

## पूर्व मध्य रेल

### येलो बुलेटिन

( मई - 2024 अंक सं.-71)

**मुख्यालय द्वारा किए गये निरीक्षण के दौरान पाए गए कमियों/अनियमितताओं को समाहित करते हुए:-**

1.	पटना के एडवांस्ड स्टार्टर के उत्तर की ओर और पटनासाहिब - बंकाघाट के बीच झाड़ियों की वृद्धि पाई गई। झाड़ियों में नियमित आग लगने की घटनाओं को देखते हुए इसकी सफाई पर ध्यान दिया जाए।
2.	मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज अनुभाग में अप किमी 97/36 और किमी 161/33 पर और डाउन किमी 163/16 और 124/44 पर सावधानी संकेतक बोर्ड पर गति का उल्लेख नहीं किया गया था। कुछ बोर्ड इलेक्ट्रिक पोल पर लगा था।
3.	बापू धाम मोतीहारी स्टेशन पर, स्टेशन मास्टर के पैनल रूम की छत की ऊंचाई कम है और अधिक गर्मी और नमी के कारण काम करने का माहौल अनुकूल नहीं था। स्टेशन मास्टर के कमरे में एसी का प्रावधान आजकल बहुत जरूरी है।
4.	बछवारा - समस्तीपुर अनुभागों के बीच पेड़ों की शाखाओं को काटना आवश्यक है।
5.	बापू धाम मोतीहारी में, स्टेशन मास्टर कार्यालय का फायर पैनल संकेतक अपनी कमीशनिंग की तारीख यानी 19.01.24 से खराब था।
6.	बापू धाम मोतीहारी और मोतीपुर स्टेशनों पर, डिग्लोट एसडब्ल्यूआर के प्रावधान के विपरीत एसडब्ल्यूआर केवल अंग्रेजी में उपलब्ध था।
7.	दिनांक 24.05.2024 को 19037 अवध एक्सप्रेस के ब्रेकवान में स्ट्रेचर और ईएलबी उपलब्ध नहीं था और गार्ड के पास गार्ड सर्टिफिकेट बुक और टी-609 भी उपलब्ध नहीं था।
8.	नेऊरा स्टेशन पर, हालांकि डाउन मेन लाइन की होल्डिंग क्षमता 692.60 मीटर से बढ़कर 702 मीटर हो गई है, एसडब्ल्यूआर और वीड्यू पर 692.60 मीटर का ही उल्लेख किया गया है।
9.	बिहटा स्टेशन पर, एसडब्ल्यूआर के अनुसार, कॉमन गुड्स लूप लाइन की लंबाई 720 मीटर है लेकिन इसे वीड्यू पर नहीं दिखाया गया है।
10.	बिहटा स्टेशन पर, ऑटो चेंजर के साथ 3 चरण की बिजली आपूर्ति प्रदान की गई है लेकिन राज्य सरकार द्वारा प्रदत्त बिजली आपूर्ति का संकेत सीएलएस पैनल पर नहीं है।
11.	बिहिया में फॉर्म टी/806 में बिना तारीख और समय के कई फॉयल मिले।
12.	जीडब्ल्यूआर में, नया गांव -सीतलपुर के बीच एलसी नंबर 10/बी//टी का स्थान किमी 282/10-11 पर उल्लिखित है लेकिन वास्तविक स्थान किमी 282/27-29 है।
13.	मुजफ्फरपुर यार्ड में लगे 10 किमी प्रति घंटा गति प्रतिबंध के लिए कोई टर्मिनेशन बोर्ड उपलब्ध नहीं है और इस तरह मुजफ्फरपुर यार्ड -केवीसी अनुभाग में लंबी दूरी धीमी गति से तय की जा रही है।
14.	बापू धाम मोतीहारी की लाइन नंबर 6, जिसे 16.03.2024 को चालू किया गया था, रैक प्लेसमेंट के लिए 2 किमी प्रति घंटे की दर से उपयुक्त है। प्लेसमेंट के दौरान, सेमरा से प्रस्थान करने और पीछे के ब्लॉक सेक्शन को साफ करने में 25+ मिनट लगते हैं क्योंकि यह पहले होम/सिग्नल पर रुकता है। ब्लॉक सेक्शन क्लियरेंस समय को कम करने के लिए लाइन नंबर 6 के सामान्य फिटनेस पर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है।
15.	बापू धाम मोतीहारी स्टेशन पर - COA से जारी की जानेवाली सतर्कता आदेश डॉट-मैट्रिक्स प्रिंटर से मुद्रित किया जाता है। प्रिंट की गुणवत्ता संतोषजनक नहीं है।
16.	बापू धाम मोतीहारी स्टेशन पर - ईआई का डिस्प्ले स्क्रीन उपयुक्त नहीं है और इसकी दृश्यता उचित नहीं है क्योंकि जानकारी छोटे फ्रॉन्ट में दिखाई देती है और इस प्रकार इसके संचालन के दौरान समस्या पैदा होती है।
17.	स्टेशन मास्टर मोतीपुर ने बताया कि स्टेशन पर केश रखने की कोई व्यवस्था नहीं है क्योंकि कोई केश सेफ उपलब्ध नहीं है। 15.00 से 07.00 बजे तक टिकट बुकिंग ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा की जाती है। ईआई पैनल को मानवरहित छोड़कर एसएम का ऐसा उपयोग परिचालन की दृष्टि से असुरक्षित है।
18.	मोतीपुर लाइन नं. 4/अप लूप लाइन दिनांक 24.02.2024 के दोहरीकरण के बाद से अभी तक ट्रेन संचालन के लिए उपयुक्त नहीं है। स्टेशन पर दोनों छोर पर कोई आपातकालीन क्रॉसओवर उपलब्ध नहीं है।

19.	मोतीपुर स्टेशन पर, यह नोट किया गया कि गेट खोलने/बंद करने के लिए एलसी नंबर 116/117/118/119 और 123 को एक ही निजी नंबर दिया गया था। अलग-अलग इकाइयों/घटनाओं के लिए मानदंडों के अनुसार अलग निजी नंबर का विनिमय आवश्यक है।
20.	मोतीपुर में, स्टार्टर के ठीक बाद के दो एलसी गेट CTRT गेट थे, लेकिन दोहरीकरण के बाद, ये OTRT बन गए हैं और प्रत्येक ट्रेन के गुजरने के बाद, स्टार्टर से आगे का मार्ग लगभग 150 सेकंड के अंतराल के बाद फ्री हो रहा है और उसके बाद गेट खोला जा सकता है। लंबी अवधि के लिए एलसी के इस तरह बंद होने से सड़क यातायात बढ़ जाता है और संचालन में देरी होता है। इसमें आवश्यक परिवर्तन की आवश्यकता है ताकि एलसी गेट पास होने के तुरंत बाद गेट खोला जा सके।
21.	स्टेशन मास्टर बापू धाम मोतीहारी को टीआरडी ब्लॉक देते समय की गई कार्रवाई के संबंध में निष्क्रिय पाया गया और ईआई पैनल या लाइन ब्लॉक रजिस्टर में ब्लॉक करने के लिए सुगौली -सेमरा - बापू धाम मोतीहारी के बीच डाउन लाइन में टीआरडी ब्लॉक देते समय 24.05.24 को कोई कार्रवाई नहीं की गई। यहां तक कि दूसरी गाड़ी को Precedence देने के लिए रखी गई मालगाड़ी के लिए लाइन को ब्लॉक करने की एंटी न तो ब्लॉक एंड क्लियर रजिस्टर में किया गया और न ही ईआई पैनल पर।
22.	दिनांक 24.05.24 को बापू धाम मोतीहारी में यह नोट किया गया कि, ईआई पैनल के संचालन हेतु, बिना किसी प्रशिक्षण/परीक्षण के दिनांक 19.10.24 को स्टेशन मास्टर को योग्यता के बिना टीआई और एसएसई सिग्नल द्वारा सक्षमता प्रमाणपत्र जारी किया गया। टीआई को केवल तभी सक्षमता प्रमाणपत्र जारी करने की सलाह दी गई थी जब स्टेशन मास्टर को उनके द्वारा इस संबंध में प्रशिक्षित किये जाने के बाद कार्यप्रणाली के बारे में जानकारी हो। प्रमाणपत्र जारी करने से पहले स्टेशन मास्टर का परीक्षण अवश्य किया जाना चाहिए। इस प्रकार, जारी किए गए योग्यता प्रमाणपत्र अमान्य हैं और नए सिरे से जारी किए जाने चाहिए।

### **विशेष रूप से ध्यान दें :**

1. कोई भी ब्लॉक दिए जाने पर स्टॉप प्लग, सेफ्टी कॉलर, स्लाइड / लीवर कॉलर इत्यादि का प्रयोग करना सुनिश्चित करें।
2. सुनिश्चित करें कि स्टेशन पर जिस लाइन पर ब्लॉक दिया गया है उसके विरुद्ध कांटे सेट हो तथा यदि आवश्यक हो तो सामान्य एवं सहायक नियम 15.06 के अनुसार संबंधित सिग्नल को अस्थायी रूप से विच्छेद कर देना चाहिए।
3. यदि स्टेशन पर ट्रेफिक ब्लॉक या पॉवर ब्लॉक दिया जाता है तो सम्बंधित उपकरण/ब्लॉकयन्त्र पर लाइन बाधित बोर्ड या पॉवर ब्लॉक बोर्ड का प्रयोग किया जाना चाहिए।
4. स्टेशन डायरी एवं टीएसआर में लाल स्याही से ब्लॉक के सम्बन्ध में इंदराज सुनिश्चित करें।
5. स्टेशन मास्टर को, सामान्य एवं सहायक नियम के अध्याय 15 में वर्णित ट्रेफिक ब्लॉक से संबंधित एवं अध्याय 17 में वर्णित पॉवर ब्लॉक से संबंधित नियमों से, अवगत होना चाहिए।

**“मंडलों को सलाह दी जाती है की सर्वसंबंधित को तत्काल वितरित कर कार्य वाही सुनिश्चित करें और उपरोक्त अनियमितताओं/विसंगतियों/विशेष ध्यान के अनुपालन के संबंध में रिपोर्ट इस कार्यालय को आगे की कार्यवाही हेतु प्रेषित करें।”**

BINAY  
KUMAR DAS

Digitally signed by  
BINAY KUMAR DAS  
Date: 2024.06.12  
17:32:45 +05'30'

(बी.के.दास)

**मुख्य परिचालन प्रबंधक (सा) /पूम्मे**

**दिनांक 12.06.2024.**

सं. ई.सी.आर. /परि.सं./ येलोबुलेटिन/ 87 /505,  
प्रतिलिपि-

1. प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक एवं प्रधान मुख्य संरक्षा अधिकारी को सादर सूचनार्थ।
2. मंडल रेल प्रबंधक धनबाद, दानापुर, डी.डी.यू., सोनपुर एवं समस्तीपुर को सादर सूचनार्थ।
3. वरि.मं.परि.प्रबंधक धनबाद, दानापुर, डी.डी.यू. सोनपुर एवं समस्तीपुर को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्रवाई हेतु।
4. क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, मुजफ्फरपुर और भूली को सूचनार्थ।

**EAST CENTRAL RAILWAY**  
**YELLOW BULLETIN**  
**(May -2024, ISSUE NO. 71)**

**Contains Irregularities/Deficiencies detected during inspections: -**

1.	Growth of Bushes found in North side of Advanced Starter of PNBE and between PNC-BKG. Observing the regular fire cases in bushes, cleaning be looked into.
2.	Speed was not mentioned on Caution Indicator Board in MFP-NKE section in Up at KM 97/36 & KM 161/33 and in Dn at KM 163/16&1 24/44. Some Boards were on Electric Mast.
3.	At BMKI station - Roof height of SM's panel room is low and working environment was not conducive due to excess heat and humidity. Provision of AC in SM's room is a must now a days.
4.	Branches of Trees cutting required between BCA-SPJ sections.
5.	At BMKI, Fire Panel Indicator of SM's office is defective from its date of commissioning i.e. 19.01.24.
6.	At BMKI and MTR stations, SWR available is in English only against the provision of Diglot SWR.
7.	In 19037Awadh expresses on 24.05.2024, Stretcher and ELB was not available and also Guard's Certificate Book & T-609 was not available with Guard.
8.	At NEO station, Although the DN Main Line's holding capacity has increased to 702 mtr from 692.60 mtr, SWR and VDU continue to mention as 692.60 mtr.
9.	At BTA station, as per SWR, the length of Common goods loop line is 720 mtr but it is not shown on VDU.
10.	At BTA station, 3 phase power supply provided with auto changer but the indication of state govt. supply was not glowing on CLS panel.
11.	At Bihiya, many foils found without date and time in Form T/806.
12.	In GWR, location of LC no 10/B/T between NYO-STL is mentioned at km 282/10-11 but actual location is km 282/27-29.
13.	10 KMPH SR was enforced in the MFP Yard, but there is no Termination Board available and as such longer distance is being covered at slower speed in MFP-KVC section.
14.	Line No. 6 of BMKI, which was commissioned on 16.03.2024, is fit @ of 2 KMPH for rake placement. During placement, it takes 25+ minutes after departure from Semra and clearing the rear Block Section because it first stops at the H/Signal. Immediate attention is required to attend Line No. 6 for its normal fitness to reduce Block Section clearance time.
15.	At BMKI station - Caution Order from COA is printed from a Dot-Matrix Printer and quality of print is not satisfactory.
16.	At BMKI station - EI Display is not fit to screen and as such, its visibility is not proper because information is visible in small font and thus creates problem during its operation.
17.	SM MTR reported about no arrangement for keeping the station cash as no cash safe is available. From 15.00 to 07.00 hrs the ticket booking is done by SM on duty. Such utilization of SM leaving EI Panel unmanned is unsafe from operational point of view.
18.	MTR Line no. 4 /Up Loop Line is not yet fit for train operation since commissioning of EI Panel with doubling dated 24.02.2024. No emergency crossover is available at station in either ends.
19.	At MTR station, it was noted that same Private No. was given to LC No. 116/117/118/119 and 123 for opening/closing the gate. Separate Private No. exchange is required as per norms for separate units/events.
20.	At MTR, two LCs just after Starters were CTRT Gates but after doubling, these have become OTRT and after every train's passage, route beyond Starter is releasing after a gap of around 150 seconds and thereafter gate can be opened. Such closure of LC for longer duration is causing accumulation of road traffic and delayed operation. Necessary change is required in logic so that Gate can be opened soon after the passage of LC.
21.	SM BMKI found reluctant in regard to action taken while giving TRD Block and no action was taken on 24.05.24 while giving TRD Block in Dn line between SGL- SGA-BMKI to block either on the EI Panel or in Line Block Register. Even blocking of line for Goods train kept for precedence was neither done in Block and clear register nor on EI panel.
22.	At BMKI on 24.05.24 it was noted that, competency in operating EI Panel, was issued by TI & SSE Signal without any training/testing and without the knowledge of SMs on 19.10.24. TI was advised to issue Competency Certificate only when the SM is aware about the working after he has been trained in this regard by them. Before issue of certificate, the SM must be tested. As such, the issued Competency Certificates are invalid and afresh to be issued.

**SPECIAL ATTENTION TO BE PAID:-**

1. Be sure to use stop plug, safety collar, slide/lever collar etc when any block is allowed.
2. Ensure that Points are set against the Line on which the block is given at the station and concerned signal is made inoperative temporarily vide GR/SR 15.06 if required.
3. If a traffic block or power block is given at the station, the line obstructed board or Power block board should be used on the concerned device/block instruments.
4. Make sure to enter in the station diary and TSR regarding block in Red Ink.
5. The Station Master should be aware of the rules in respect of traffic blocks mentioned in Chapter 15 of the GR & SR and in respect of Power Blocks in Chapter 17 of the GR & SR.

"Divisions are advised to ensure immediate circulation (in yellow color printout) to all concerned for initiating action and compliance of the above irregularities/anomalies/Special Attention and report to be sent to this office for onward action."

BINAY  
KUMAR DAS

(B. K. Das)  
COM/G/ECR

Dated -12.06.2024.

No.ECR/OPTG. Safety/Yellow Bulletin/87/505

Copy to:- 1. PCOM & PCSO- for kind information please.  
2.DRM- DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ - for kind information please.  
3.Sr.DOM -DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ for information & necessary action please.  
4. ZRTI MFP & BHULI for information please.