिंग रोक की स्टाबलिंग के मामले में आग, तोड़फोड़ या किसी अन्य अप्रिय घटना को रोकने के लिए दरवाजे और खिड़कियां बंद कर दी जानी चाहिए।
15. 400 में 1 के ग्रेडिएंट या स्टीपर ग्रेडिएंट वाले स्टेशन पर वाहन/लोड/ट्रेन को स्टेबल करते समय अतिरिक्त सावधानी बरतने के लिए अनुमोदित विशेष निर्देश (सीआरएस द्वारा) के तहत निर्धारित किया गया हो सकता है और संबंधित स्टेशन के एसडब्ल्यूआर में उल्लिखित हो सकता है। इसका निष्ठापूर्वक पालन किया जाना चाहिए। इसके अलावा विशेष निर्देशों के तहत निर्धारित सावधानियों के अलावा निम्नलिखित सावधानियों का भी पालन किया जाना चाहिए।

(ए) वाहनों को अलग करने से पहले, वाहनों को लुढ़कने से रोकने के लिए हैंड ब्रेक, लकड़ी के वेज/स्किड का भी उपयोग किया जाना चाहिए।

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

16. यदि लोड/ट्रेन लोकोमोटिव संलग्न के साथ स्टेबल है या लाइट इंजन बंद या स्टेबल है तो लोको छोड़ने से पहले लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा कार्रवाई-

- ❖ एसए-9 और ए-9 ब्रेक दोनों का उपयोग;
- ❖ हैंड ब्रेक और पार्किंग ब्रेक का उपयोग;
- ❖ लोको पर दिए गए लकड़ी के वेजेस के साथ लोको को सुरक्षित करें,
- ❖ इंजिन उल्लंघन चिन्ह के अन्दर खड़े किए जाए।
- ❖ रिपयर पुस्तक/लोको लोग बूक में आवश्यक प्रविष्टियां की जाए।
- ❖ लोको को बंद किया जाए तथा सभी सर्किट ब्रेकर और सभी स्विचो को बंद कर दिया जाए।
- ❖ लोको की चाबियां और रिपयर पुस्तक/लोको लोग बूक प्राधिकृत व्यक्ति को सौंप दी जाए।

17. (ए) लोको पायलट को ड्यूटी पर रहते हुए लोको को मानव रहित नहीं छोड़ना चाहिए। यदि उसे लोकोमोटिव को मानवरहित छोड़ने की आवश्यकता होती है, तो उसे स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर से लिखित प्राधिकार प्राप्त करने और उपरोक्त पैरा-16 में दर्शाया गया सावधानी सुनिश्चित करने के बाद ही ऐसा करना चाहिए।

(बी) स्टेशन/यार्ड छोड़ने से पहले, लोको पायलट और गार्ड को संयुक्त रूप से स्टेशन मास्टर के पास रखे जाने वाले रजिस्टर में रिकॉर्ड करना चाहिए कि लोड और लोको को ऊपर निर्धारित अनुसार सुरक्षित कर लिया गया है।

18. दुर्घटना, विफलता, रुकावट या किसी अन्य कारण से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के रुकने पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और गार्ड द्वारा की जाने वाली कार्रवाई-

(ए) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और गार्ड को जीएंडएसआर 6.03 के प्रावधानों के अनुसार ट्रेन की संरक्षा करनी चाहिए।

(बी) ट्रेन के दोनों छोर पर लोको ब्रेक (एसए-9, ए-9 और हैंड ब्रेक) और कम से कम छह वैगनों के हैंड ब्रेक लगाकर ट्रेन को सुरक्षित किया जाना चाहिए। हैंड ब्रेक को सहायक लोको प्लॉट द्वारा आगे के छोर से और गार्ड द्वारा पीछे के छोर से संचालित किया जाना चाहिए। यदि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है तो गार्ड की ड्यूटी सहायक लोको पॉट पर होगी। कोचिंग ट्रेनों के मामले में, गार्ड को लोको पायलट द्वारा लोको ब्रेक लगाने के अलावा एसएलआर के हैंड ब्रेक लगाने चाहिए।

19. स्टेशन स्टाफ, गार्ड, कू और सेक्शन कंट्रोलर को स्टेशनों/यार्डों/साइडिंग और ब्लॉक सेक्शन में ग्रेडिएंट के बारे में पता होना चाहिए।

20. यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि स्टेशन और लोको पर लकड़ी के वेजेस की और अनुमोदित डिजाइन की जंजीरों की भी उपलब्धता पर्याप्त है।

21. स्टेशन पर एक उचित स्थिर लोड रजिस्टर (नंबर- टी/483-बी) भी रखा जाना चाहिए, जहां वैगन/कोच नंबर जिसमें लकड़ी के वेजेस और चैन लगाए गए हैं, उसका भी उल्लेख किया जाए।

टिप्पणी - ऊपर दी गई सामग्री किसी भी तरह से मध्य रेलवे की किसी नियम पुस्तिका या रेलवे बोर्ड/मुख्यालय या मंडल के परिपत्रों, जेपिओ आदि का अधिक्रमण नहीं करती है। किसी भी संदेह/विवाद के मामले में संबंधित नियम पुस्तिकाओं को संदर्भित किया जाना चाहिए।

विजय पाण्डेय
(व्ही.के.पाण्डेय) 15.05.24

वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी
नागपुर

प्रतिलिपी : मंडल रेल प्रबंधक : कृपया सूचनार्थ सादर प्रेषित।

प्रतिलिपी : अपर मंडल रेल प्रबंधक (प्रशाशन) : कृपया सादर सूचनार्थ।

प्रतिलिपी : अपर मंडल रेल प्रबंधक (तकनिकी): कृपया सादर सूचनार्थ।