

दक्षिण मध्य रेलवे
मुख्यालय संरक्षा संगठन
द्वि-मासिक संरक्षा बुलेटिन - जनवरी और फरवरी 2023

जनवरी 2023के दौरान घटी दुर्घटनाओं और असामान्य घटनाओं का विवरण.

दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण : दिनांक 14.01.2023 को 13:20 बजे, 54 बीसीएनएचएल लदी वैगन + 4 बीसीएनएचएल खाली वैगन + 1 बीवीजेडसी वाली गाड़ी सं. टीपीएनडी/बीसीएनएचएल (अप) मालगाड़ी सुलेहल्ली (एसयूएच) स्टेशन की अप/कॉमन लूप लाइन से रवाना होते समय , सिंकंदराबाद मंडल के सिंकंदराबाद-वाडी सेक्शन की बडी लाइन दोहरी लाइन विद्युतीकृत सेक्शन के पाइंट सं. 103 (वाडी छोर पर अप लूप को अप मेन से जोड़ते हुए) के क्रॉसओवर भाग पर 6 बीसीएनएचएल वैगन अर्थात् गाड़ी के इंजन से 14वें से 19वें डिब्बे (जिनमें से दो डिब्बे अर्थात् गाड़ी इंजन से 15वें और 16वें डिब्बे डाउन मेन लाइन का उल्लंघन करते हुए पलट गए) पटरी से उतर जाने के परिणामस्वरूप अप और डाउन लाइनों पर गाड़ी सेवाएं बाधित हुईं.

कोई व्यक्ति हताहत नहीं हुए /किसी को चोट नहीं लगी. दुर्घटना के कारण डाउन लाइन पर थ्रू रनिंग 10.35 घंटों तक प्रभावित रही. दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन (टीएसएल) कार्यचालन 14.01.2023 की रात 23:55 बजे से डाउन लाइन पर आरंभ किया गया. 15.01.2023 को 05:45 बजे अप लाइन पर यातायात को बहाल किया गया.

गाड़ी के पटरी से उतर जाने को "डी 4" के अंतर्गत परिणामी दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किया गया है. दुर्घटना का प्रथम दृष्टया कारण "बीसीएनएचएल वैगनों में परेषण (बैगों में सीमेंट) की असमान लदान के कारण सुलेहल्ली (एसयूएच) स्टेशन यार्ड में वाडी छोर पर अप लूप को जोड़ने वाले पाइंट सं. 103 के क्रॉसओवर हिस्से पर रेलपथ मुड़ जाने के कारण युग्मित होना है".

गाड़ी सं. टीपीएनडी (अप)माल गाड़ी के अगले भाग को जिसमें 13 वैगन शामिल हैं, पटरी से उतर गये और पलट गए वैगन अर्थात् 14वां वैगन: पश्चिम मध्य रेलवे- 331612 44891 , 15वां वैगन: उत्तर मध्य रेलवे-33131094839, 16वां वैगन: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे -33141216269, 17वां वैगन: पूर्व तट रेलवे - 33101097839, 18वां वैगन: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे -33141288068 और 19वां वैगन: पश्चिम मध्य रेलवे- 331609853 68 को पीछे छोड़ते हुए सुलेहल्ली (एसयूएच) स्टेशन से 14:55 बजे वाडी स्टेशन के लिए रवाना किया गया.

गाड़ी सं. टीपीएनडी (यूपी) मालगाड़ी के पिछले हिस्से को, जिसमें 38 वैगन + 1 बीवीजेडसी शामिल है, 19:30 बजे चित्तापुर (सीटी) की ओर रवाना किया गया और 20:43 बजे चित्तापुर (सीटी) पर क्लियर किया गया और आगे फिर रोड -5 पर 21:30 बजे खड़ा किया गया.

डाउन लाइन को 14.01.2023 को 23:55 बजे यातायात के लिए फिट प्रमाणित किया गया. अप लाइन को 15.01.2023 को 05:15 बजे यातायात के लिए फिट प्रमाणित किया गया.

दुर्घटना का कारण : बयानों की जांच, गवाहों (रेलवे कर्मचारियों और साइडिंग प्राधिकारियों के पदाधिकारियों) की प्रति-जांच सहित सभी गवाहों की प्रश्नावली के जवाब , वरिष्ठ अधीनस्थों की संयुक्त प्रेक्षणां , भौतिक साक्ष्य, एकत्र किए गए सुराग, तथ्यात्मक और पारिस्थितिक साक्ष्य, समिति के सदस्यों द्वारा निरीक्षण और स्थल की जांच और साथ ही समिति के सदस्यों द्वारा साइडिंग प्राधिकारियों के साथ बातचीत के बाद समिति इस निष्कर्ष

पर पहुंची है कि गाड़ी सं. टीपीएनडी का दि.14.01.2023 को पटरी से उतरने का कारण सिकंदराबाद मंडल के सिकंदराबाद-वाडी सेक्शन के सुलेहल्ली (एसयूएच) स्टेशन पर 14 वैगनों (बीसीएनएचएल) में 14 मि.टन तक के परेषण (बैगों में सीमेंट) की असमान लदान के कारण अप लूप को जोड़ने वाले पाइंट सं. 103(वाडी छोर पर अप मेन लाइन के साथ अप लूप लाइन को जोड़ त हुए) के क्रॉसओवर हिस्से पर रेलपथ मुड़ जाने के कारण युग्मित होना है.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक:

आईआरसीएम-1991 अध्याय XV, वॉल्यूम II के पैरा 1508 का उल्लंघन और प्रमुवाप्र के दि.14.07.2016 के पत्र सं. सी. 268/पी/गुड्स/लोडेबिलिटी/15 तथा वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/सिकंदराबाद के दिनांक 24.09.2018 और दिनांक 14.03.2019 के पत्र संख्या सी/सी/473/एमडब्ल्यू/2009 में विनिर्दिष्ट लदान पैटर्न का पालन न करते हुए वीसीएसजी (केसोराम सीमेंट इंडस्ट्रीज लिमिटेड), सेडम के साइडिंग प्राधिकारियों द्वारा बीसीएनएचएल वैगनों में 14 मिलियन टन से 18.25 मिलियन टन सीमेंट परेषण को बैगों में भरते हुए असमान लदान करना है.

गौण:

1. वरिष्ठ वाणिज्य लिपिक, वीसीएसजी/सेडम, जिन्होंने रेलवे द्वारा जारी लदान पैटर्न की दिशानिर्देशों के अनुसार समान लदान सुनिश्चित न करते हुए किए गए लदान का पर्यवेक्षण किया और वरि.मंवाप्र/वरि.मंसंधि को विनिर्दिष्ट लदान पैटर्न सुनिश्चित न करने के बारे में संदेश भी नहीं भेजा है.
2. वाणिज्य निरीक्षक/तांडूर, जिसने 2016 के वाणिज्य परिपत्र सं. 137 में विनिर्दिष्ट अनुसार बीसीएनएचएल में लदान पैटर्न सुनिश्चित न किया और लदान गतिविधियों की मानीटरी न कि या और वरि.मंवाप्र/सिकंदराबाद के दिनांक 24.09.2018 और दिनांक 14.03.2019 के पत्र सं. सी/सी/473/ एमडब्ल्यू /2009 द्वारा बार-बार दोहराये जाने के बावजूद निर्धारित लदान पैटर्न सुनिश्चित न किया.
3. कइंजी/रेलपथ/सेडम, जिसने आईआरपीडब्ल्यूएण के पैरा 526 में निर्धारित मानकों के अनुसार रेलपथ मापदंडों, अर्थात् अस्थायी स्थिति में रेलपथ अनुरक्षण से संबंधित रेलपथ मापदंडों का रख-रखाव नहीं किया.
4. वसेइंजी (प्रभारी)/रेलपथ/सेडम, जिसने आईआरपीडब्ल्यूएण के पैरा 526 में निर्धारित मानकों के अनुसार रेलपथ मापदंडों का रख-रखाव नहीं किया अर्थात् सेक्शन प्रभारी होने के नाते रेलपथ अनुरक्षण के लिए अस्थायी स्थिति में रेलपथ मापदंड, रेलपथ का अनुरक्षण व संरक्षा कार्य सुनिश्चित करने में विफल हुआ.

दोषी : - कोई नहीं -

जिन नियमों का उल्लंघन किया गया:

आईआरसीएम 1991 वा.॥ अध्याय XV पैरा 1508 में विनिर्दिष्ट असमान लदान संबंधी प्रावधान, जिनमें वैगनों में लदान के दौरान अपनाई जानेवाली पूर्वोपायों का उल्लेख किया गया है:

- (a) वैगनों में एक समान लदान की जानी चाहिए ताकि सभी स्प्रिंगों पर भार का समान वितरण हो. चिन्हित, बढ़ाई गई या प्रतिबंधित वहन क्षमता से अधिक लदान अनुमत नहीं है.
 - (b) यदि स्टेशन पर तो लन सुविधा उपलब्ध न हो तो वैगन के स्प्रिंग और एक्सल गार्ड के प्रत्यक्ष निरीक्षण द्वारा वैगन के अत्यधिक या असमान लदान की जांच की जाए. वैगनों पर चिन्हित लदान लाइनें भी यह सुनिश्चित करने में सहायक होती हैं कि कोयला, गिट्टी आदि जैसी ढीली वस्तुओं का अत्यधिक लदान न हो.
2. आईआरसीएम 1991 वा.॥ अध्याय XV पैरा 1511 में विनिर्दिष्ट प्रावधान के अनुसार मालिकों द्वारा वैगनों में लदान करते समय की जाने वाली अन्य जांच .
- मालिक द्वारा वैगन में लदान किए जाने के बाद , यह देखा जाए कि पैरा 1507 से 1510 तक विनिर्दिष्ट लदान अनुदेश और शुल्क में निर्धारित विषय संबंधी अन्य अनुदेश या रेल प्रशासन द्वारा परिपत्रों आदि के माध्यम से अधिसूचित अनुदेशों का पूर्णतः अनुपालन किया गया है या नहीं. यदि नहीं, तो इनवाँयस के सभी पन्नों पर लदान न होने का वास्तविक कारण दर्शाते हुए उचित टिप्पणी लिखे.
3. प्रमुवाप्र के दिनांक 14-07-2016 के पत्र सं.सी 268/पी/गुड्स/लोडेबिलिटी/15 के अनुसार विभिन्न प्रकार के आवरित वैगनों में विभिन्न वस्तुओं के लदान पैटर्न के संबंध में 2016 के वाणिज्य परिपत्र सं. 137 में विनिर्दिष्ट निबंधन और शर्तें.
4. सभी वैगनों में समान लदान सुनिश्चित करने के लिए विनिर्दिष्ट लदान पैटर्न का पालन करने के संबंध में मैसर्स वासवदत्ता सीमेंट्स , सेडम(केशोराम सीमेंट इंडस्ट्रीज लिमिटेड) को संबोधित वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/सिकंदराबाद के दिनांक 24-09-2018 के पत्र सं. सी/सी/ 473/एमडब्ल्यू/2009 में निहित अनुदेश.
5. वैगनों में समान लदान सुनिश्चित करने के लिए निर्धारित लदान पैटर्न का पालन करने के संबंध में सिकंदराबाद मंडल के सभी साइडिंग अधिकारियों को व्यक्तिगत रूप से संबोधित वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/सिकंदराबाद के दिनांक 14.03.19 के पत्र सं. सी/सी/473/ एमडब्ल्यू /2009 में निहित अनुदेश.
6. आईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 526 अर्थात अस्थायी स्थिति में रेलपथ मापदंड (ट्विस्ट), कार्य स्थल, यार्ड लाइन, आदि पर रेलपथ का रखरखाव जहां गति कम है.
7. (i) आईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 107: कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ, जो सेक्शनल प्रभारी के रूप में कार्यरत है , जिन्हें संक्षिप्त रूप में कइंजी/वसेइंजी/रेलपथ (सेक्शनल) कहा जाता है, सामान्यतः सब-सेक्शन में यातायात के लिए रेलपथ का निरीक्षण और सुरक्षित और संतोषजनक अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार हैं.

(ii) **ईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 109:** (1) रेलपथ का निरीक्षण और संतोषजनक और सुरक्षित अनुरक्षण . प्रशासनिक (टेबल-1बी) में विनिर्दिष्ट अनुसूचियों के अनुसार कड़ंजी/वसेइंजी/रेलपथ (सेक्शनल) निरीक्षण करेंगे; टीएमएस में निरीक्षण डाटा दर्ज करेंगे और जितना जल्दी हो सके पाई गई कमियों को दूर करेंगे. क्योंकि कड़ंजी/वसेइंजी/रेलपथ (सेक्शनल) रेलपथ की सुरक्षा के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार हैं; वे

- (a) संरक्षा, सुचारु चालन, मितव्ययता और साफ-सफाई के संबंध में रेलपथ पर निरंतर ध्यान देंगे,
- (b) रेलपथ में खराबियों/अनियमितताओं का पता लगाने के लिए सतर्क रहेंगे और शीघ्र मरम्मत सुनिश्चित करेंगे.

8. (i) **आईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 104:** सामान्य - वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ समग्र प्रभारी , जिसे संक्षेप में वसेइंजी/रेलपथ (प्रभारी) कहा जाता है , सामान्यतः (1) रेलपथ का निरीक्षण और यातायात के लिए संतोषजनक और सुरक्षित रखरखाव के लिए जिम्मेदार होंगे.

(ii) **आईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 106** (1) रेलपथ का निरीक्षण और संतोषजनक व सुरक्षित अनुरक्षण. वसेइंजी/रेलपथ (प्रभारी) रेलपथ की सुरक्षा के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार होंगे, वे

- (a) संरक्षा, सुचारु चालन, मितव्ययता और साफ-सफाई के संबंध में रेलपथ पर निरंतर ध्यान देंगे.
- (b) रेलपथ में खराबियों/अनियमितताओं का पता लगाने के लिए सतर्क रहेंगे और शीघ्र मरम्मत सुनिश्चित करेंगे.

प्रकाश में लाए गए मामलें :

1. वीसीएसजी साइडिंग/सेडम पर पटरी से उतर गई गाड़ी के मामले में वैगनों में लदान के दौरान, बीसीएनएचएल वैगनों में सीमेंट बैगों की लदान के लिए 2016 के वाणिज्य परिपत्र सं. 137 (प्रमुवाप्र द्वारा दि.14.07.2016 के पत्र सं.सी 268/पी/गुड्स/ लोडेबिलिटी /15 के अंतर्गत जारी) में निर्धारित लदान पैटर्न का पालन नहीं किया गया.
2. वीसीएसजी साइडिंग (केसोराम सीमेंट इंडस्ट्रीज लिमिटेड)/सेडम के निजी साइडिंग पदाधिकारियों ने कहा कि उन्होंने बीसीएनएचएल वैगनों में लोड करते समय निर्धारित लदान पैटर्न का पालन नहीं किया है क्योंकि निर्धारित लदान पैटर्न के अनुसार माल लदान करना व्यावहारिक नहीं है. इसलिए , उन्होंने अपने पैटर्न के अनुसार लदान किया है (रेलवे के सक्षम प्राधिकारी से कोई औपचारिक अनुमोदन लिए बिना) जिसके कारण सभी वैगनों में हमेशा असमान लदान होता है. 11 वैगनों में असमान लदान की सीमा 5 एमटी से 18 एमटी तक है, जिनमें वरिष्ठ अधीनस्थ अधिकारियों द्वारा लदान पैटर्न को संयुक्त रूप से सत्यापित किया गया था.
3. यह देखा गया है कि वाणिज्य कर्मचारियों को वर्तमान नियमों और परेषण की लदान/उतराई गतिविधियों के दौरान पालन की जाने वाली सही पद्धति की जानकारी नहीं है.
4. वैगनों में परेषण के असमान लदान के कारण गाड़ी चालन/परिचालन में होनेवाले खतरों के बारे में साइडिंग प्राधिकारी, लदान पर्यवेक्षक और निजी साइडिंग के लदान श्रमिकों को जानकारी नहीं है.
5. इसी प्रकार, वैगनों में परेषण के असमान लदान के कारण गाड़ी चालन/परिचालन में होनेवाले खतरों के बारे में रेलवे के वाणिज्य कर्मचारियों अर्थात वाणिज्य लिपिकों/वरिष्ठ वाणिज्य लिपिकों एवं वाणिज्य निरीक्षकों में ज्ञान और जागरूकता की कमी है.

6. वाणिज्य निरीक्षक को, वरिष्ठ वाणिज्य लिपिक से वाणिज्य निरीक्षक /मुख्य पर्यवेक्षक में पदोन्नत होने पर कोई औपचारिक प्रशिक्षण नहीं दिया गया है.
7. वरिष्ठ वाणिज्य लिपिक और संबंधित वाणिज्य निरीक्षक क्रमशः 15 वर्ष और 13 वर्ष तक किसी प्रकार के पुनश्चर्चा पाठ्यक्रम में नहीं गए. वास्तव में , उन्होंने अपने कैरियर में कभी किसी पुनश्चर्चा पाठ्यक्रम में भाग नहीं लिया. उन्होंने केवल क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण केंद्र में प्रारंभिक प्रशिक्षण में भाग लिया है.
8. वीसीएसजी साइडिंग में तैनात वरिष्ठ वाणिज्य लिपिक को 2016 के वाणिज्य परिपत्र सं.137 के बारे में कोई जानकारी नहीं थी, जिसमें बीसीएनएचएल वैगनों और अन्य आवरित वैगनों में विभिन्न वस्तुओं के लिए बैग में परेषण का लदान पैटर्न विनिर्दिष्ट है .
9. दुर्घटना स्थल पर पलटे हुए वैगनों (टीई से 15 वां और 16 वां) से परेषण (सीमेंट बैग) उतारने के लिए ठेका श्रमिकों की व्यवस्था करने और उन्हें जुटाने में मंडल के वाणिज्य विभाग ने विलंब किया.
10. दुर्घटना स्थल पर मंडल के इंजीनियरी/वाणिज्य विभाग द्वारा बाहरी एजेंसियों से पर्याप्त संख्या में प्रोक्लेन मशीनों (एक्सवेटर) की व्यवस्था और जुटाई नहीं की जा सकी , परिणामस्वरूप बहाली कार्य में विलंब हुआ. हालांकि , यह माना गया कि स्थिति अपरिहार्य थी क्योंकि दुर्घटना इस क्षेत्र के बहुत ही महत्वपूर्ण और शुभ त्योहार (भोगी/संक्रांति) के दिन घटी थी. प्रोक्लेन मशीनों (एक्सवेटर) के चालक उपलब्ध नहीं थे क्योंकि वे सब त्योहार मनाने के लिए अपने गांव चले गए थे. इसलिए, उपलब्ध सीमित मशीनों के साथ ही बहाली का कार्य किया जाना था.
11. संबंधित कड़जी/रेलपथ और वसेइंजी/रेलपथ ने पाइंटों और क्रॉसिंग का सरसरी निरीक्षण किया है, रेलपथ खराबियों को स्पष्ट रूप से पहचानने और रिकॉर्ड करने के बजाय केवल निर्धारित निरीक्षण अनुसूची को पूरा किया गया है. यह बात साफ है क्योंकि फिश-प्लेटेड जोड़ों में फिश बोल्ट गायब होने , कई महीनों से क्रॉस-ओवर हिस्से में फिश-प्लेटेड जोड़ों पर रेल क्लोजर होने जैसी स्पष्ट कमियों के अलावा क्रॉस लेवल अंतर जैसी अन्य कमियां थी, जिनके बारे में केवल मापने से पता चल सकता है.
12. कड़जी/रेलपथ और वसेइंजी/रेलपथ की ओर से पाइंट और क्रॉसिंग तथा लूप लाइन से जोड़ने वाले क्रॉस ओवर हिस्से की मरम्मत में ढीलापन दिखाई दिया क्योंकि गति 15 से 30 किमी प्रति घंटे से कम है.

सुझाव और सिफारिश

1. बीसीएनएचएल और अन्य आवरित वैगन जैसे बीसीएन , बीसीएनए, बीसीएनएएमआई आदि वैगनों में लदान के संबंध में, 2016 के वाणिज्य परिपत्र सं. 137(प्रमुवाप्र द्वारा दि.14.07.2016 के पत्र सं.सी 268/पी/ गुड्स/ लोडेबिलिटी /15 के अंतर्गत जारी) में निहित अनुदेशों को मुख्यालय के वाणिज्य विभाग और मंडल के वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक द्वारा उनके नियंत्रणधीन सभी संबंधित पदाधिकारियों और उनके अधिकार क्षेत्र के साइडिंग प्राधिकारियों को दोहराया जाए.
2. असमान लदान के संबंध में संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ड्यूटीरत वाणिज्य कर्मचारियों को अतिरिक्त सतर्कता बरतनी होगी. इसलिए, वाणिज्य विभाग के पदाधिकारियों द्वारा अनिवार्य और रैंडम जांच की जाए.

3. विनिर्दिष्ट लदान पैटर्न विधिवत सुनिश्चित करते हुए लदान के दौरान अपनाई जाने वाली प्रक्रिया और किए जाने वाले पूर्वोपायों को बारे में रेल कर्मचारियों (रेलवे पार्सल पर्यवेक्षक/लिपिक) के साथ-साथ लदान एजेंसी के कर्मचारियों को सजग बनाया जाए और प्रशिक्षण दिया जाए.
4. लदान पैटर्न:

आवरित वैगनों में बैग वाले परेषण के लदान के लिए 2016 के वाणिज्य परिपत्र सं. 137 में निर्धारित लदान पैटर्न का कड़ाई से पालन सुनिश्चित किया जाए. इस परिपत्र के अनुसार, लदान पैटर्न के अनुसार सीमेंट से भरे कुल 1397 बैगों का लदान किया जाए. साइडिंग निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि साइडिंग प्राधिकारियों के पास उपलब्ध प्रणाली के द्वारा यंत्रीकृत साधन से लगभग 1300 से 1350 सीमेंट बैगों का लदान किया जा सकता है. शेष 50 से 97 बैगों का लदान मजदूरों के सहायता से सेमि-मेकनाइज्ड पद्धति द्वारा की जा सकती है ताकि एक समान लदान सुनिश्चित की जा सके..
5. लदान पाइंटों पर असमान लदान, अतिभार और उतराई पाइंटों पर वैगनों में अवशिष्ट सामग्री बच जाना आदि के कारण यात्री/माल गाड़ियां के पटरी से उतर जाने/रुकोनी की घटनाओं के निवारण के लिए प्रारंभिक पाठ्यक्रम और साथ ही पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के अंतर्गत क्षेपक/मौलाअली में "संरक्षा प्रबंधन" विषय द्वारा सभी वाणिज्य कर्मचारियों के प्रशिक्षण प्रणाली में सुधार करने की आवश्यकता है.
6. (a) विभिन्न प्रकार के वैगनों में विभिन्न वस्तुओं का लदान पैटर्न, असमान लोडिंग, अतिभार, अवशिष्ट सामग्री को छोड़ते हुए परेषण की आंशिक उतराई के कारण असुरक्षित प्रभाव, (b) ओवरलोडेड वैगनों का भार समायोजन, लदान/उतराई आदि के बाद वैगनों के दरवाजों को सही ढंग से बंद करना आदि जैसे विषयों को सभी वाणिज्य कर्मचारियों के प्रारंभिक प्रशिक्षण मॉड्यूल के साथ-साथ पुनश्चर्या पाठ्यक्रम में सम्मिलित करना होगा.
7. सभी संबंधित वाणिज्य कर्मचारियों को विनिर्दिष्ट अनुसूची के अनुसार अविलंब पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए भेजना चाहिए ..
8. वाणिज्य पर्यवेक्षक/वाणिज्य निरीक्षकों के रूप में पदोन्नत वाणिज्य लिपिकों को संस्थान (जेडआरटीआई) में प्रशिक्षण देना होगा. असमान लदान, वैगनों के दरवाजों को ठीक से बंद करना आदि संबंधित संरक्षक पहलुओं को सुसंगत प्रशिक्षण मॉड्यूल में शामिल किया जाए.
9. विभिन्न आवरित वैगनों में लदान पैटर्न की जांच के संबंध में वाणिज्य विभाग के पदाधिकारियों द्वारा विभिन्न स्तरों पर जांच/सुपर जांच की अनुसूची मुख्यालय वाणिज्य विभाग द्वारा निर्धारित की जाए. मुख्यालय वाणिज्य विभाग द्वारा इस संबंध में रैंडम/आकस्मिक जांच भी निर्धारित की जाए. इस तरह की जांच का रिकॉर्ड और पाई गई विसंगतियां, यदि कोई हो, समय-समय पर (महीने में एक बार) स्टेशन के मुख्य पार्सल पर्यवेक्षक द्वारा मंडल के वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक को प्रस्तुत की जाए. इसी प्रकार अधिकारी स्तर पर की गई रैंडम/आकस्मिक जांच का रिकॉर्ड वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक कार्यालय में भी बनाए रखा जाए.
10. यात्री लूप लाइनों और माल लूप लाइनों के पाइंट और क्रॉसिंग सहित विशेष रूप से पाइंट और क्रॉसिंग व क्रॉस ओवर हिस्से में रेलपथ फिटिंगों की पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए खराब फिटिंगों की प्रतिपूर्ति पर विशेष ध्यान दिया जाए.
11. पाइंट व क्रॉसिंग, क्रॉस ओवर भाग में रेलपथ के क्रॉस लेवल की रिकॉर्डिंग पर अत्यधिक ध्यान दिया जाए और क्रॉस लेवल में अधिक अंतर, यदि कुछ हो, तो तुरंत मरम्मत की जाए. रेलपथ कर्मचारियों (कड़जी/वसेइंजी/रेलपथ) की प्रवृत्ति रही कि वे पाइंट और क्रॉसिंग की जांच केवल एसआरजे से क्रॉसिंग के हीलिंग

तक अर्थात क्रॉस ओवर का केवल दृश्य निरीक्षण करते हुए गेज, क्रॉस लेवल और वर्साइन का मापन किए बिना करते हैं. मंडल के इंजीनियरी अधिकारी फील्ड जेई और एसएसई/रेलपथ को पाइंट और क्रॉसिंगों के साथ-साथ क्रॉसओवर हिस्से का भी विस्तृत निरीक्षण करने और खराबियां, यदि कुछ हो, तुरंत मरम्मत करने के लिए सजग बनाएं.

स्टेशन मास्टर..... ध्यान दें

स.नि. 5.19.4. जब वाहन को रनिंग लाइन से हटाया जाता है और अवरोध क्लियर हो जाता है, तो स्टेशन मास्टर केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों को फिर से सूचित करेगा और प्रत्येक केबिन सहायक स्टेशन मास्टर के साथ प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करेगा. इसी प्रकार केबिन सहायक स्टेशन मास्टर भी आपस में प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करेंगे.

स.नि.5.19.5. गाड़ी सिगनल रजिस्टर और स्टेशन डायरी में उचित प्रविष्टि (स.नि.5.19.2 के अंतर्गत) रिकार्ड करने की जिम्मेदारी क्रमशः केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों या स्टेशन मास्टर की है.

स.नि. 5.20.1. यात्री सहित वाहनों की हथ शंटिंग सख्त मना.

स.नि. 5.20.2. 400 में 1 ले अधिक ढलान पर या इसके पीछे स्थित स्टेशनों पर शंटिंग करने के लिए स्टेशन संचालन नियमों में विनिर्दिष्ट किसी विशेष पूर्वोपों का कड़ाई से पालन किया जाएगा.

इंजीनियरी कर्मचारी ध्यान दें

स.नि.15.26.2.6. यदि ट्राली को स्टेशन सीमाओं के बाहर लाइन पर रखना आवश्यक हो, तो प्रभारी पदाधिकारी, भाग "क" में विवरण भर देगा और फार्म टी/1518 वाहक के जरिए स्टेशन मास्टर को भेज देगा और राह में पड़ने वाली संभावित गाड़ियों के विवरण प्राप्त कर लेगा. यह सूचना प्राप्त होने तक प्रभारी पदाधिकारी, ट्राली को लाइन पर नहीं पर रखेगा.

स.नि.15.26.2.7. ट्राली के स्टेशन पहुंचने के बाद प्रभारी पदाधिकारी, फार्म भाग "ग" (टी/1518) में ट्राली हटाये जाने संबंधी रिपोर्ट भर देगा और इसे स्टेशन मास्टर को भेज देगा, जो कार्यालयप्रति में इसकी पावती देगा और समय भी दर्ज करेगा. स्टेशन मास्टर, ब्लाक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को तत्काल सतर्कता आदेश जारी करने से रोकने की सूचना देगा. ट्राली से संबंधित सभी प्रविष्टियां गाड़ी सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से की जाएं. यदि ट्राली को बीच सेक्शन में ही लाइन से हटा दिया गया हो और इसे लाइन पर पुनः रखने का इरादा न हो तो प्रभारी पदाधिकारी हटाये जाने संबंधी फार्म भरकर इसे निकटवर्ती ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भेज देगा. स्टेशन मास्टर, हटाये जाने संबंधी रिपोर्ट प्राप्त होने सा समय दर्ज करेगा, प्रविष्टि पर हस्ताक्षर करेगा और उसे वाहक के माध्यम ब्लाक अधपन्ना वापस कर देगा. इसके बाद वह ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को तत्काल इसकी सूचना देगा और उसके बाद सतर्कता आदेश जारी करना रोक देगा.

लोको पायलट / सहायक लोको पायलट / गार्डध्यान दें

6.03. स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ियों की रक्षा :-

स.नि.6.03.7. जब गाड़ी दुर्घटना या किसी अन्य कारण से जो तत्काल स्पष्ट न हो (विद्युत सेक्शन में ऊपरी उपस्कर में कर्षण शक्ति का ट्रिप होना शामिल है) स्टेशनों के बीच या स्टेशन पर रुक जाती हो और लोको पायलट गाड़ी को आगे नहीं ले जा सकता हो तो उसको, यदि उसके इंजन में कौंध बती उपलब्ध हो, तो सामने से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए उसे चालू करना चाहिए और चार(4) छोटी सीटी बजाकर गार्ड को गाड़ी के आगे बढ़ने में असमर्थता की सूचना देनी चाहिए. इसके बाद गार्ड और लोको पायलट नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की सुरक्षा करने के लिए कार्रवाई करेगा.