पूर्व मध्य रेल

संरक्षा बुलेटिन नं0–06/2024

कार्यालय
महाप्रबन्धक/संरक्षा
हाजीपुर

पत्र सं0– ईसीआर/संरक्षा बुलेटिन/06/2024

दिनांक 19.11.2024

विषयः– **शंटिंग के दौरान शंटिंग कार्य में सम्मिलित रेलकर्मियों की स्वयं सुरक्षा एवं शटिंग कार्य में बरती जानेवाली प्रमुख सावधानियॉं ।**

विगत तीन वर्षों में अर्थात् 2022–23, 2023–24 एवं 2024–25 में अब तक लगभग 43 दुर्घटनाएँ शंटिंग के दौरान घटित हुई हैं । शंटिंग के दौरान घटित दुर्घटनाओं की जॉच में शंटिंग कार्य में शामिल रेलकर्मियों के द्वारा शंटिंग नियमों की अवहेलना प्रमुख कारण के रूप में चिहि्त हुआ है । शंटिंग के लिए नियमों का अनुपालन कर शंटिंग के दौरान होनेवाली दुर्घटनाओं को रोका जा सकता है ।

दिनांक 09.11.2024 को गाड़ी संख्या 15204 डाउन सोनपुर मंडल के बरौनी स्टेशन के लाइन संख्या 06 में 08.10 बजे आयी । कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के इंजन को डिटैच करने का आदेश कार्यरत कांटावाला मो0 सुलेमान, श्री अमर कुमार और लोको शंटर श्री राकेश रौशन।। को दिया गया । लोको शंटर द्वारा इंजन का चार्ज 08.12 बजे लिया गया । गाड़ी संख्या 15204 डाउन को लोड सहित 08.15 बजे पावर कार में तेल लेने हेतु फ्यूलिंग प्वाइंट पर लाया गया । इंजन को डिटैच करने के दौरान कार्यरत कांटावाला मो0 सुलेमान द्वारा शंटिंग के संकतों एवं निर्देशों को सही ढंग से प्रदर्शित नहीं किये जाने और लोको शंटर श्री राकेश कुमार।। के द्वारा शंटिंग के संकेतों एवं निर्देशों का सही ढंग से अनुपालन नहीं किये जाने एवं लापरवाहीपूर्ण कार्य पद्धति को अपनाये जाने के परिणामस्वरूप इंजन एवं पावरकार के बफर के बीच कार्यरत कांटावाला श्री अमर कुमार का दबने के कारण निधन हो गया ।

प्रायः शंटिंग कार्य के दौरान निम्नलिखित त्रुटियॉं पायीं गयी हैं–

1. शंटिंग कार्य के लिए शंटिंग कार्य में शामिल रेलकर्मियों द्वारा हैण्ड सिगनल (लाल एवं हरा झण्डा दिन में एवं ट्राईकलर ट्रॉर्च का रात में) का प्रयोग नहीं किया जाना ।
2. शंटर की ओर लाल सिगनल का नहीं दिखाया जाना जब कोई रेलकर्मी कपलिंग के बीच लोड के साथ इंजन को जोड़ने या काटने के लिए हो ।
3. बैक किये जा रहे रेक के अंतिम वाहन के बॉडी लाइट का नहीं जलना ।
4. शंटिंग के बाद स्टेवल लोड को सुरक्षित नहीं किया जाना ।
5. शंटिंग कार्य का पर्यवेक्षण सक्षम रेल सेवक द्वारा नहीं किया जाना ।

शंटिंग कार्य के दौरान अपनायी जानेवाली सावधानियों एवं नियमों का वर्णन सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक के सामान्य एवं सहायक नियम संख्या 3.56 (शंटिंग के लिए हैण्ड सिगनल के प्रदर्शन की विधि), 3.58 (हैण्ड सिगनलों की जानकारी एवं उन्हें पास रखना), 4.57 (इंजन के काटने या जोड़ने से संबंधित नियम), 5.13 (शंटिंग के नियंत्रण), 5.14 (शंटिंग की जिम्मेदारी), 5.16 (गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग), 5.17 (लेवल क्रासिंग के पास शंटिंग) एवं सहायक नियम 8.06 में वर्णन किया गया है । साथ ही स्टेशन के स्टेशन कार्य प्रणाली (SWR) में भी शंटिंग नियमों का वर्णन होता है । शंटिंग कार्य में शामिल रेलकर्मियों द्वारा इन नियमों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए ।

इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए ऊपर वर्णित सामान्य एवं सहायक नियमों एवं स्टेशन कार्य प्रणाली में वर्णित नियमों को साधारण भाषा में अनुपालन हेतु उद्धृत किया जाता है:–

1. शंटिंग सदैव अगले कैब से किया जाना चाहिए ।
2. शंटिंग के दौरान अधिकतम गति 15 किमी/घंटा से ज्यादा नहीं होनी चाहिए ।
3. हैण्ड सिगनल के रूप में केवल हरा और लाल झंडी/बत्ती का प्रयोग किया जाना चाहिए ।
4. बफर, हैण्डब्रेक गीयर या वाहनों के स्क्रू कपलिंग या इंजन के काउ कैचर पर चढ़कर शंटिंग नहीं किया जाना चाहिए ।
5. जब यात्रीवाहक गाड़ियों के वाहनों को काटने या जोड़ने हेतु शंटिंग किया जाना हो तो शंटिंग इंजन को गाड़ी से 20 मीटर पहले अवश्य रोका जाना चाहिए एवं उसके बाद पुनः शंटिंग करना चाहिए ।
6. एक रौलर बीयरिंग वाहन के शंटिंग के समय अधिकतम इमपैक्ट स्पीड 05 किमी/घंटा एवं रौलर बीयरिंग वाहनों के समूह की शंटिंग समय अधिकतम इमपैक्ट स्पीड 2.5 किमी/घंटा से ज्यादा नहीं होनी चाहिए ।
7. शंटिंग कार्य का पर्यवेक्षण सक्षम रेल सेवक (गार्ड/यार्ड मास्टर/स्टेशन मास्टर/शंटिंग जमादार) द्वारा किया जाना चाहिए ।
8. लोको पायलट केवल सिगनलों पर पूरी तरह निर्भर नहीं रहेंगे बल्कि किसी भी संचालन के पहले इंजन सीटी का प्रयोग करते हुए स्वयं भी पूर्ण चौकस एवं सजग रहेंगे ।
9. शंटिंग करते समय सभी कर्मचारी अत्यंत सतर्कता बरतेंगे एवं अपनी व्यक्तिगत संरक्षा भी सुनिश्चित करेंगे ।
10. वर्तमान में अधिकांश कोचिंग रेक LHB स्टॉक के हैं जिनमें CBC कपलिंग है तथा जिसे जोड़ने एवं काटने के लिए ऑपरेटिंग हैण्डल होता है और ऑपरेटिंग हैण्डल के द्वारा ही इंजन को लोड से जोड़ा या काटा जा सकता है । केवल BP या FP पाइप को जोड़ने के लिए कोच एवं इंजन के बीच प्रवेश करना होता है । अतः ऑपरेटिंग हैण्डल का प्रयोग कर इंजन को लोड से जोड़ा या काटा जाना चाहिए ।

उक्त का सर्व सम्बन्धित विशेषकर स्टेशन मास्टर, लोको पायलट/शंटर, कांटावाला, शंटमैन, ट्रैफिक पोर्टर द्वारा कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित किया जाए। मंडलों के सम्बन्धित अधिकारीगण तथा पर्यवेक्षक नियमित तथा औचक निरिक्षण के समय इसका अनुपालन अवश्य देखें ताकि भविष्य में इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृति न हो ।

(सुनील कुमार) 19.11.24
उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/यातायात
कृते महाप्रबंधक/संरक्षा

प्रतिलिपिः–

1. महाप्रबन्धक के सचिव– महाप्रबन्धक महोदय के सादर सूचनार्थ।
2. अपर महाप्रबन्धक के उप सचिव– अपर महाप्रबन्धक महोदय के सादर सूचनार्थ।
3. प्रमुपरिप्र0, प्रमुविई, मुपरिप्र/सा0– सादर सूचनार्थ ।
4. मंडल रेल प्रबन्धक/धनबाद, डीडीयू, दानापुर, सोनपुर एवं समस्तीपुर।
5. वमंपरिप्र0, वमंसंधि0, वरि0मं0वि0ई0(परि0)/धनबाद, डीडीयू, दानापुर, सोनपुर एवं समस्तीपुर।
6. सभी सर्वसंबंधित पर्यवेक्षक एवं रेल कर्मचारी।