

EAST CENTRAL RAILWAY
YELLOW BULLETIN
(August -2024, ISSUE NO. 74)

Contains Irregularities/Deficiencies detected during inspections: -

1	A number of Engineering Boards, more than 14, in KQR – BRKA Section were found to be White instead of Yellow colour as per GR/SR 15.09. These include Caution Indicator Boards, Speed Indicator Boards, TP/TG Boards and Loop Clearance Boards. Speed Indicator Board was not available for two SRs, 90 kmph at KM 33/4 – 38/9 & 48/5 – 50/3 in same section.
2	At DSS station, SWR was available in diglot form but C/S No 1 and 2 were found only in English version.
3	During check at HJP on 20.08.2024, Pressure Gauge in broken/ defective condition was with Guard/BJU of DN train AZA/49099 and first aid Box/Arm Band were not available with Guard/BJU in train no 04679 Spl.
4	Shed for Fire Buckets is not available at SKTN and KRSL stations.
5	Several bed switches that control individual lights were defective in running room SGRL affecting crew rest due to use of room light when needed. Meal supply time which is fixed as 45 mts is not being followed and crew has to wait for even up to 150mts in morning peak hours.
6	In most of the cases when T-369(3b) was issued, it was found that SMs are not writing, the name of signal in block letters, not mentioning stations name in full and not singing in full on the authority at MHDA, SGRL, SKTN, KRSL, MESR and SRA stations.
7	Numbers of Crank Handles are in the range of 20 to 30 at SGRL, SKTN, MHDA, KRSL & MESR but only two are tested per month and as such working of all in proper order is not ensured. This is also tested by S & T and possibility be explored to hand over the testing process to S & T.
8	At MESR, Placement of Shunt Signal 204 & 206 is in non-wired section because OHE wiring is not proper for Engg. Siding and Saloon siding.
9	New Silo line exists besides BINA siding line no. 1 and 2, but it is not shown on the panel at KRSL Station.
10	During foot plate of 13350 PNBE SGRL express on 24.08.2024, it was noted that Calling on Board before Home Signal was not placed at Stations- BCJ Dn line, ANH both Dn and Reversible lines, NBG Dn line, KYF Dn line, JPL both Dn and Reversible lines, MDJ both Dn and Reversible lines, SZF Dn line & URD Dn line.
11	Present communication with station and siding is on Mobile phone which is not a secured means. FCT phone should at least be used for communication from siding at MHDA, SGRL, SKTN and KRSL stations.
12	Presently, only Caution Order as an authority is given at MHDA, KRSL, and SKTN stations for empties going to siding for loading and back without maintaining any record. This practice should be revised and Work order cum Caution order endorsing Pvt. No. obtained from Siding/Stations to be issued maintaining log/record at both station and siding which is manned by Guards.
13	SWRs available at KRSL, MHDA are signed by DOM/DSTE against the instructions of signing by Sr.DOM/Sr.DSTE. Also, Diglot form of SWR was not available at these stations.
14	LC No 16/Spl/T at SGRL TVU 1.82 lakhs, is placed around 250 mts from Starter but even then it is in the SOL and needs to be closed while receiving a train. Necessary revision is required in RCC for smooth working and SOL to be kept as 120mts as per GR provisions.
15	At SGRL, all calling on signals require similar overlap at required for Home Signal. This needs to be corrected in next ALT during commissioning of new RKTC siding along with some more similar issues.

SPECIAL ATTENTION TO BE PAID: -

1. TI/SS to ensure proper up keep and maintenance of Records and Registers at stations.
2. Accident Register at most of the stations are either not available or not being maintained as per rule. It needs to be ensured.
3. Availability of JPOs/Important Instructions issued on different subjects be ensured at Stations and same to be explained by TIs/SS to staff with acknowledgement so that the same can be followed properly.

“Divisions are advised to ensure immediate circulation (in yellow colour 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

Digitally signed by
BINAY KUMAR DAS
Date: 2024.09.16
12:44:48 +05'30'

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

Dated -16.09.2024.

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

Copy to:- 1. PCOM & PCSO- for kind information please.

2. DRM- DHN, DNR, DDU, SEE & SPI - for information please.

3. Sr.DOM -DHN, DNR, DDU, SEE & SPI for information & necessary action please.

4. ZRTI MFP & BHULI for information please.

पूर्व मध्य रेल
येलो बुलेटिन

(अगस्त- 2024 अंक सं.-74)

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

1	कोडरमा - बरकाकाना अनुभाग में, 14 से अधिक इंजीनियरिंग बोर्ड जीआर/एसआर 15.09 के अनुसार पीले रंग के बजाय सफेद पाए गए। इनमें सावधानी संकेतक बोर्ड, स्पीड संकेतक बोर्ड, टीपी/टीजी बोर्ड और लूप क्लियरेंस बोर्ड शामिल हैं। स्पीड इंडिकेटर बोर्ड दो एसआर, 90 किमी प्रति घंटे के लिए, उसी सेक्शन में किमी 33/4 - 38/9 और 48/5 - 50/3 पर उपलब्ध नहीं था।
2	दलसिंगसराय स्टेशन संचालन नियमावली डिग्लोट फॉर्म में उपलब्ध था पर सुधार पर्ची संख्या 1 और 2 केवल अंग्रेजी में पाई गई।
3	दिनांक 20.08.2024 को हाजीपुर स्टेशन पर जांच के दौरान, डाउन ट्रेन AZA/WAG4G 49099 के गार्ड/बरोनी के पास प्रेशर गेज टूटा/खराब था और ट्रेन संख्या 04679 स्पेशल में गार्ड/ बरोनी के पास प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स/आर्म बैंड उपलब्ध नहीं था।
4	शक्तिनगर और कृष्णशिला स्टेशनों पर फायर बकेट के लिए शोड उपलब्ध नहीं था।
5	सिगरौली रनिंग रूम में कई बेड स्विच जो व्यक्तिगत रोशनी के लिए उपयोग करते हैं वह खराब पाया गया जिसके कारण कू का रेस्ट, रूम लाइट प्रयोग के चलते बाधित होता है। रनिंग रूम में भोजन आपूर्ति का समय जो 45 मिनट निर्धारित है, उसका पालन नहीं किया जाता है और चालक दल को सुबह के पीक आवर्स में 150 मिनट तक भी इंतजार करना पड़ता है।
6	अधिकांश मामलों में महदिया, सिगरौली, शक्तिनगर, कृष्णशिला, मेसरा और सेमरा स्टेशनों पर जब टी 369 (3बी) फॉर्म का उपयोग करते समय, फॉर्म पर स्टेशन का पूरा नाम, स्टेशन मास्टर के पूर्ण हस्ताक्षर एवं सिगनलों का नाम बड़े अक्षरों में नहीं पाए गए।
7	सिगरौली, शक्तिनगर, महदिया, कृष्णशिला और मेसरा स्टेशनों पर क्रैक हैंडल की संख्या 20 से 30 के बीच है, लेकिन प्रति माह केवल दो का परीक्षण किया जाता है और इस तरह सभी का उचित क्रम में काम करना सुनिश्चित नहीं किया जा सकता है। इसका परीक्षण एस एंड टी द्वारा भी किया जाता है और परीक्षण प्रक्रिया को एस एंड टी को सौंपने के बारे में विचार किया जाना चाहिये।
8	मेसरा स्टेशन में, शंट सिग्नल 204 और 206 का प्लेसमेंट नॉन-वायर सेक्शन में है क्योंकि ओएचई वायरिंग इंजीनियरिंग साइडिंग और सैलून साइडिंग के लिए उचित तरीके से नहीं किया गया है।
9	बीना साइडिंग ला. नं 1 और 2 के अलावा नई साइडिंग लाइन मौजूद है, पर यह कृष्णशिला स्टेशन के पैनल पर नहीं दिखाया गया है।
10	दिनांक 24.08.2024 को 13350 पटना- सिगरौली एक्सप्रेस के फुट प्लेट निरीक्षण के दौरान, यह पाया गया कि होम सिग्नल से पहले कॉलिंग ऑन बोर्ड निम्न स्टेशनों पर नहीं लगाया गया था - BCJ डाउन लाइन, ANH डाउन और रिवर्सिबल लाइनें, NBG डाउन लाइन, KYF डाउन लाइन, JPL दोनों डाउन और रिवर्सिबल लाइनें, MDJ दोनों डाउन और रिवर्सिबल लाइनें, SZF डाउन लाइन और URD डाउन लाइन।
11	महदिया, सिगरौली, शक्तिनगर और, कृष्णशिला स्टेशनों पर साइडिंग से संचार के लिए स्टेशन और साइडिंग के बीच में वर्तमान संचार व्यवस्था मोबाइल फोन पर है जो कि एक सुरक्षित साधन नहीं है। कम से कम एफसीटी फोन का उपयोग किया जाना चाहिए।
12	वर्तमान में, एक प्राधिकार के रूप में, केवल सावधानी आदेश, बिना किसी रिकॉर्ड को मेन्टेन किये बिना महदिया, कृष्णशिला और शक्तिनगर स्टेशनों पर, लोडिंग के लिए साइडिंग में खाली डब्बों को भेजते समय तथा वापस आने के समय दिया जाता है। इस प्रथा को संशोधित किया जाना चाहिए और कार्य आदेश सह सावधानी आदेश साइडिंग/स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नंबर के साथ तथा स्टेशन और साइडिंग जहां गार्ड तैनात हैं, दोनों जगह पर लॉग/रिकॉर्ड बनाए रखते हुये जारी किया जाना चाहिए।
13	कृष्णशिला और महदिया स्टेशनों पर उपलब्ध स्टेशन संचालन नियमावली पर सीनियर डीओएम/सीनियर डीएसटीई द्वारा हस्ताक्षर करने के निर्देशों के विपरीत डीओएम/डीएसटीई द्वारा हस्ताक्षर किए गए हैं। इसके अलावा, इन स्टेशनों पर स्टेशन संचालन नियमावली डिग्लोट फॉर्म में उपलब्ध नहीं था।
14	एलसी नंबर 16/स्पेशल /टी, सिगरौली यार्ड में टीबीयू 1.82 लाख है, जो स्टार्टर से लगभग 250 मीटर की दूरी पर स्थित है, लेकिन फिर भी यह एसओएल में है और ट्रेन को लेते समय इसे बंद करने की आवश्यकता होती है। सुचारु रूप से काम करने के लिए आरसीसी में आवश्यक संशोधन की आवश्यकता है और एसओएल को जीआर प्रावधानों के अनुसार 120 मीटर रखा जाना चाहिए।
15	सिगरौली में, सभी कॉलिंग ऑन सिग्नलों को होम सिग्नल के लिए आवश्यक, समान ओवरलैप की आवश्यकता होती है। कुछ अन्य समान मुद्दों के साथ नई आरकेटीसी साइडिंग के चालू होने के दौरान इसे अगले परिवर्तन के समय ठीक करने की आवश्यकता है।

विशेष रूप से ध्यान दें:

- याता. निरी./स्टेशन प्रबं. यह सुनिश्चित करें कि स्टेशनों पर अभिलेखों एवं रजिस्ट्रों का रख-रखाव उचित ढंग से किया जा रहा है।
- दुर्घटना रजिस्टर, अधिकतर स्टेशनों पर या तो उपलब्ध नहीं है या नियमानुसार इसे maintain नहीं किया जा रहा है, इसे सुनिश्चित करें।
- सुनिश्चित करें कि जे पी ओ /विभिन्न विषयों पर जारी किए गए महत्वपूर्ण अनुदेश, स्टेशन पर उपलब्ध हैं तथा उन्हें टी.आइ/ स्टे प्र. द्वारा कर्मचारियों को बताया जाता है और उनसे पावती ली जाती है ताकि इसका समुचित तरीके पालन किया जा सके।

“मंडलों को सलाह दी जाती है की सर्व संबंधित 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 कार्य वाही हेतु प्रेषित करें।”

BINAY
Digitally signed by
BINAY KUMAR DAS
KUMAR DAS
Date: 2024.09.16
12:45:38 +05'30'
(बी.के.दास)

मुख्य परिचालन प्रबंधक (सा)/पूमरे
दिनांक 16.09.2024.

सं. ई.सी.आर. /परि.सं./ येलो बुलेटिन/ 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 कारवाई हेतु।

4. क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, मुजफ्फरपुर और भूली को सूचनार्थ।