केवल कार्यालयी उपयोग हेतु

भारत सरकार रेलवे

सामान्य नियम

पूर्व रेलवे के

सहायक नियमों
एवं
परिशिष्टों

के साथ-साथ सरकार द्वारा प्रशासित भारत गणतंत्र के तहत रेलवे की समस्त चालू लाइनों के लिए

(केवल **अनुभव प्राप्त करना** का उद्देश्य बनाया गया, इसे भविष्य में प्राथमिकता के रूप में उद्धृत नहीं किया जाना चाहिए)

संशोधित एवं पुन:मुद्रित
2020

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

.....

सं. 69 - आरआर / 4

दिनांक 11 फरवरी, 1976

अधिसूचना

भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 (1890 का 9) की धारा 47 द्वारा प्रदत्त अधिकारों का प्रयोग कर भारत सरकार एतद्वारा यात्री, पशु अथवा मालों के सार्वजनिक वहन हेतु तत्समय प्रयुक्त और सरकार द्वारा प्रशासित भारत के समस्त रेलों के लिए निम्निलखित सामान्य नियम बनाता है।

परिशिष्टों एवं शुद्धि पर्चियों का रजिस्टर

शुद्धि पर्ची		पृष्ठ संख्या	संशोधित नियम सं.
संख्या	तिथि		

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

सं. 69 - आरआर / 4

नई दिल्ली दिनांक 11 फरवरी, 1976

सं क ल्प

सरकार द्वारा प्रशासित और यात्रियों, पशुओं अथवा माल के सार्वजनिक वहन हेतु तत्समय प्रयुक्त भारतीय रेलों (चालू लाइनों) के लिए समान्य नियम, 1976.

1. हाल के वर्षों में, सिग्नलिंग एवं इंटरलॉकिंग की प्रविधियों, कषर्ण के तरीकों और नवीन उपस्करों के प्रयोग में विचारानीय विकास ने, भारत में रेलों की चालू लाइनों के संचालन के लिये सामान्य नियमों के परिशोधन को आवश्यक बना दिया है, जिन्हें अंतिम बार सन् 1929 में परिशाधित किया गया था । इन नियमों के परिशोधन की वाकलत रेलवे दुर्घटना समिति, 1962 और रेलवे दुर्घटना जॉच समिति, 1968 द्वारा भी की गई थी जिन्होंने अपेक्षा की थी कि इन नियमों का परिशोधन न केवल वर्तमान स्थितियों को देखकर बल्कि निकट भविष्य में आने वाली स्थितियों को भी ध्यान में रखकर निरन्तर किया जाना चाहिए और उन्होंने हाल के वर्षों में प्रौद्योगिकी-परिवर्तन हेतु उपबन्ध करने के समय भी इन नियमों के मूल सरूप को अक्षुण्ण रखने की आवश्यक पर बल दिया ।

2. इस उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड द्वारा 1968 में यातायात एवं सिग्नल विभाग से चयनित अधिकारियों से युक्त एक समिति का गठन किया गया । फरवरी 1970 में बोर्ड के विचार हेतु इस समिति ने मसौदा नियमों का एक सेट प्रस्तुत किया । रेलवे संरक्षा आयोग, जिसकी टिप्पणियाँ भी इस संबंध में मांगी गई थीं, ने इन मसौदा नियमों को अपनाने का समर्थन नहीं किया, इसने स्टेशनों का वर्गीकरण, प्रत्येक वर्ग के स्टेशन हेतु सिग्नलों के न्यूनतम उपस्कर आदि जैसी कुछ मूलभूत निश्चित संकल्पनाओं के उन्मूलन का प्रस्ताव किया था । वर्ष 1971-72 की वार्षिक रिपोर्ट में आयोग ने कहा कि उन नियमों, जो 100 वर्षों से अधिक समय तक गाड़ी संचालन व परिचालन संरक्षा का आधार थे और जो हजारों रेल कर्मचारियों के मस्तिष्क में स्थापित हो गये थे, का व्यापक रूप से परिशोधन एवं उनकी पुनर्व्यवस्था की कोई आवश्यकता नहीं है । तदनुसार, आयोग ने वचे सामान्य नियमों के मसौदे को स्वीकार करने में रेलवे बोर्ड से अपीन असमर्थता जाहिर कर दी ।

3. रेलवे संरक्षा आयोग द्वारा अभिव्यक्त दृढ़ मत और रेलवे दुर्घटना समिति, 1962 एवं रेलवे दुर्घटना जॉच समिति, 1968 की सकारात्मक संस्तुतियों पर विचार करते हुए, सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 1972 में विनिश्चय किया कि विद्यमान सामान्य नियमों में परिशोधन इस प्राकर किया जाए कि वह इन मतों के सुसंगत हो और उनमें, वर्तमान नियमों के केवल ऐसे पहलु शामिल हों जिनमें प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों के आलोक में आशोधन की आवश्यकता हो या जहाँ कुछ निश्चित वर्तमान नियमों के प्रयोग की प्रासंगकिता नहीं रही है । तदनुसार, संरक्षा निदेशालय द्वारा रेलवे बोर्ड के अन्य निदेशलयों से परामर्श करके सामान्य नियमों की फिर से समीक्षा की गई ।

4. परिशोधित सामान्य नियमों का अनंतिम अंक, भारत सरकार, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के पत्रांक 68-आरआर2/वॉल-V, दिनांक 25 जुलाई, 1974 के अंतर्गत, समालोचना एवं सुझावों हेतु रेल प्रशासनों, अनुसंधान,

अभिकल्प एवं मानक संगठन, रेलवे संरक्षा आयोग, रेलवे स्टाफ कालेज, वडोदरा, भारतीय रेलवे सिग्नल इंजीनियरी एवं दूरसंचार संस्थान, सिकन्दराबाद, इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ एडवांस्ड ट्रैक टेक्नोलॉजी, पूणे, इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूअ ऑफ मैकेनिकल एंड इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग, जमालपुर आदि, को परिपत्रित किया गया।

5. रेल प्रशासनों, रेलवे संरक्षा आयोग, अन्य रेल संस्थानों और विधि मंत्रालय से प्राप्त सुविस्तृत मदों एवं टिप्पणियों पर, संबंधित निदेशालयों के परामर्श से, सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड द्वारा विचार किये जाने के बाद, भारत सरकार द्वारा प्रशसित रेलों के लिए सामान्य नियमों का एक सम्पूर्ण परिशोधित सेट बनाकर केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिसूचना सं.69-आरआर/4 आज की तारीख को उस तारीख से प्रयोग में लाने के लिए, जिसे केन्द्रीय सरकार, राजपत्र में अधिसूचित करते हुए नियत करे, स्वीकृत एवं जारी किया गया है।

6. केन्द्रीय सरकार अपेक्षा करती है कि उक्त नियमों को उन विभिन्न रेलों के प्रशासनों के सूचना में भी लायी जाए जो सरकार द्वारा प्रशासित नहीं हैं और ऐसी रेलों के रेल प्रशासनों के प्रमुखों से, ऐसे आशोधन (यदि कोई हो), जैसा कि प्रत्येक मामले में आवश्यक समझा जाए, के साथ इन नियमों को अपनाने के लिये औपचारिक आवेदन प्रस्तुत करने के लिए आमंत्रित किया जाए।

<u>आदेश</u> : आदेश दिया जाता है कि, जैसा कि भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) की धारा 47 द्वारा अपेक्षित है, यह संकल्प, इसके अनुलग्नकों के साथ, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा प्रकाशित किया जाए और कि, उक्त धारा की उपधारा (6) द्वारा यथानिर्दिष्ट, इसकी एक प्रति रेलवे स्टेशनों पर निरीक्षण हेतु रखी जाए और यह भी कि इस संकल्प और इसके अनुलग्नकों की प्रतिलिपि निम्नलिखित सरकारों, प्रशासनों एवं अधिकारियों को सूचनार्थ भेजी जाए।

सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड
एवं
<u>भारत सरकार के पदेन सचिव</u>

प्राक्कथन

1. पूर्व रेलवे के सहायक नियमों के साथ, चालू लाइनों या रेलों के लिए सामान्य नियम कर्मचारियों की सूचना एवं मार्गदर्शन हेतु इसके साथ प्रकाशित किये जाते हैं।
2. (ए) सामान्य नियम दीर्घ टंकण (बोल्ड टाइप) में मुद्रित किये गये हैं जबकि सहायक नियम लघु टंकण में हैं और साथ ही सहायक नियम अक्षरों के द्वारा संकेतित किये गये हैं।
   (बी) सहायक नियम को क्रमागत रूप से संख्याबद्ध नहीं किया गया है बल्कि उनकी संख्या भी वही है जो उस सामान्य नियम की है जिसकी वे व्याख्या अथवा प्रवर्धन करते हैं।
   (सी) सहायक नियम को सामान्य नियमों के साथ मिलाकर पढ़ा जाएगा और वे कर्मचारियों पर समान रूप से बाध्यकारी होंगे।
3. **रेल सेवकों की विधि बाध्यता** :- प्रत्येक रेल सेवक, रेवे पर लागू सामान्य एवं विभागीय नियमों का पालन करने के लिये अपने नियोजन की शर्तों, जिन पर वह नियोजित हुआ है, के अनुसार बाध्य होगा (2 सितम्बर,1873 के परिपत्र सं.30 के 227, 229जी और 1, पीडब्ल्यूडी के अनुसार)।
4. **नियम पुस्तक की देखरेख** :- नियमों की इस पुस्तक का ध्यानपूर्वक अध्ययन किया जए और प्रयोग के लिये तैयार रखी जाए तथा जब भी इसे किसी सेवक को जारी किया जायेगा तो उसके द्वारा यह पूरी सेवा के दौरान अपने पास रखी जाएगी। समय-समय पर अधिसूचित किये जाने वाले समस्त परिवर्तनों अथवा संशोधनों को उनके जारी करने के समय यथानिर्दिष्ट स्पष्ट रूप से दर्ज किया जाये। यह पुस्तक प्रशासयन की सम्पत्ति है और सेवा छोड़ने पर इसे धारक द्वारा वापस किया जाएगा।
5. **आदेशों को न समझा पाना** :- यदि किसी रेल सेवक को कोई आदेश पूरी तरह समझ में नहीं आ रहा है तो वह अपने से ठीक वरिष्ठ से उसे समझ सकता है।
6. **आदेशों में परिवर्तन** :- इस पुस्तक में अन्तर्विष्ट किसी भी आदेश में प्राधिकृत अधिकारी के लिखित रूप में अभिव्यक्त प्राधिकार को छोड़कर, कोई हेर-फेर, उसका अधिक्रमण अथवा उसे निलम्बित नहीं किया जायेगा और किसी भी रेल सेवक को इसमें वर्णित किसी भी नियम की, ऐसे नियम को उसके स्वयं के द्वारा अथवा उसके पद-पूर्ववर्ती के द्वारा प्रस्थान या काम में न लाने की अनुमति के कारण, उपेक्षा के लिये क्षमा नहीं किया जायेगा। न ही किसी नियम की उपेक्षा को इसे न मानने को न्यायोचित ठहराने के अभिवाक् के रूप में स्वीकार किया जायेगा।
7. **प्राइवेट रखे जाने वाले आदेश** :- (ए) इस संबंध में जारी किये गये समस्त आदेश, पत्र और अनुदेश प्राइवेट माने जायेंगे और प्रशासन के केवल ऐसे कर्मचारियों को संसूचित किये जायेंगे जो उनसे संबंधित हों।
   (बी) रेलवे कार्य से संबंधित पत्र या संसूचना, विशेष अनुदेशों के बिना जनता को कदापि नहीं दी अथवा दर्शाई जायेगी।
8. **निरस्त किये गये पुराने आदेश** :- रेल सेवकों के मार्ग-दर्शन हेतु जारी किये गये समस्त पूर्ववर्ती चालू, सहायक और विद्यमान आदेश इन नियमों द्वारा निरस्त किये जाते हैं।
9. **परिशिष्ट एवं शुद्धिपत्र** :- इस पुस्तक के प्रकाशन के पश्चात) जारी किये गये समस्त परिशिष्टों और शुद्धिपत्रों का अभिलेख इस पुस्तक के प्रारंभ में अभिलेख पृष्ठों पर रखा जायेगा।
10. **नियमों का अनुप्रयोग** :- जहाँ कहीं किसी सहायक नियम में पूर्व रेलवे अभिव्यक्ति का प्रयोग किया जाता है तो इसका अर्थ इसका, पूर्व रेलवे प्रशासन द्वारा संचालित सभी लाइनों पर लागू होना समझा जायेगा।
11. **अनुपूरक नियम पुस्तक** :- एब्सॉल्यूट ब्लॉक प्रणाली के अन्तर्गत विद्युत यंत्रों द्वारा दोहरी और इकहरी लाइनों पर गाड़ी संचालन हेतु अनुदेशों से सम्बन्धित, ब्लॉक संचालन नियमावली शीर्षक वाली एक पुस्तक, गाड़ियों की प्राप्ति, प्रस्थान या गुजारने के लिये जिम्मेदार समस्त कर्मचारियों को पृथक रूप से जारी की गई है। ऐसे समस्त कर्मचारियों द्वारा सामान्य एवं सहायक नियमों के साथ "ब्लॉक संचालन नियमावली" का सावधानी से अध्ययन किया जायेगा।
12. **सावधानता आदेश** :- सावधानता आदेश फार्म टी/409, टी/ए 409 अथवा टी/बी 409 पर चालकों को विशेष अनुदेश जारी करने से संबंधित नियम इस पुस्तक के अन्त में परिशिष्ट "ए" में देखे जाएंगे।

<u>दस्तावेज संलग्न</u> :

सरकार द्वारा प्रशासित भारतीय रेलों (चालू लाइनों) के लिये सामान्य नियम, 1976 (पुन:मुद्रित-2003).

अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, सचिव संचार मंत्रालय, प्रतिरखा, गृह, विधि, न्याय एवं कम्पनी, पैट्रोलियम, जहाजरानी व परिवहन, पर्यटन व नागरिक उड्डयन, कृषि, भूतल परिवहन और मानव संसाधन विकास मंत्रालय।

मुख्य सचिव, आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू व कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेधालय, नागालैण्ड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, बंगाल, छतीसगढ़, झारखण्ड और उत्तरांचल सरकार।

मुख्य सचिव, अण्डमान और निकोबार, अरूणाचल प्रदेश, चण्डीगढ़, दादरा व नगर हवेली, दिल्ली, गोवा, दमन व दीव, लक्षद्वीप, मिनिकाय एवं अमिनदीवी, मिजोरम और पण्डिचेरी प्रशासन।

भारत के अपर उप नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (रेलवे) और पदेन निदेशक, रेलवे लेखा परीक्षा।

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त।

रेल संरक्षा आयुक्त, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, दक्षिण, दक्षिण-पूर्व, पश्चिम और पूर्वोत्तर सीमांत क्षेत्र।

महाप्रबंधक, मध्य पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण-मध्य, दक्षिण-पूर्व, पश्चिम, पूर्व मध्य और पश्चिम-मध्य रेलवे।

महाप्रबंधक, चित्तरंजन इंजन कारखाना, डीजल इंजन कारखाना और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री।

महाप्रबंधक, मेट्रो रेलवे / कोलकाता।

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजना (रेलवे) / मुम्बई, दिल्ली और चेन्नई।

महानिदेशक, अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन / लखनऊ।

प्रधानाचार्य, इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ एउवांस्ड ट्रैक टेक्नोलॉजी / पूणे, इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ मैकेनिकल एंड इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग / जमालपुर, इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ सिग्नल इंजीनियरिंग एंड टेली-कम्यूनिकेशन्स / सिकंदराबाद, रेलवे स्टाफ कॉलेज / वडोदरा और प्रधानाचार्य, समस्त क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र।

अध्यक्ष, मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कांडला पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे और विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट रेलवे।

महाप्रबंधक, कोंकण रेलवे और मध्य प्रांतीय रेलवे कम्पनी लिमिटेड।

अध्यक्ष, रेलवे भर्ती बोर्ड / इलाहाबाद, मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई, पटना, रॉची, भुवनेश्वर आदि।

अध्यक्ष, रेलवे दर अधिकरण।

सचिव, भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ।

निदेशक, भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार,

पुस्तकाध्यक्ष, केन्द्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय/कोलकाता, संसद पुस्तकालय व रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।

अधीक्षक, पुस्तकालय एवं अनुसंधान, विधि, न्याय एवं कम्पनी मंत्रालय।

उपाध्यक्ष, केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण, रेलवे दावा न्यायाधिकरण।

प्रबंध निदेशक / राइट्स, इरकॉन, कॉनकोर।

नियमों की क्रमव्यवस्था

अध्याय - I

प्रारम्भिक

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
1.01	संक्षिप्त नाम एवं प्रारम्भ	1
1.02	परिभाषायें	1
1.03	स्टेशनों का वर्गीकरण	8

अध्याय - II

रेल सेवकों पर सामान्य रूप से लागू होने वाले नियम

2.01	नियमों की प्रतिलिपियों की आपूर्ति	9
2.02	नियमों की प्रतिलिपि की देख - रेख	9
2.03	नियमों की जानकारी	9
2.04	नियमों के पालन में सहायता	10
2.05	अतिचार, क्षति या हानि की रोकथाम	10
2.06	नियमों एवं आदेशों का अनुसरण	10
2.07	ड्यूटी के लिए उपस्थिति	10
2.08	ड्यूटी से अनुपस्थिति	10
2.09	मादक द्रव्य, शामक, स्वापक उत्तेजक औषध अथवा उपक्रम लेना	10
2.10	रेल सेवकों का आचरण	11
2.11	संरक्षा सुनिश्चित करने की ड्यूटी	11

अध्याय - III

सिग्नलें

क. सामान्य उपबन्ध

3.01	सिग्नलों का सामान्य प्रयोग	13
3.02	सिग्नलों के प्रकार	13
3.03	दिन में रात्रि सिग्नलों का प्रयोग	13
3.04	सिग्नलों एवं सिग्नल भुजाओं (आर्म्स) की स्थापना और सिग्नल भुआजों (आर्म्स) की पेंटिंग	13

ख. फिक्स्ड सिग्नलों का विवरण

3.05	फिक्स्ड सिग्नलों का प्रयोग	13
3.06	वार्नर सिग्नलों और उनके संकेतों का विवरण	14
3.07	दूरस्थ सिग्नलों एवं उनके संकेतों का विवरण	17
3.08	स्टॉप सिग्नलों एवं उनके संकेतों का विवरण	20
3.09	पहुँचने वाली (एप्रोचिंग) गाड़ी के लिए फिक्स्ड स्टॉप सिग्नलों के किस्म	22
3.10	छूटने वाली गाड़ी के लिए फिक्स्ड स्टॉप सिग्नलों के किस्म	23
3.11	मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिग्नल	23
3.12	स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों में फिक्स्ड स्टॉप सिग्नलों के किस्म	23
3.13	कालिंग - ऑन - सिग्नल	24
3.14	शंट सिग्नल	27
3.15	सह-कार्य (को-एक्टिंग) सिग्नल	29

3.16 पुनरावृत्ति (रिपीटिंग) सिग्नल 29

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
3.17	सिग्नलों के लिए भेदकारी चिन्ह एवं संकेत	31
3.18	उपयोग से बाहर सिग्नल	34
3.19	अपसरण जंक्शनों पर स्टॉप सिग्नलों का स्थापन	34
3.20	अभिसरण जंक्शनों पर स्टॉप सिग्नलों का स्थापन	34
3.21	ब्रैकेट पोस्ट या सिग्नल ब्रिज या गंत्री पर सिग्नल	34
3.22	एक ही पोस्ट पर एक से अधिक सिग्नलों का स्थापन	35
3.23	इलेक्ट्रिक रिपीटर	35
3.24	बैक - लाइटें	35

ग. सिग्नलों के उपस्कर

3.25	स्टेशनों पर फिक्स्ड सिग्नल उपलब्ध कराने की बाध्यता	35
3.26	फिक्स्ड सिग्नलों को चालू करना	36
3.27	हस्तचालित बहु-पहलु सिग्नलिंग वाले स्टेशनों पर फिक्स्ड सिग्नल के न्यूनतम उपस्कर	36
3.28	आशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिग्नलिंग वाले स्टेशनों पर फिक्स्ड सिग्नलों के लिए न्यूनतम उपस्कर	36
3.29	द्वि-पहलु सिग्नलिंग वाले अन्य स्टेशनों पर फिक्स्ड सिग्नलों के न्यनतम उपस्कर	36
3.30	डी श्रेणी स्टेशनों पर सामान्यत: अतिरिक्त फिक्स्ड सिग्नल	36
3.31	डी श्रेणी स्टेशनों पर सिग्नल	38
3.32	एडवांस्ड स्टार्टर, शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा ब्लॉक सेक्शन सीमा बोर्ड का प्रावधान	38
3.33	नियम 3.27, 3.28, 3.29 एवं 3.32 के अपवाद	38
3.34	समपारों पर फिक्स्ड सिग्नल	39
3.35	बाहरी (आउटलाइंग) साइडिंगों पर प्वाइंटों की सुरक्षा एवं संचालन	39

घ. सिग्नलों और प्वाइंटों का संचालन

3.36	सामान्यत: फिक्स्ड सिग्नल	39
3.37	सिग्नलों के सामान्य पहलु	41
3.38	गाड़ी संचलन को प्रभावित करने वाले प्वाइंट	41
3.39	फेसिंग प्वाइंटों का लॉकिंग	42
3.40	होम सिग्नल को ऑफ करने के लिए शर्तें	43
3.41	आउटर सिग्नलों को ऑफ करने के लिये शर्तें	44
3.42	अंतिम स्टॉप सिग्नल या मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिग्नल को ऑफ करने के लिए शर्तें	45
3.43	वार्नर सिग्नल को ऑफ करने के लिए शर्तें	45
3.44	फाटक स्टॉप सिग्लन को ऑफ करने के लिए शर्तें	45
3.45	कालिंग ऑन सिग्नल को ऑफ करने के लिए शर्तें	45
3.46	शंटिंग के लिए फिक्स्ड सिग्नल का प्रयोग	45
3.47	एक ही समय पर एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिग्नलों को ऑफ करना	45
3.48	दो पहलु-सिग्नलिंग वाले स्टेशनों पर प्रयोगवाह्य गाड़ियों का ठहराव	46
3.49	सिग्नल लैम्पों की देख-रेख एवं प्रदीपन	46
3.50	ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग	47
3.51	प्वाइंट्स	47

ङ : हैंड सिग्नल

3.52	हैण्ड सिग्नलों का प्रदर्शन	49
3.53	स्टॉप हैंड सिग्नल	49
3.54	आगे बढ़ने का (प्रोसीड) हैंड सिग्नल	50

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
3.55	सावधानी के साथ आगे बढ़ने का हैंड सिग्नल	51
3.56	शंटिंग के लिए हैंड सिग्नल	52
3.57	बैनर फ्लैग	54
3.58	हैंड सिग्नलों का ज्ञान और आधिपत्य	55

च. डेटोनेटिंग सिग्नल

3.59	डेटोनोटिंग सिग्नलों का विवरण	55
3.60	डेटोनेटर प्रयोग करने की तरीका	55
3.61	दृश्यता को कमजोर करने वाले घने, कुहासायुक्त अथवा अंधड़युक्त मौसम में डेटोनेटर लगाना	56
3.62	अवरोध की स्थिति में डेटोनेटर लगाना	60
3.63	लाइन पर डेटोनेटरों का प्रतिस्थापन	60
3.64	डेटोनेटरों का ज्ञान और आधिपत्य	60

छ. प्रदीप्त (फ्लेअर) सिग्नल

3.65	फ्लेअर सिग्नलों का विवरण	63
3.66	फ्लेअर सिग्नलों का प्रयोग	63
3.67	फ्लेअर सिग्नलों का ज्ञान और आधिपत्य	63

ज. फिक्स्ड सिग्नलों और प्वाइंटो की खराबी

3.68	किसी सिग्नल के खराब होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर के सामान्य कर्त्तव्य	64
3.69	एप्रोच स्टॉप सिग्नल के खराब हो जाने की स्थिति में स्टेशन मास्टर के कर्त्तव्य	66
3.70	प्रस्थान स्टॉप सिग्नल खराब हो जाने की स्थिति में स्टेशन मास्टर के कर्त्तव्य	67
3.71	ऑफ स्थिति में वार्नर या डिस्टेंट सिग्नल की खराबी	68
3.72	स्टॉप सिग्नल खराब होने की स्थिति में वार्नर का प्रयोग न किया जाए	68
3.73	ऑन पर फाटक स्टॉप सिग्नल पास करना	69
3.74	फिक्स्ड सिग्नल की अनुपस्थिति या लाइट रहित सिग्नल	69
3.75	ऑन पर मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिग्नल पास करना	70
3.76	खराबी ठीक होने के बाद अधिकारियों को सूचित करना	72
3.77	खराब या क्षतिग्रस्त प्वाइंट	73
3.78	सिग्नलों के संबंध में इंजन चालक दल के कर्त्तव्य	74
3.79	कॉलिंग-ऑन सिग्नलों के संबंध में लोको पाइलट के कर्त्तव्य	76
3.80	एप्रोच स्टॉप सिग्नल के ऑन या खराब होने की दशा में लोको पाइलट के कर्त्तव्य	76
3.81	प्रस्थान स्टॉप सिग्नल के ऑन या खराब होने की दशा में लोको पाइलट के कर्त्तव्य	77
3.82	रनिंग लाइन पर प्रवेश या उसे पार करने से पूर्व अनुमति	77
3.83	सिग्नलों के संबंध में चालक दल की सहायता	78
3.84	जब दो या दो से अधिक इंजन गाड़ी में लगे हों तो सिग्नलों के संबंध में लोको पाइलटों के कर्त्तव्य	78
3.85	सिग्नलों की खराबी की रिपोर्ट देना	78

अध्याय - IV

गाड़ियों का सामान्य संचालन

क. गाड़ियों का समय और चालन

4.01	मानक समय	80
4.02	विज्ञापित समय का अनुपालन	80

4.03	घड़ी को सेट करना	80
4.04	गाड़ी चालक दल की उपस्थिति का समय	80

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
4.05	उपयुक्त रनिंग लाइन	80
4.06	चालन की दिशा	80
4.07	कार्य-चालन समय सारणी की आपूर्ति और मानक आयामों की अनुसूची	80
	ख. गाड़ियों की गति	
4.08	सामान्यत: गति की सीमा	81
4.09	सावधानता आदेश	81
4.10	फेसिंग प्वाइंटों पर गति की सीमा	82
4.11	रनिंग थ्रू स्टेशनों पर गति की सीमा	82
4.12	इंजन पुशिंग	82
4.13	अग्रवर्ती टेंडर इंजन की गति सीमा	83
	ग. गाड़ियों और गाड़ी चालक दल के उपस्कर	
4.14	हैड लाइटें और मार्कर लाइटें	83
4.15	पिछला (टेल) एवं पार्श्व (साइड) लाइटें	84
4.16	टेल बोर्ड या टेल लैम्प	85
4.17	गुजरती गाड़ी के टेल बोर्ड या टेल लैम्प के संबंध में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	86
4.18	संचार के साधन	87
4.19	गार्ड एवं लोको पाइलटों के उपस्कर	87
4.20	गतिमान इंजन में मानव व्यवस्था	89
4.21	विद्युत गाड़ी का चालन	89
4.22	इंजन या टेंडर पर चढ़ना	95
4.23	ब्रेक - यान	96
4.24	गाड़ी में ब्रेक-यान की स्थिति	98
4.25	गार्ड	98
4.26	कॉपलिंग	98
	घ. वाहन और क्रेन	
4.27	क्रेन	99
4.28	वाहनों का लदान	99
4.29	क्षतिग्रस्त या खराब वाहन	100
	ड. गाड़ी प्रारंभ करने से पूर्व सावधानियाँ	
4.30	लोको पाइलट और गार्ड गाड़ी प्रारम्भ करने से पूर्व सूचनाओं की जाँच करें	102
4.31	प्रारंभ से पूर्व गाड़ियों की जाँच	102
4.32	लोको पाइलट द्वारा गाड़ी की जाँच	103
4.33	लोको पाइलट द्वारा एकल एवं मल्टीपल यूनिटों की जाँच	103
4.34	गाड़ी का प्रभार ग्रहण करते समय गार्ड के कर्त्तव्य	104
4.35	गाड़ी प्रारम्भ करना	104
4.36	गाड़ी का प्रभार लेने वाला गार्ड	106
4.37	स्टेशन सीमाओं में गार्ड का अधीनीकरण	106
4.38	फायरमैन और सहायक लोको पाइलट, लोको पाइलटों की आज्ञा का पालन करें	106
4.39	लोको पाइलट कतिपय आदेशों का पालन करें	106

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
	च. यात्रा के दौरान गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्त्तव्य	
4.40	लोको पाइलट और फायरमैन या सहायक लोको पाइलट अच्छा अवेक्षण रखें	107
4.41	लोको पाइलट और फायरमैन या सहायक लोको पाइलट पीछे की ओर भी नजर रखें	107
4.42	लोको पाइलट, गार्ड और स्टेशन कर्मियों के बीच सिग्नलों का आदान-प्रदान करना	107
4.43	गार्ड अच्छा अवेक्षण रखें	109
4.44	प्रथम स्टॉप सिग्नल पर रोकी गई गड़ी	109
4.45	लोको पाइलट का ध्यान आकर्षित करना	109
4.46	गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता	110
4.47	गार्ड के हैंड ब्रेक का अनुप्रयोग	110
4.48	गाड़ी से इंजन हटाने के लिए गार्ड की अनुमति	110
4.49	गाड़ी को प्रारम्भ करना और रोकना	110
4.50	इंजन की सीटी बजाना	110
4.51	लोको पाइलट और गार्ड के बीच घंटी सिग्नल	113
4.52	पानी, अग्नि या अधजले कोयले बाहर फेंकना	113
4.53	होज अथवा जल क्रेन	114
4.54	यात्री	114
	छ. आगमन पर कर्मचारियों के कर्त्तव्य	
4.55	बिजली बन्द करना	114
4.56	गार्ड देखें कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह को पार करके खड़ी की गयी है	114
4.57	इंजन पृथक करना	114
4.58	लोको पाइलट देखें कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह को पार करके खड़ी की गयी है	114
4.59	किसी स्टेशन पर रोके जाने के बाद यात्री गाड़ी का संचलन	115
4.60	सुपुर्दगी होने तक गार्ड गाड़ी को न छोड़े	115
4.61	ड्यूटी के दौरान लोको पाइलट इंजन को न छोड़े	115
	ज. सामग्री गाड़ियों का संचालन	
4.62	ब्लॉक सेक्शन में सामग्री गाड़ी का संचालन	115
4.63	सामग्री गाड़ी के कामगार	116
4.64	खड़ी हुई सामग्री गाड़ी की सुरक्षा	117
4.65	रेलपथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन	117
	झ. प्राइवेट इंजन और वाहन	
4.66	प्राइवेट इंजन और वाहन	124
	अध्याय – V	
	स्टेशनों का नियंत्रण और संचालन	
5.01	संचालन हेतु स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	125
5.02	नियमों की प्रतियों की आपूर्ति और अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन	126
5.03	आदेशों के प्रति आज्ञाकारिता और पुस्तकों एवं विवरणियों का रख-रखाव	126
5.04	सिग्नल केबिन	126
5.05	ड्यूटी की उपेक्षा की रिपोर्ट	126
5.06	स्टेशन संचालन नियम	127
5.07	फार्म	128

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
5.08	उपस्करों तक पहुँच और उनका परिचालन	128
5.09	किसी अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी की प्राप्ति	128
5.10	किसी सिग्नल रहित लाइन पर गाड़ी की प्राप्ति	129
5.11	सिग्नल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	129
5.12	सामान्य प्रस्थान सिग्न वाली लाइन से किसी गाड़ी का प्रस्थान	130
5.13	शंटिंग का नियंत्रण	130
5.14	शंटिंग के लिए जिम्मेदारी	131
5.15	केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण के अन्तर्गत स्टेशनों पर शंटिंग	132
5.16	गाड़ियों की प्राप्ति के दौरान शंटिंग	132
5.17	समपार के निकट शंटिंग	132
5.18	रात्रि में या दृश्यमानता को कमजोर करने वाले घने, कुहासायुक्त या अंधड़वाले मौसम में एडवांस्ड स्थिति का कर्षण	133
5.19	रनिंग लाइन का अवरोध	133
5.20	ढलानों पर शंटिंग	134
5.21	लूजत शंटिंग	134
5.22	स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंगों में वाहनों को छोड़ना	134
5.23	स्टेशनों पर वाहनों की सुरक्षा	134

अध्याय – VI

दुर्घटनाएं और असामान्य घटनाएं

6.01	दुर्घटना या अवरोध	137
6.02	दुर्घटना या संचार-विफलता की स्थिति में संचालन	137
6.03	स्टेशनों के बीच रोकी गई गाड़ी की सुरक्षा	137
6.04	असामान्य रूप से विलम्बित गाड़ियाँ	141
6.05	दुर्घटना या ब्रेक-डाउन की सूचना भेजना	142
6.06	आगे बढ़ने के प्राधिकार के बिना किसी बॅक सेक्शन में गाड़ी	143
6.07	गाड़ियों के चालक को प्रभावित करने वाली स्थितियों की रिपोर्ट नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण ऑपरेटर को देना	143
6.08	गाड़ी अलग होना	144
6.09	किसी ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का हिस्सा छूट जाना	145
6.10	आग	147
6.11	स्टेशन से बच निकलने वाले वाहन	148

अध्याय – VII

संचालन की प्रणालियाँ

7.01	संचालन की प्रणालियाँ	149
7.02	सिग्नलों एवं गाड़ियों के संचालन से संबंधित सामान्य नियमों की प्रयोज्यता	149

अध्याय – VIII

सम्पूर्ण ब्लॉक प्रणाली

क. सारभूत तत्व

8.01 संपूर्ण ब्लॉक प्रणाली के सारभूत तत्व 150

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
	ख. <u>लाइन क्लियर प्रदान करने के लिए शर्तें</u>	
8.02	श्रेणी/ए स्टेशन पर लाइन क्लीयर प्रदान करने के लिए शर्तें	150
8.03	श्रेणी/बी स्टेशन पर लाइन क्लीयर प्रदान करने के लिए शर्तें	150
8.04	श्रेणी/सी स्टेशन पर लाइन क्लीयर प्रदान करने के लिए शर्तें	151
	ग. <u>अवरोध - दोहरी लाइन</u>	
8.05	गाड़ी पहुँचने के समय किसी ब्लॉक स्टेशन पर दोहरी लाइन पर अवरोध	152
8.06	ब्लॉक सेक्शन में दोहरी लाइन पर अवरोध	152
	घ. <u>अवरोध - इकहरी लाइन</u>	
	घ. <u>1. श्रेणी ए स्टेशन</u>	
8.07	गाड़ी पहुँचने के समय श्रेणी ए स्टेशन पर इकहरी लाइन पर अवरोध	152
8.08	इकहरी लाइन स्थित श्रेणी ए स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन में अवरोध	153
	घ. <u>2. श्रेणी बी स्टेशन</u>	
8.09	इकहरी लाइन पर किसी श्रेणी बी स्टेशन पर पहुँचनेवाली गाड़ी के सामने अवरोध	153
8. 10	इकहरी लाइन स्थित श्रेणी बी स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के तहत अवरोध	153
8.11	द्वि-पहलु सिग्नलों वाले श्रेणी बी इकहरी लाइन स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	153
8.12	हस्तचालित बहु-पहलु सिग्नलों वाले श्रेणी/बी इकहरी लाइन स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध	154
8.13	इकहरी लाइन पर श्रेणी बी स्टेशन पर प्रथम स्टॉप सिग्नल के बाहर अवरोध	154
	ड. <u>सामान्य प्रावधान</u>	
8.14	ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवार्ड	154
8.15	ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध का प्राधिकार	154
8.16	निदर्शी रेखाचित्र	154

अध्याय - IX

<u>स्वचालित ब्लॉक प्रणाली</u>

	क. <u>दोहरी लाइन पर प्रयोज्य नियम</u>	
9.01	दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के मूलभूत तत्व	160
9.02	जब दोहरी लाइन पर स्वचालित स्टॉप सिग्नल को ऑन पर पास करते समय लोको पाइलट और गार्ड के कर्त्तव्य	160
	ख. <u>इकहरी लाइन पर प्रयोज्य नियम</u>	
9.03	इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के मूलभूत तत्व	162
9.04	इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में फिक्स्ड सिग्नलों के न्यूनतम उपस्कर	162
9.05	इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त फिक्स्ड सिग्नल	162
9.06	इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित स्टॉप सिग्नल को ऑफ करने के लिए शर्तें	163
9.07	इकहरी लाइन पर स्वचालित स्टॉप सिग्नल को ऑन पर पार करते समय चालक और गार्ड के कर्तव्य	163
9.08	इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत गाड़ी संचालन का प्रभारी व्यक्ति	164
	ग. <u>दोहरी एवं इकहरी दोनों लाइनों पर प्रयोज्य नियम</u>	
9.09	केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र पर गाड़ियों का संचालन	164
9.10	स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग सेक्शन के रूकी गाड़ी की सुरक्षा	164
9.11	चालक विफलताओं की सूचना दें	164

9.12 स्वचालित सिग्नलिंग की विफलता के दौरान प्रक्रिया 165

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
9.13	स्वचालित ब्लॉक प्रणाली पर यातायात की दिशा के विरूद्ध गाड़ियों का संचलन	165
9.14	अर्द्धस्वचालित स्टॉप सिग्नल ऑन होने के समय प्रक्रिया	165
9.15	स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में ऑन पर फाटक स्टॉप सिग्नल पास करना	165
9.16	निदर्शी रेखाचित्र	166

अध्याय - X

अनुगामी गाड़ी प्रणाली

10.01	अनुगामी गाड़ी प्रणाली के मूलभूत तत्व	167
10.02	रेलवे संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट	167
10.03	अनुगामी गाड़ी प्रणाली पर गाड़ियों के संचालन में पालन हेतु शर्तें	167
10.04	अनुगामी गाड़ी प्रणाली पर लोको पाइलट या गार्ड को आगे बढ़ने के प्राधिकार का परिदान	167
10.05	अनुगामी गाड़ी प्रणाली पर आगे बढ़ने का प्राधिकार	168
10.06	अनुगामी गाड़ी प्रणाली पर आगे बढ़ने के प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी	169
10.07	अनुगामी गाड़ी प्रणाली पर पहुँचनेवाली (एप्रोचिंग) गाड़ी या गाड़ियों के सामने अवरोध	169
10.08	अनुगामी गाड़ी प्रणाली पर संचालन का विराम	169
10.09	अनुगामी गाड़ी प्रणाली पर गाड़ियों की सुरक्षा	169

अध्याय - XI

पायलट गार्ड प्रणाली

11.01	पायलट गार्ड प्रणाली के मूलभूत तत्व	170
11.02	पायलट गार्ड प्रणाली के अन्तर्गत अनुगामी गाड़ियों हेतु पालनीय शर्तें	170
11.03	पायलट गार्ड की वर्दी और बैज	170
11.04	पायलट गार्ड गाड़ी के साथ रहेंगे या आगे बढ़ने का प्राधिकार देंगे	170
11.05	पायलट गार्ड के टिकट	170
11.06	पायलट गार्ड प्रणाली पर गाड़ियों की सुरक्षा	170

अध्याय -XII

गाड़ी - कर्मचारी एवं टिकट प्रणाली

12.01	गाड़ी - कर्मचारी एवं टिकट प्रणाली के मूलभूत तत्व	171
12.02	प्रयोजन हेतु प्रणाली	171
12.03	गाड़ी - कर्मचारी एवं टिकट प्रणाली पर अनुगामी गाड़ियों के लिए पालनीय शर्तें	171
12.04	लोको पायलट गाड़ी-कर्मचारी (ट्रेन स्टाफ) या ट्रेन स्टाफ टिकट रखेंगे	171
12.05	गाड़ी-कर्मचारी या गाड़ी-कर्मचारी टिकट जिसके द्वारा लोको पायलट को सुपुर्द किया जायेगा	171
12.06	गाड़ी-कर्मचारी या गाड़ी-कर्मचारी टिकट कब लोको पायलट को सुपुर्द किया जाएगा	171
12.07	गाड़ी-कर्मचारी को इंजन में रखा जाए	172
12.08	गाड़ी-कर्मचारी की वापसी तक गाड़ी प्रारम्भ न की जाए	172
12.09	गाड़ी आगमन पर गाड़ी-कर्मचारी या गाड़ी-कर्मचारी टिकट छोड़ दिया जाए और टिकट निरस्त कर दिया जाए	172
12.10	गाड़ी-कर्मचारी और टिकट प्रणाली पर इंजन के सामर्थ्यहीन हो जाने पर प्रक्रिया	172
12.11	गाड़ी-कर्मचारी टिकट : कैसे रखा जाए	172
12.12	गाड़ी-कर्मचारी : कैसे रखा जाए	172
12.13	गाड़ी-कर्मचारी टिकटों और बॉक्सों पर प्रभंदक चिन्ह	172
12.14	गाड़ी-कर्मचारी टिकट का फार्म	173

12.15	जारी किये गये गाड़ी-कर्मचारी टिकटों का अभिलेख	173
12.16	होम सिग्नल के बाहर अवरोध	173
12.17	गाड़ी-कर्मचारी एवं टिकट प्रणाली पर गाड़ियों की सुरक्षा	173
नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.

अध्याय – XIII

एक मात्र गाड़ी प्रणाली

13.01	एक गाड़ी मात्र प्रणाली का उपयोग	174
13.02	एक गाड़ी मात्र प्रणाली के मूलभूत तत्व	174
13.03	सेक्शन में प्रवेश करने के लिए प्राधिकार	174
13.04	एक गाड़ी मात्र प्रणाली पर दुर्घटना या निर्योग्यता के मामले में	174

अध्याय – XIV

ब्लॉक संचालन

क. सामान्य प्रावधान

14.01	लाइन क्लीयर प्रदान या प्राप्त करने के साधन	175
14.02	यंत्रों का प्रावधान	175
14.03	ब्लॉक संचालन उपस्कर में हस्तक्षेप करने से पूर्व आवश्यक सहमति	175

ख. ब्लॉक स्टेशन जहाँ विद्युतीय (इलेक्ट्रिकल) ब्लॉक यंत्र, ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर उपलब्ध कराये गये हैं

14.04	सक्षमता का प्रामाण-पत्र	175
14.05	बेल कोड	176
14.06	सिग्नलों की पावती	176
14.07	गाड़ी सिग्नल रजिस्टर	177
14.08	आगे बढ़ने का प्राधिकार	177
14.09	लोको पायलट आगे बढ़ने के प्राधिकार की जॉच करें	177
14.10	ब्लॉक सेक्शन को बन्द करने के लिये शर्तें	177
14.11	आगे बढ़ने के प्राधिकार के संबंध में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	178
14.12	इलेक्ट्रिकल टोकन यंत्रों और टोकन के संबंध में विशेष उत्तरदायित्व	178
14.13	इलेक्ट्रिकल ब्लॉक यंत्रों अथवा ट्रैक सर्किटों अथवा एक्सल काउंटरों की विफलता	179
14.14	मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द करना	179

ग. ब्लॉक स्टेशन जहाँ विद्युतीय (इलेक्ट्रिकल) ब्लॉक उपलब्ध नहीं कराये गये हैं

14.15	सिग्नलों का सम्प्रेषण	179
14.16	गाड़ी सिग्नल रजिस्टर	179
14.17	संदेशों और आगे बढ़ने के लिखित प्राधिकार का फार्म	179
14.18	सन्देशों के भेद	179
14.19	संदेशों तथा आगे बढ़ने के लिखित प्राधिकार को लिखना और हस्ताक्षर करना	179
14.20	संदेशों की पूर्णता	179
14.21	संदेशों और आगे बढ़ने के लिखित प्राधिकारों का संरक्षण	180
14.22	लाइन क्लीयर का निरस्तीकरण	180
14.23	लोको पायलट आगे बढ़ने का प्राधिकार रखें	180
14.24	आगे बढ़ने का प्राधिकार : लोको पायलट को कब दिया जाए	180

घ. लाइन क्लीयर टिकट

नियम सं.	नियम	पृष्ठ सं.
14.25	लाइन क्लीयर टिकट	180

ड. ब्लॉक संचालन उपस्कर का प्रयोग एवं परिचालन

14.26	ब्लॉक संचालन उपस्कर का प्रयोग और परिचालन	183

अध्याय – XV

रेलपथ और कार्य

क. रेलपथ या कार्यों पर नियोजित रेल सेवक

15.01	रेलपथ और कार्यों की शर्तें	184
15.02	लाइन का अनुरक्षण	184
15.03	सामग्री का रख-रखाव	184
15.04	रेलपथ और कार्यों का निरीक्षण	184
15.05	लाइनों पर गश्त	185
15.06	गाड़ियों या यातायात के लिये खतरायुक्त कार्य	185
15.07	घने, कुहासेयुक्त या दृश्यमानता को कमजोर करने वाले अंधड़युक्त मौसम में कार्य	186
15.08	ऐसे कार्य, जिनसे लाइने अवरूद्ध हों, परिचालन प्रारंभ करने से पूर्व सावधानियाँ	186
15.09	सिग्नल दिखाना	189
15.10	गाड़ियों की सुरक्षा में सहायता	193
15.11	प्रत्येक गैंग में गैंगमेट	193
15.12	सिग्नलों एवं गैंग के उपस्करों की जानकारी	193
15.13	गेजों, सिग्नलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण	193
15.14	लाइन की संरक्षा के लिए गैंगमेट की जिम्मेदारी	193
15.15	बारूद विस्फोटन (ब्लास्टिंग)	194
15.16	प्वांट्स या क्रॉसिंग लगाना या हटाना	194
15.17	खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमैन के कर्त्तव्य	194

ख. लारियों, ट्रॉलियों और मोटर ट्रॉलियों का संचालन

15.18	ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली में भेद	194
15.19	लाल झंडी या बत्ती का दिखाया जाना	195
15.20	ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली के उपस्कर	195
15.21	कारगर ब्रेक	196
15.22	लॉरी या ट्रॉली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी होगा	196
15.23	गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध	198
15.24	चलाने का समय	199
15.25	मोटर ट्रॉली	200
15.26	लाइन पर ट्रॉली की रक्षा	203
15.27	लाइन पर लॉरी की रक्षा	204

15.28 लॉरियाँ एवं ट्रॉलियाँ जो प्रयोग मे न हों 206

अध्याय – XVI

समपार (लेवल क्रॉसिंग)

16.01 सिग्नलों की जानकारी 207
16.02 उपस्करों की आपूर्ति एवं उनकी देख-भाल 207
16.03 सड़क यातायात 208
16.04 पास होने वाली गाड़ियों को गेटमैन ध्यान से देखें 210
16.05 पहियों की क्लेंज के लिए चैनेल 210
16.06 समपार पर खराबियाँ 210
16.07 समपार पर अवरोध 210
16.08 गाड़ी का विभाजन 211
16.09 अतिचार (ट्रेसपासिंग) 211
16.10 फाटक के कार्य-भार का अन्तरण 211
16.11 ऊँचाई मापी (हाइट गेज) 211

अध्याय – XVII

रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01 सामान्य नियमों का लागू होना 212
17.02 इस अध्याय के लिए लागू विशेष परिभाषाएं 212
17.03 विद्युत रेलपथ तथा निर्माण-कार्य निरीक्षण 213
17.04 विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति 221
17.05 कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी 224
17.06 रेलपथ में परिवर्तन 226
17.07 निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में रेल इंजनों और विद्युत, बहु-यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना 227
17.08 टावर वैगन 227
17.09 विद्युतीकृत सेक्शनों के अतिरिक्त नियम 229

अध्याय – XVIII

विविध

18.01 निरसर एवं सेविंग 233

परिशिष्ट 'क'

सावधानता आदेश से संबंधित एकीकृत नियम 234 - 240

परिशिष्ट 'ख'

स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर
डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों की आपूर्ति एवं प्रयोग 241 - 248
फॉग सिग्नलमैन के कर्त्तव्य

परिशिष्ट 'ग'

कतिपय कोटियों के कर्मचारियों पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियम 249 - 248

भाग	कर्मचारियों की कोटि
I	स्टेशन मास्टर एवं सहायक स्टेशन मास्टर
	गार्ड
	केबिनमास्टर
	केबिनमैन, लीवरमैन, प्वाइंट्समैन एवं शंटिंग कर्मचारी
	लोको रनिंग कर्मचारी
	सिग्नलिंग कर्मचारी
	इंजीनियरिंग कर्मचारी
	इलेक्ट्रिकल कर्मचारी

परिशिष्ट 'घ'

1. मानक सिग्नलों के विवरण / योग / भंडारण आदि 249 - 255
2. इंजीनियरी एवं इलेक्ट्रिकल फार्मों का नमूना

परिशिष्ट 'ड.'

स्वचालित ब्लॉक पद्यति की विफलता के दौरा गाड़ी संचालन हेतु नियम एवं विनियम 256 - 266

सामान्य नियमों की सूची 267 - 275

सहायक नियमों की सूची 276 - 279

भारतीय रेल
(चालू लाइनें)

पूर्व रेलवे के

सामान्य नियम
1976

के साथ-साथ

सहायक नियम

रेल कर्मचारियों के मार्गदर्शन हेतु

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

.....

सं. 69 - आरआर / 4

दिनांक 11 फरवरी, 1976

अधिसूचना

भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 (1890 का 9) की धारा 47 द्वारा प्रदत्त अधिकारों का प्रयोग कर भारत सरकार एतद्वारा यात्री, पशु अथवा मालों के सार्वजनिक वहन हेतु तत्समय प्रयुक्त और सरकार द्वारा प्रशासित भारत के समस्त रेलों के लिए निम्नलिखित सामान्य नियम बनाता है ।

अध्याय - I

प्रारंभिक

1.01 संक्षिप्त नाम एवं प्रारंभ :-

1. इन नियमों को भारतीय रेल (ओपन लाइन) सामान्य (संशोधन) नियम, 2024 कहा जाए ।
2. ये सरकारी राजपत्र में इनके प्रकाशन की तिथि (दिनांक 07.03.24) को प्रवृत होंगे ।

1.02 परिभाषा : इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो,

1. "अधिनियम" से तात्पर्य भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) है ।
2. "पर्याप्त" दूरी से तात्पर्य वह दूरी है जो संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त हो,
3. "अप्रोच लाइटिंग" से तात्पर्य उस व्यवस्था से है जिसमें सिग्नलों की बत्तियाँ किसी गाड़ी के पहुंचते ही स्वचालित ढंग से नियंत्रित होते हैं,
4. "अनुमोदित विशेष अनुदेश" का अर्थ है वैसे विशेष अनुदेश जिन्हें रेल संरक्षा आयुक्त का अनुमोदन प्राप्त अथवा द्वारा विहित किया गया हो,
5. "प्राधिकृत अधिकारी" से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिन्हें रेल प्रशासन के सामान्य अथवा विशेष आदेश द्वारा उनके नाम अथवा उनके कार्यालय के माध्यम से अनुदेश जारी करने अथवा अन्य कुछ भी करने का विधिवत अधिकार दिया गया है,
6. "आगे बढ़ने का प्राधिकार" से तात्पर्य वह प्राधिकार है जो किसी ट्रेन के लोको पायलट को संचालन की पद्धति के अधीन अपनी ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कराने के लिए दिया जाता है,
7. "एक्सेल काउंटर" से तात्पर्य वह बिजली यंत्र है जो, यदि ट्रैक के दो निर्धारित स्थानों पर लगाए गए हों, गाड़ी प्रवेश करते समय और गाड़ी बाहर जाते समय एक्सेलों की गणना कर पता लगाते हैं कि उक्त दो स्थानों के बीच ट्रैक का सेक्शन खाली अथवा व्यस्त है,
8. "ब्लॉक बैक" से तात्पर्य है किसी ब्लॉक स्टेशन से किसी दोहरी लाइन पर ठीक पीछे अवस्थित ब्लॉक स्टेशन अथवा किसी इकहरी लाइन पर दोनों ओर के अगले ब्लॉक स्टेशन को यह सूचित करते हुए एक संदेश प्रेषित करना कि ब्लॉक सेक्शन को अवरूद्ध कर दिया गया है अथवा अवरूद्ध किया जाना है,

9. "ब्लॉक फारवर्ड" से तात्पर्य है किसी किसी दोहरी लाइन के किसी ब्लॉक स्टेशन से ठीक आगे के ब्लॉक स्टेशन को इस तथ्य की सूचना देते हुए एक संदेश प्रेषित करना कि आगे के ब्लॉक सेक्शन को अवरूद्ध कर दिया गया है अथवा अवरूद्ध किया जाना है,

10."ब्लॉक सेक्शन" से अभिप्राय है दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच चालू लाइन का वह हिस्सा जिसके ऊपर से होकर कोई ट्रेन उस समय तक प्रवेश नहीं कर सकती है जब तक कि ब्लॉक सेक्शन के अन्य छोर पर स्थित ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं हो जाए।

<u>स.नि. 1.02 (10)</u> ए) द्वि - संकेती सिग्नलों से सुसज्जित स्टेशनों पर :

ब्लॉक सेक्शन		
	प्रारंभ होता है	**और समाप्त होता है**
<u>दोहरी लाइन पर</u>		
किसी "ए" श्रेणी स्टेशन पर	अंतिम स्टॉप सिग्नल पर	स्टार्टर सिग्नल पर
किसी "बी" श्रेणी स्टेशन पर	अंतिम स्टॉप सिग्नल पर	होम सिग्नल पर
किसी "सी" श्रेणी स्टेशन पर	होम सिग्नल अथवा स्टार्टर सिग्नल पर, जहां उपलब्ध हो	होम सिग्नल अथवा जहां लगा हो, स्टार्टर सिग्नल से परे पर्याप्त दूरी (400 मीटर) पर
<u>इकहरी लाइन पर</u>		
किसी "ए" श्रेणी स्टेशन पर	<u>स्टार्टर सिग्नल पर</u>	<u>स्टार्टर सिग्नल पर</u>
किसी "बी" श्रेणी स्टेशन पर	i) एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल पर जहां उपलब्ध हो, ii) शंटिंग सीमा बोर्ड पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर नहीं है, iii) विपरीत दिशा के लिए होम	i) विपरीत दिशा के लिए एडवांस्ड स्टार्टर पर जहां उपलब्ध हो, ii) शंटिंग सीमा बोर्ड पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर नहीं है, iii) होम सिग्नल पर, यदि कोई

किसी "सी" श्रेणी स्टेशन पर	सिग्नल पर, यदि कोई एडवांस्ट स्टार्टर अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड नहीं हो, iv) वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर, शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा होम सिग्नल नहीं हो, होम सिग्नल पर अथवा स्टार्टर सिग्नल पर, जहां उपलब्ध हो	एडवांस्ट स्टार्टर अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड नहीं हो, iv) वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर, शंटिंग सीमा बोर्ड अथवा होम सिग्नल नहीं हो, होम सिग्नल से परे पर्याप्त दूरी (400 मीटर) पर अथवा स्टार्टर सिग्नल पर, जहां उपलब्ध हो

बी) हस्त - परिचालित बहु - संकेती रंगीन बर्त्ती / अपर क्वाड्रेंट सिग्नलों से सुसज्जित स्टेशनों पर :

ब्लॉक सेक्शन		
	प्रारंभ होता है	**और समाप्त होता है**
<u>दोहरी लाइन पर</u>		
किसी "बी" श्रेणी स्टेशन पर	अंतिम स्टॉप सिग्नल पर	ब्लॉक सेक्शन सीमा बोर्ड पर अथवा वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों पर,
किसी "सी" श्रेणी स्टेशन पर	होम सिग्नल अथवा स्टार्टर सिग्नल पर, जहां उपलब्ध हो	होम सिग्नल से परे पर्याप्त दूरी 400 मीटर की दूरी पर अथवा स्टार्टर सिग्नल पर, जहां उपलब्ध हो,

<u>इकहरी लाइन पर</u>		
किसी "बी" श्रेणी स्टेशन पर	i) एडवांस्ड स्टार्टर पर	i) विपरीत दिशा के लिए एडवांस्ड स्टार्टर पर,
	ii) शंटिंग सीमा बोर्ड पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर नहीं है,	ii) शंटिंग सीमा बोर्ड पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर नहीं है,
किसी "सी" श्रेणी स्टेशन पर	iii) वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड नहीं हो, होम सिग्नल पर अथवा स्टार्टर सिग्नल पर, जहां उपलब्ध हो,	iii) वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों पर, यदि कोई एडवांस्ड स्टार्टर अथवा शंटिंग सीमा बोर्ड नहीं हो, होम सिग्नल से परे 400 मीटर की दूरी पर अथवा स्टार्टर सिग्नल पर, जहां उपलब्ध हो

<u>टिप्पणी</u> : ब्लॉक सेक्शनों को प्रदर्शित करने वाला सचित्र रेखाचित्र सा.नि. 8.16 में दिया गया है ।

11. **"केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण" का अर्थ है वह प्रणाली जिसके द्वारा उन मार्गों पर गाड़ियों का संचालन, जिनके लिए प्रणाली लगाई गई है, किसी दूरस्थ निर्धारित स्थान से नियंत्रित फिक्स्ड सिग्नलों द्वारा शासित होता है,**
12. **"केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण ऑपरेटर" का अर्थ है कार्यरत वह व्यक्ति जो उस समय केन्द्रीक;त यातायात नियंत्रण प्रणाली पर गातिड़यों के संचालन हेतु जिम्मेवार है,**
13. **"रेल संरक्षा आयुक्त" से अभिप्राय वह निरीक्षक है जिसे अधिनियम के अधीन कोई कार्य करने के लिए नियुक्त किया गया है और इसमें अपर रेल संरक्षा आयुक्त शामिल है,**
14. **"सक्षम रेल सेवक"** से अभिप्राय वह रेल सेवक है जिसे सौंपे गए कर्तव्यों का उत्तरदायित्व संभालने तथा उन्हें निष्पादित करने के लिए विधिवत योग्यता प्राप्त हो,
15. **"कनेक्शन्स"**, जब किसी चालू लाइन के संदर्भ में प्रयुक्त हो, से अभिप्राय उन प्वाइंटों और क्रॉसिंगों अथवा अन्य साधनों से है, जिनका प्रयोग उस लाइन को अन्य लाइन से जोड़ने अथवा उसे क्रॉस करने के लिए किया जाता है ।

16. **"नियंत्रक"** से अभिप्राय उस कार्यरत रेल सेवक है, जो उस समय स्पीच कम्यूनीकेशन प्रणाली से युक्त किसी रेलवे के किसी सेक्शन पर यातायात के संचालन को नियंत्रित करने के लिए उत्तरदायी हो,

17. **"दिन"** का अर्थ है सूर्योदय से सूर्यास्त तक,

18. **"यातायात की दिशा"** का अर्थ है -

ए) दोहरी लाइन पर वह दिशा जिसके लिए लाइन को सिग्नल दिया गया है,

बी) इकहरी लाइन पर उस समय स्थापित वह दिशा,

19. "**लोको पायलट**" का अर्थ है इंजन चालक अथवा कोई अन्य सक्षम रेल सेवक जो उस समय गाड़ी चालन का प्रभारी हो,

20. "**बिजली संचार उपकरण**" से तात्पर्य कोई टेलीफोन अथ्वा मोर्स टेलीग्राफ उपकरण है,

21. "**फेसिंग और ट्रेलिंग प्वाइंट**" : प्वाइंट उनके ऊपर से संचलन करने वाली गाड़ी अथवा वाहन की दिशा के अनुसार फेसिंग अथवा ट्रेलिंग होते हैं । प्वाइंटों को फेसिंग प्वाइंट तब कहा जाता है जब उनको परिचालित करने पर उनकी ओर आ रही किसी गाड़ी के मार्ग को उस लाइन की ओर सीधे मोड़ा जा सकता है जिसके ऊपर यह चल रही है ।

22. "**फिक्स्ड सिग्नल**" का अथ है फिक्स किए गए स्थान का वह सिग्नल जो किसी गाड़ी के संचलन को प्रभावित करते हुए स्थिति का संकेत देता है और इसमें दिन में प्रयोग किए जाने वाले सेमाफोर आर्म अथवा डिस्क अथवा फिक्स्ड बत्ती तथा रात में प्रयोग किए जाने वाली फिक्स्ड बत्ती शामिल है,

23. "**उल्लंघन चिह्न**" का अर्थ है वह चिह्न जहां पर दो लाइनों के एक दूसरे को क्रॉस करने अथवा मिलने के कारण निर्धारित मानक विस्तार का उल्लंघन होता है,

24. "**गैंगमैंन**" से तात्पर्य उस व्यक्ति से है जो रेल पथ पर अथवा उससे जुड़े कार्य के लिए नियोजित किया गया हो,

25. "**गैंगमेट**" से तात्पर्य उस व्यक्ति से है जो रेल पथ पर अथवा उससे जुड़े कार्य के एि नियोजित कर्मकारों के समूह का प्रभारी है,

26. "**गेटमैन**" से तात्पर्य उस सक्षम रेल सेवक से है जिसे फाटकों के संचालन हेतु किसी समपार पर पदस्थापित किया गया हो,

27. "**माल गाड़ी**" का अर्थ है वह गाड़ी (किसी सामग्री गाड़ी को छोड़कर) जिससे केवल अथवा मुख्यत: जानवरों अथवा माल का वहन किया जाता हो,

28. "**गार्ड**" का अर्थ है किसी गाड़ी का प्रभारी रेल सेवक और इसमें ब्रेक्समैन अथवा वैसे अन्य रेल सेवक शामिल हैं जो उस समय गार्ड के कर्तव्यों का निर्वहन कर रहे हो सकते हैं,

(28A) भारतीय रेलवे स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली (आईआर-एटीपी) (कवच) से अभिप्राय एक रेडियो संचार आधारित नियंत्रण प्रणाली से है, जो कवच युक्त कार्यशील लोकोमोटिव के लोको पायलटों को, कवच क्षेत्र में, अतिरिक्त सहायता के रूप में प्रदान की जाती है। इसका उपयोग किसी भी प्रकार से नियमित ट्रेन संचालन के लिए निर्धारित प्रावधानों (कोड एवं मैनुअल) का उल्लंघन या उन्हें अधिरोहित नहीं करेगा, जिनका पालन लोको पायलट द्वारा किया जाना आवश्यक है।'

29. "रेल पथ अथवा निर्माण निरीक्षक" का अर्थ है कोई निरीक्षक अथवा सहायक निरीक्षक, जो रेल पथ, प्वाइंटों और सिग्नलों, पुलों के निर्माण अथवा अनुरक्षण अथवा उनसे जुड़े अन्य कार्यों के लिए उत्तरदायी हो,

30. "**इंटरलॉकिंग**" का अर्थ है सिग्नलों, प्वाइंटों और किसी पैनल अथवा लीवर फ्रेम से परिचालित होने वाले अन्य साधनों की व्यवस्था जिन्हें यांत्रिक लॉकिंग अथवा विद्युत लॉकिंग अथवा दोनों द्वारा एक दूसरे के साथ इस तरह जोड़ दिया गया है कि वे सही क्रम में परिचालित हों जिससे संरक्षा सुनिश्चित हो सके,

31. "**मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट**" का अर्थ है किसी दोहरी लाइन पर कोई सी श्रेणी स्टेशन, जिसे पीछे स्थित दूरस्थ ब्लॉक स्टेशन से नियंत्रित किया जाता है,

32. **"मध्यवर्ती ब्लॉक"** सिग्नलिंग का अर्थ है दोहरी लाइन पर सिग्नलिंग की वह व्यवस्था जिसमें किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो हिस्सों में विभाजित कर दिया गया हो और प्रत्येक हिस्सा मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट उपलब्ध कराते हुए एक पृथक ब्लॉक सेक्शन बनाता है,

33. **"पृथक्करण"** से तात्पर्य प्वाइंटों अथवा अन्य अनुमोदित साधनों को सेट करके लाइन को अलग कर अन्य सम्बद्ध लाइन अथवा लाइनों से बाधित होने के खतरे बचाने की व्यवस्था से है,

34. **"अंतिम स्टॉप सिग्नल"** का अर्थ है किसी स्टेशन का फिक्स्ड स्टॉप सिग्नल, जो गाड़ियों के अगले ब्लॉक स्टेशन में प्रवेश को नियंत्रित करता है,

35. **"समपार"** का अर्थ है एक ही सतह पर बना सड़क एवं रेल के ट्रैक का इंटरसेक्शन,

36. **"समपार फाटक"** का अर्थ है चलायमान बैरियर का कोई रूप, जिसमें वैसी चेन शामिल है जो समपार पर सड़क के आर-पार घेरने में सक्षम हो किन्तु इसमें पैदल यात्रियों के प्रयोग हेतु कोई विकेट अथवा घूमनेवाला दरवाजा शामिल नहीं है,

37. **"लाइन क्लियर"** से अभिप्राय किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पीछे के ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और आगे के स्टेशन तक पहुंचने के लिए दी जाने वाली अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुंचने के लिए ली जाने वाली अनुमति है,

38. **"मेन लाइन"** का अर्थ गाड़ियों द्वारा साधारणतया स्टेशनों पर बिना रूके और स्टेशनों के बीच चलने के लिए प्रयुक्त लाइन है,

39. **"सामग्री गाड़ी"** का तात्पर्य उस विभागीय गाड़ी से है जिसका प्रयोग केवल और मुख्यत: रेल के उन सामनों का वहन करने के लिए किया जाता है जिन्हें निर्माण कार्य के निष्पादन हेतु स्टेशनों के बीच अथवा स्टेशन सीमा में लादा अथवा उतारा जाना हो,

40. **"मिश्रित गाड़ी"** का तात्पर्य उस गड़ी से है जिसका प्रयोग यात्रियों और माल अथवा यात्रियों, जानवरों और माल का वहन करने के लिए किया जाता है,उ

41. **"बहु संकेती सिग्नल व्यवस्था"** से तात्पर्य उस सिग्नल व्यवस्था से है जिसमें सिग्नल किसी एक समय में तीन अथवा अधिक संकेतों में से कोई एक संकेत प्रदर्शित करते हैं और जिसमें पूर्ववर्ती सिग्नल अथवा सिग्नलों के संकेत द्वारा प्रत्येक सिग्नल के संकेत को पूर्व चेतावनी मिले,

42. **"रात"** का अर्थ है सूर्यास्त से सूर्योदय तक,

43. **"अवरोध"** और इसके समानार्थी अभिव्यक्तियों में शामिल हैं किसी लाइन पर कोई गाड़ी, वाहन अथवा बाधा होना अथवा लाइन का उल्लंघन अथवा कोई अन्य स्थिति होना, जो गाड़ियों के लिए खतारनाक हो,

44. **"शिरोपरि उपस्कर"** का अर्थ है ट्रैकों के ऊपर लगे बिजली के कंडक्टर्स एवं उनसे सम्बद्ध फिटिंग्स, इंस्यूलेटर्स और अन्य अटैचमेंट जिनके सहारे उन लटकाए रखा जाता है और बिजली कर्षण हेतु अपने स्थान पर बने रहते हैं,

45. **"सवारी गाड़ी"** से अभिप्राय उस गाड़ी से है जो केवल और मुख्यत: यात्रियों तथा अन्य कोचिंग यातायात के लिए होता है और इनमें सैनिक गाड़ी शामिल है,

46. **"प्वाइंट एवं ट्रैप इंडीकेटर"** सिग्नल नहीं बल्कि उपकरण हैं जो प्वाइंटों के साथ फिट किए गए होते हैं और दिन में अथवा रात में प्वाइंटों की स्थिति का संकेत देने के लिए, कि वे किस स्थिति पर सेट हैं, प्वाइंटों के साथ संचालित होते हैं,

<u>स.नि.1.02 (46)</u> :

(i) जब प्वाइंटों को सीधी लाइन के लिए सेट किया गया है तब प्वाइंट इंडीकेटर्स दोनों दिशाओं में एक सफेद लक्ष्य और एक सफेद बत्ती प्रदर्शित करेंगे और जब इन्हें टर्न आउट के लिए सेट किया गया है तब दोनों दिशाओं में एक हरी बत्ती प्रदर्शित होगी ।

(ii) जब कोई ट्रैप इंडीकेटर, ट्रैप स्विचों के संयोजन से कार्य करता है तब स्विच ओपन रहने पर यह दोनों दिशाओं में एक लाल लम्प और एक लाल बत्ती प्रदर्शित करेगा और स्विच क्लोज रहने पर दोनों दिशाओं में एक हरी बत्ती प्रदर्शित करेगा ।

47. **"चालू लाइन"** का तात्पर्य उस लाइन से है जो एक अथवा अधिक सिग्नलों द्वारा शासित होती है और इसमें वे कनेक्शन भी, यदि किसी गाड़ी द्वारा किसी स्टेशन पर प्रवेश करते या वहाँ से प्रस्थान करते समय अथवा किसी स्टेशन या स्टेशनों के बीच से बिना रूके गुजरते समय इनका उपयोग किया जाता है, शामिल हैं,

48. **"चलती गाड़ी"** का तात्पर्य उस गाड़ी से है जो आगे बढ़ने का प्राधिकार प्राप्त कर प्रस्थान कर चुकी है किन्तु अपनी यात्रा पूरी नहीं की है,

49. **"शंटिंग"** का अभिप्राय उस संचलन से है जो इंजन सहित या इंजन के बिना किसी वाहन अथवा वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी सेल्फ प्रोपेल्ड वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए किया जाए,

50. **"विशेष अनुदेश"** का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किए जाने वाले अनुदेशों से है,

51. **"स्टेशन"** का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहाँ यातायात का प्रबंध किया जाता है या जहाँ संचालन पद्धति के अधीन आगे बढ़ने का प्राधिकार दिया जाता है,

52. **"स्टेशन सीमा"** का अभिप्राय रेल के किसी ऐसे भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रणाधीन है और जो स्टेशन के बाह्यतम सिग्नलों के बीच स्थित है अथवा जिसे विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए,

53. **"स्टेशन मास्टर"** से कार्यरत वह व्यक्ति अभिप्रेत है जो उस समय स्टेशन सीमा में यातायात के संचालन हेतु उत्तरदायी हो और इसमें ऐसा कोई भी व्यक्ति शामिल है जे उस समय किसी सिग्नल के संचालन हेतु स्वतंत्र प्रभार में हो और जो लागू संचालन पद्धति के अंतर्गत गाड़ियों के संचालन हेतु उत्तरदायी हो,

54. **"स्टेशन सेक्शन"** का तात्पर्य स्टेशन सीमाओं के उस सेक्शन से है जो -

1. द्वि-संकेती सिग्नलों वाले बी श्रेणी स्टेशन पर, जिसमें शामिल है -

ए) दोहरी लाइन पर, किसी भी दिशा में स्टेशन के होम सिग्नल और अंतिम स्टॉप सिग्नल के बीच, अथवा

बी) इकहरी लाइन पर –

(i) शंटिंग सीमा बोर्डों अथवा एडवांस्ड स्टार्टरों, यदि हों, के बीच, अथवा

(ii) होम सिग्नलों के बीच, यदि कोई शंटिंग सीमा बोर्ड या एडवांस्ड स्टार्टर नहीं हो, अथवा

(iii) वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों के बीच, यदि कोई होम सिग्नल या शंटिंग सीमा बोर्ड या एडवांस्ड स्टार्टर नहीं हो,

2. हस्त परिचालित बहु संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिग्नलों वाले बी श्रेणी स्टेशन पर, जिसमें शामिल है-

ए) **दोहरी** लाइन पर -

(i) किसी भी दिशा में स्टेशन के वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों और अंतिम स्टॉप सिग्नल के बीच, अथवा

(ii) किसी भी दिशा में ब्लॉक सेक्शन सीमा बोर्ड, जहां उपलब्ध हो और अंतिम स्टॉप सिग्नल के बीच, अथवा

बी) इकहरी लाइन पर -

(i) शंटिंग सीमा बोर्डों अथवा एडवांस्ड स्टार्टरों (यदि हों) के बीच, अथवा

(ii) वाह्यतम फेसिंग प्वाइंटों के बीच, यदि कोई शंटिंग सीमा बोर्ड या एडवांस्ड स्टार्टर नहीं हो,

55. **"सहायक नियम"** का अभिप्राय विशेष अनुदेश से है जो तत्संबंधी सामान्य नियम के अधीन जारी (सहायक) होता है और यह किसी सामान्य नियम से भिन्न नहीं होगा,

56. **"संचालन पद्धति"** से तात्पर्य उस पद्धति से है जिसे किसी रेलवे के किसी हिस्से में गाड़ियों के संचालन हेतु उस समय अपनाया गया हो,

57. **"ट्रैक सर्किट"** का अभिप्राय बिजली के उस सर्किट से है जो ट्रैक के किसी हिस्से में किसी वाहन की उपस्थिति का पता लगाने के लिए लगाया गया हो और ट्रैक की पटरियाँ सर्किट का ही भाग होती हैं,

58. **"गाड़ी"** का अभिप्राय वाहनों के साथ या उनके बिना जोड़ा गया इंजन अथवा किसी ट्रेलर के साथ या उसके बिना कोई सेल्फ प्रोपेल्ड वाहन से है जिन्हें आसानी से ट्रैक से नहीं उठाया जा सकता है,

59. "गाड़ी परीक्षक" का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो गाड़ियों की जांच करने तथा उनके सुरक्षित चालन हेतु उपयुक्तता को प्रमाणित करने के लिए विधिवत योग्यता प्राप्त हो और इसमें वैसा कोई भी अन्य रेल सेवक शामिल है जो उस समय एक गाड़ी परीक्षक के कर्त्तव्यों को पूरा कर रहा है।

60. "द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था" से तात्पर्य उस सिग्नल व्यवस्था से है जिसमें सिग्नल किसी एक समय पर दो में से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है,

1.03 <u>स्टेशनों का वर्गीकरण</u> :

1. इस नियमों के प्रयोजन हेतु स्टेशनों को दो कोटियों में विभाजित किया जाएगा - ब्लॉक स्टेशन और गैर - ब्लॉक स्टेशन।

2. ब्लॉक स्टेशन वे हैं जहां पर लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए संचालन पद्धति के अधीन आगे बढ़ने का प्राधिकार अवश्य प्राप्त करना है और पूर्ण ब्लॉक पद्धति के अंतर्गत स्टेशनों की तीन श्रेणियां हैं :

<u>श्रेणी "ए" स्टेशन -</u> जहां गाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक कि वह लाइन, जिस पर गाड़ी का प्रवेश कराया जाना है, होम सिग्नल से परे कम-से-कम 400 मीटर की दूरी तक अथवा स्टार्टर तक क्लियर नहीं हो,

<u>श्रेणी "बी" स्टेशन-</u> जहां स्टेशन सेक्शन की सीमा में गाड़ी प्रवेश कराने के लिए लाइन क्लियर होने से पहले किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा सकता है, और

<u>श्रेणी "सी" स्टेशन -</u> ये ऐसे ब्लॉक हट हैं जहां किसी गाड़ी के लिए आने की अनुमति तब तक नहीं दी जा सकती है जब तक कि आगे चल रही अंतिम गाड़ी का सम्पूर्ण भाग होम सिग्नल से परे कम-से-कम 400 मीटर तक की दूरी पूरी तरह पार नहीं कर लिया हो और उसका चलना जारी है। इसमें मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट भी शामिल है,

3. गैर - ब्लॉक स्टेशन अथवा श्रेणी डी स्टेशन वैसे ठहराव वाले स्थान हैं जो लगातार आने वाले दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच अवस्थित होते हैं और ये किसी ब्लॉक सेक्शन की सीमा का निर्धारण नहीं करते हैं।

<u>स.नि.1.03</u> :

(ए) विशेष श्रेणी स्टेशन - वैसे स्टेशनों की विशेष श्रेणी स्टेशन कहा जाता है जिनका संचालन **ए, बी, सी** अथवा **डी** श्रेणी के स्टेशनों के लिए निर्धारित शर्तों के अधीन नहीं किया जा सकता है।

(बी) पूर्व रेलवे के प्रत्येक स्टेशन का वर्गीकरण वर्किंग समय सारणी में मिलेगा।

अध्याय - II

सामान्यतया रेल सेवकों के लिए लागू होने वाले नियम

2.01 **नियमों की प्रतियों की आपूर्ति** : रेल प्रशासन निम्नलिखित की आपूर्ति करेगा -

(ए) इन नियमों की एक प्रति -

i) प्रत्येक स्टेशन को,

ii) प्रत्येक लोकोमोटिव रनिंग शेड को,

iii) ऐसे अन्य कार्यालयों को जिन्हें यह विहित करे,

(बी) वैसे प्रत्येक रेल सेवक को नियमों की एक प्रति अथवा उसका वह भाग उपलब्ध कराया जाएगा जो उसकी ड्यूटी से संबंधित हो, और

(सी) किसी भी रेल सेवक को इन नियमों की एक प्रति अथवा उक्त नियमों का अनुवाद अथवा उसका वह भाग जो विशेष अनुदेशों द्वारा यथा-निर्धारित उसकी ड्यूटी से संबंधित

स.नि.2.01 : (i) सामान्य नियम 2.01 के तहत रेलवे प्रशासन द्वारा प्रदान की जाने वाली नियमों की प्रति दस्तावेज़ या उसके प्रासंगिक उद्धरणों की कागजी या इलेक्ट्रॉनिक प्रति हो सकती है। (C/S-03)

(ii) स्टेशन मास्टर अपने-अपने स्टेशन के संबंधित कर्मचारियों को, चाहे वे स्थायी हो अथवा अस्थायी, फिक्स्ड सिग्नलों के संचालन और हाथ सिग्नलों तथा डिटोनेटेरों के प्रयोग के संबंध में बताने के लिए उत्तरदायी होंगे।

2.02 **नियमों की प्रति का रख-रखाब : प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियम 2.01 के अधीन यथा-निर्धारित इन नियमों की एक प्रति की आपूर्ति की गई है -**

ए) इसमें सभी सुधारों की प्रविष्टि करेगा,

बी) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी द्वारा मांगे जाने पर इन्हें प्रस्तुत करेगा,

सी) यदि उसकी प्रति खो गई हो अथवा खराब हो गई हो तब अपने वरिष्ठ अधिकारी से इसकी नई प्रति प्राप्त कर लेगा, और

डी) यह सुनिश्चित करेगा कि अपने अधीन कार्यरत कर्मचारियों को सभी सुधारों की आपूर्ति कर दी गई है और यह कि वे इस नियम के प्रावधानों का अनुपालन भी करते हैं।

2.03 **नियमों की जानकारी : प्रत्येक रेल सेवक -**

ए) अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों से अवगत रहेगा, चाहे क्यों न उसे उसकी ड्यूटी से संबंधित नियमों की प्रति अथवा अनुवाद की आपूर्ति की गई है अथवा नहीं और रेल प्रशासन सुनिश्चित करेगा कि उसने ऐसा किया हैं,

बी) निर्धारित परीक्षाएं, यदि हों, उर्त्तीण करेगा,

सी) स्वयं संतुष्ट हो लेगा कि अपने अधीन कार्यरत कर्मचारियों ने खंड (ए) और (बी) का अनुपालन किया है, और

डी) आवश्यक होने पर अपने अधीन कार्यरत कर्मचारियों को उन नियमों के बारे में बताएगा जो उन्हें लागू होने हैं।

2.04 **नियमों के पालन में सहायता : प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों के पालन में सहायता प्रदान करेगा और उनका किसी तरह उल्लंघन होने की जानकारी मिलने पर तत्काल उसकी सूचना अपने वरिष्ठ अधिकारी अथवा अन्य संबंधित प्राधिकारी को देगा।**

2.05 <u>अतिचार, क्षति अथवा हानि की रोक-थाम</u> :

1. प्रत्येक रेल सेवक अपने प्रभार में रेल प्रशासन की संपत्ति की सुरक्षा एवं बचाव के लिए उत्तरदायी है ।
2. प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित को रोकने का प्रयास करेगा -
   ए) रेल परिसरों में अनाधिकार प्रवेश,
   बी) रेल संपत्ति की चोरी, क्षति अथवा हानि,
   सी) स्वयं अथवा अन्य को चोट पहुँचाना, और
   डी) रेल परिसरों में आग लगना,

2.06 <u>नियमों तथा आदेशों का पालन</u> : प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित का तत्परता से पालन करेगा -

ए) सभी नियम एवं विशेष अनुदेश, और
बी) अपने वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा दिए जाने वाले सभी विधिसम्मत आदेश,

2.07 ड्यूटी पर उपस्थिति : प्रत्येक रेल सेवक ऐसे समय एवं स्थानों पर और उनकी अवधि के लिए ड्यूटी पर उपस्थित रहेगा जैसा कि उसके लिए रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित किया जाता है और वैसे अन्य समय एवं स्थान पर भी उपस्थित होगा जहां उसकी सेवाएं अपेक्षित हो सकती है ।

2.08 <u>ड्यूटी पर अनुपस्थिति</u> :

1. कोई भी रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा अथवा उसके लिए ड्यूटी पर उपस्थिति हेतु निर्धारित घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा अथवा किसी अन्य रेल सेवक के साथ ड्यूटी की अदला-बदली नहीं करेगा अथवा जब तक उसे उचित ढंग से मुक्त नहीं किया जाता है, अपनी ड्यूटी का प्रभार नहीं छोड़ेगा ।
2. यदि कोई रेल सेवक ड्यूटी पर रहने के दौरान बीमारी के कारण ड्यूटी से अनुपस्थित रहना चाहता है तब वह मामले की सूचना तत्काल अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा और उस समय तक अपनी ड्यूटी नहीं छोड़ेगा जब तक कि किसी सक्षम रेल सेवक को उसका प्रभार नहीं दे दिया जाता है ।

2.09 <u>मदिरा, शामक औषधि, मादक, उत्तेजक दवा अथवा सामग्री का सेवन</u> :

1. ड्यूटी पर रहते कोई भी रेल सेवक, चाहे वह गाड़ी संचालन से सीधा जुड़ा हो अथवा नहीं, नशे की हालत में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जिसमें किसी प्रकार की मदिरा तथा अन्य नशीली, शामक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे तैयार अब वस्तुओं के सेवन से ड्यूटी देने की उसकी क्षमता क्षीण होती है ।
2. गाड़ियों के संचालन से सीधे जुड़ा कोई रेल सेवक अपनी ड्यूटी आरंभ करने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा अथवा अन्य नशीली, शामक, बोहोशी, नींद लाने वाली उत्तेजक दवाओं अथवा उनसे तैयार अन्य वस्तुओं का सेवन अथवा प्रयोग नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसी किसी औषधि का उनसे बनी वस्तु का सेवन नहीं करेगा ।

2.10 <u>रेल सेबकों का आचरण - रेल सेवक</u> :

ए) ड्यूटी के दौरान बैज और यूनीफॉर्म यदि निर्धारित किया गया हो, पहनेगा और साफ-सुथरा रहेगा,
बी) चुस्त, सम्य और शिष्ट रहेगा,
सी) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा और न स्वीकार करेगा,
डी) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता प्रदान करेगा और सही जानकारी देने में सावधानी बरतेगा,
ई) पूछे जाने पर बेहिचक अपना नाम और पदनाम बताएगा,

2.11 संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्त्तव्य :

1. प्रत्येक रेल सेवक -

ए) देखेगा कि जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए हर प्रयत्न किया जाता है,

बी) अपनी जानकारी में आने वाले रेलवे की संरक्षा अथवा उचित संचालन को प्रभावित करने वाली किसी भी घटना की सूचना तत्काल अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा, और

सी) कोई दुर्घटना अथवा अवरोध उत्पन्न होने की स्थिति में मांगे जाने पर हर संभव सहायता प्रदान करेगा,

2. प्रत्येक रेल सेवक, जो देखता है कि -

ए) कोई सिग्नल त्रुटिपूर्ण है,

बी) रेल-पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध अथवा खराबी है या उसकी संभवना है,

सी) गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा

डी) कोई ऐसी असामान्य परिस्थिति है जिसके कारण गाड़ियों के निरापद परिचालन अथवा जनता की संरक्षा में कोई बाधा उत्पन्न होने की संभावना है तब दुर्घटना रोकने के लिए परिस्थिति की मांग के अनुसार तत्काल कार्रवाई करेगा और जहां आवश्यक हो, यथासंभव शीघ्र उपलब्ध साधनों द्वारा समीपवर्ती स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

परन्तु यदि गाड़ी विभाजित हो गई है तब वह स्टॉप का हाथ सिग्न दिखाने की बजाए चिल्लाकर, इशारा करके अथवा अन्य साधनों द्वारा लोको पायलट अथवा गार्ड का ध्यान आकृष्ट करने का प्रयास करेगा।

<u>स.नि. 2. 11</u> : तूफान एवं तेज हवा के दौरान ट्रेनों के संचालन हेतु बरती जाने वाली सावधानियां

[a][i] जब मौसम विभाग से चक्रवात, तूफान या तेज हवा की चेतावनी संदेश प्राप्त हो जाए और/या यह उचित संदेह हो कि गंभीर तूफान आने वाला है जिससे यात्रियों, ट्रेनों आदि की सुरक्षा को खतरा हो सकता है, तो स्टेशन मास्टर, टीएम तथा संबंधित ट्रेन के लोको पायलट से परामर्श कर, ट्रेन को रोकेगा तथा अपने स्टेशन की ओर आने वाली किसी भी ट्रेन को लाइन क्लियर देने से मना करेगा, जब तक कि तूफान शांत न हो जाए और वह ट्रेन संचालन को सुरक्षित न समझे। स्टेशन मास्टर तुरंत सेक्शन कंट्रोलर तथा सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को ट्रेन संचालन नियंत्रित करने की आवश्यकता के बारे में सूचित करेगा।

[ii] यदि कोई ट्रेन चलते समय चक्रवात, तूफान या तेज हवा की ऐसी स्थिति में फँस जाए जो लोको पायलट के मत में ट्रेन की सुरक्षा को खतरे में डाल सकती है, तो वह तुरंत अपनी ट्रेन की गति नियंत्रित करेगा और उसे अगले ब्लॉक स्टेशन तक ले जाएगा तथा यथासंभव मध्य खंड (मिड-सेक्शन) में ट्रेन को रोकने से बचेगा। अन्यथा, पहले उपयुक्त स्थान पर ट्रेन को रोके, परंतु तीव्र मोड़ों, ऊँचे तटबंधों तथा पुलों (उनके एप्रोच सहित) पर ट्रेन को रोकने से बचे। यदि ट्रेन मिड-सेक्शन में रोकी जाती है, तो G&SR 6.03 के अनुसार सुरक्षा (प्रोटेक्शन) की जाएगी। मिड-सेक्शन में ट्रेन नियंत्रित करने की सूचना अनुमोदित संचार माध्यम से दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को दी जाएगी। स्टेशन मास्टर सेक्शन कंट्रोलर को इसकी सूचना देगा तथा उस सेक्शन में आगे कोई भी ट्रेन संचालन तब तक अनुमति नहीं देगा जब तक उसे सुरक्षित न समझा जाए। लोको पायलट, टीएम से परामर्श कर, केवल तूफान शांत होने के बाद ही ट्रेन पुनः प्रारंभ करेगा।

[iii] ट्रेन के टीएम एवं लोको पायलट, रेलवे स्टाफ/ट्रेन में उपस्थित सुरक्षा कर्मियों के सहयोग से यह सुनिश्चित करने का प्रयास करेंगे कि यात्रियों द्वारा कोच की खिड़कियां खुली रखी जाएं, जिससे हवा का मुक्त प्रवाह बना रहे।

[b] जिन सेक्शनों/स्थानों पर चक्रवात, तूफान या तेज हवा का इतिहास/संभावना हो, वहाँ पुलों के समीप स्थित किसी स्टेशन पर वायु वेग मापक (एनीमोमीटर) लगाए जा सकते हैं। यदि एनीमोमीटर 72 किमी/घंटा की क्रिटिकल सीमा दर्शाता है, तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करेगा:

[i] स्टेशन मास्टर तुरंत सेक्शन कंट्रोलर तथा दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अपने स्टेशन से किसी भी ट्रेन की आवाजाही की अनुमति नहीं देगा तथा निकटवर्ती स्टेशन पर प्रतीक्षारत ट्रेनों को भी लाइन क्लियर नहीं देगा।

[ii] स्टेशन मास्टर क्रिटिकल अवधि में वायु वेग सूचक पर लगातार निगरानी रखेगा, इसे स्टेशन डायरी में दर्ज करेगा तथा सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा।

[iii] यदि वायु वेग मापक यंत्र कार्य न करे या खराब हो, तो स्टेशन मास्टर तूफान की तीव्रता के अपने आकलन के आधार पर आवश्यक सावधानियां अपनाएगा।

[iv] जब वायु वेग पुनः खतरे के स्तर से नीचे आ जाए, तब स्टेशन मास्टर सेक्शन कंट्रोलर एवं निकटवर्ती स्टेशन मास्टर से परामर्श कर सामान्य ट्रेन संचालन पुनः प्रारंभ करेगा। डबल लाइन में दोनों दिशाओं की पहली ट्रेन प्रभावित सेक्शन में पूरे मार्ग पर सतर्कता के साथ चलेगी (यदि आवश्यक हो)।

[c][i] संबंधित सभी मंडल प्राधिकरणों तथा संबंधित सेक्शन के स्टेशन मास्टर/टीआई को डिविजनल कंट्रोल द्वारा कंट्रोल फोन के माध्यम से सूचित किया जाएगा।

[ii] सभी स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि सभी कोचिंग एवं माल गाड़ियाँ, मृत (डेड) लोकोमोटिव, ट्रैक मशीन आदि, चाहे वे अलग-अलग हों या रेक के रूप में, SR 5.23 के अनुसार सुरक्षित रूप से बांधे/स्थिर किए गए हों।

[iii] गेटमैन को निर्देश दिया जाएगा कि तेज हवा के दौरान लेवल क्रॉसिंग गेट के बैरियर बंद रखें।

[iv] डिविजन यह सुनिश्चित करेगा कि जिन स्टेशनों पर ट्रेन संचालन नियंत्रित किया जा रहा है, वहाँ नियमित एवं उचित घोषणाएं की जाएं।

[v] यह सुनिश्चित किया जाएगा कि सभी स्टेशन उपकरण जैसे जनरेटर, आपातकालीन प्रकाश व्यवस्था, वीएचएफ सेट, प्राथमिक उपचार उपकरण, स्ट्रेचर तथा सुरक्षा उपकरण अच्छी कार्यशील स्थिति में उपलब्ध हों। (C/S 25)

अध्याय - III

सिग्नल

ए. साधारण उपबंध

3.01 सिग्नलों का साधारण उपयोग : इन नियमों में निर्धारित सिग्नलों का उपयोग गाड़ियों के संचलन को नियंत्रित करने के लिए उन सभी मामलों में किया जाएगा, जिनमें अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अपवाद की अनुमति नहीं दी गई है।

3.02 सिग्नलों के प्रकार : गाड़ियों के संचलन को नियंत्रित करने के लिए प्रयोग किए जाने वाले सिग्नल होंगे -

ए) फिक्स किए गए सिग्नल,

बी) हाथ सिग्नल,,

सी) पटाखा सिग्नल

3.03 रात्रिकालीन सिग्नलों का दिन में प्रयोग : रात्रि में प्रयोग किए जाने के लिए इन नियमों के निर्धारित सिग्नलों का प्रयोग दिन में सुरंगों और घने, कोहरायुक्त अथवा दृश्यता को वाधित करने वाले तूफानी मौसम में भी किया जाएगा।

3.04 सिग्नलों तथा सिग्नल आर्म रखना, सिग्नल आर्मों को रंगना :

1. फिक्स्ड सिग्नल अनकी ओर आती हुई गाड़ियों के लोको पायलटों को स्पष्ट दिखाई देने चाहिए और जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया हो, तब तक उन्हें संबंधित लाइन की ठीक बायीं ओर या ऊपर लगाया जाएगा।
2. सेमाफोर सिग्नल होने पर सिग्नल आर्म खंभे की बायीं ओर लगायी जाएंगी जो पहुंच रही किसी गाड़ी के लोको पायलट को दिखाई पड़े।
3. (ए) खंड (बी) और (सी) में उपबंधित को छोड़कर सिग्नल आर्मों को, उससे नियंत्रित गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले भाग में उसी रंग से रंगा जाएगा जिस रंग की बत्ती उस सिग्नल की 'ऑन' स्थिति में प्रदर्शित होती हैं और उस पर सफेद धारी भी रहेगी और उसके पृष्ठ भाग में सफेद रंग और काली धारी रहेगी। ये धारियां आर्म के अंतिम सिरे के समानान्तर होंगी।

   (बी) आर्म का रंग पीला होने पर गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले भाग में सफेद धारी के स्थान पर काली धारी होगी।

   (सी) कॉलिंग - ऑन - सिग्नल के आर्मों के गाड़ी के सम्मुख पड़ने वाले भाग में सफेद रंग और लाल धारी तथा पृष्ठ भाग में सफेद रंग और काली धारी होगी।

बी. फिक्स्ड सिग्नलों का विवरण

3.05 फिक्स्ड सिग्नलों का प्रयोग :

1. यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों में उल्लेख नहीं हो तो सभी रेलों को इन नियमों में यथा-निर्धारित फिक्स्ड सिग्नलों से सुसज्जित किया जाएगा।
2. सेमाफोर सिग्नल के संकेत दिन में उसके आर्म की स्थिति से और रात्रि में एक बर्त्ती अथवा बत्तियों द्वारा प्रदर्शित किए जाएंगे।

टिप्पणी : इस अध्याय में दिए गए चित्रों में, जो मापक्रम के अनुसार तैयार नहीं किए गए हैं, सेमाफोर सिग्नल का संकेत दिन में आर्म की स्थिति के द्वारा और रात में संबंधित सिग्न की दायीं ओर बत्ती अथवा बत्तियों द्वारा प्रदर्शित किया गया है।

3. रंगीन बर्त्ती और स्थिति बर्त्ती बाले सिग्नल के संकेत दिन और रात, दोनों समय में एकसे होंगे और फिक्स्ड बर्त्ती अथवा बत्तियों द्वारा प्रदर्शित होंगे
4. सेमाफोर सिग्नल के आर्म :

   ए) द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था में लोअर क्वाड्रेंट में काम करेगा, और

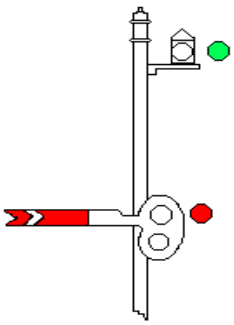
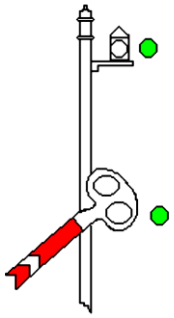
   बी) हस्त-परिचालित बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था में अपर क्वाड्रेंट में काम करेगा।

5. द्वि-संकेती लाअर क्वाड्रेंट सिग्नल व्यवस्था में सेमाफोर सिग्नल की ऑफ स्थिति को दिन में उसके आर्म को क्षैतिज स्थिति से नीचे की ओर 45 डिग्री से 60 डिग्री तक दिखाया जाएगा और बहु-संकेती अपर क्वाड्रेंट सिग्नल व्यवस्था में क्षैतितज स्थिति से 45 डिग्री अथवा 90 डिग्री ऊपर की ओर दिखाया जाएगा।

3.06 <u>चेताबनी सिग्नलों और उनके संकेतो का वर्णन</u> :

1. सेमाफोर चेतावनी सिग्नल के आर्म के सिरे का आधार मछली की पूंछ जैसा होता है।
2. चेतावनी सिग्नल लोको पायलट को यह चेतावनी देने के लिए होता है कि -
   ए) आगे स्थित ब्लॉक सेक्शन को क्या स्थिति है, अथवा
   बी) वह स्टॉप सिग्नल की ओर पहुंच रहा है,
3. चेतावनी सिग्नल निम्नलिखित में से किसी भी स्थान पर लगाया जा सकता है :-
   ए) अलग एक खम्भे पर, जिसके 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात में फिक्स्ड हरी बत्ती जलती हो, अथवा
   बी) उसी खम्भे पर प्रथम स्टॉप सिग्नल अथवा अंतिम स्टॉप सिग्नल के नीचे,
4. यदि चेतावनी सिग्नल उपनियम (3) के खंड (बी) के अनुसार लगा है तब चेतावनी सिग्नल की फिक्स्ड हरी बत्ती के स्थान पर स्टॉप सिग्नल की परिवर्ती बर्त्ती होगी और ऐसी यांत्रिक व्यवस्था की जाएगी कि जब तक उसके ऊपर का स्टॉप सिग्नल 'ऑन' रहता है तब तक चेतावनी सिग्नल को 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है।
5. सेमाफोर चेतावनी सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :-

ए) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी सिग्नल एक खंभे पर</u> -

<u>ऑन स्थिति</u>	<u>ऑफ स्थिति</u>
	

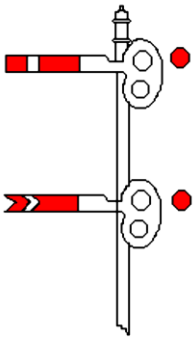
<u>संकेत</u> :

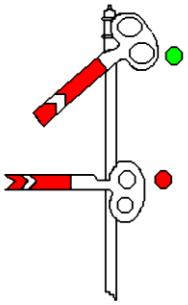
सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें	आगे बढ़ें

<u>निर्देश</u> :

सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर ठहर जाने के लिए तैयार रहें	आगे बढ़ें

बी) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी सिग्नल - स्टॉप सिग्नल के नीचे 'ऑन' स्थिति</u>





<u>संकेत :</u>

रूकें

सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें

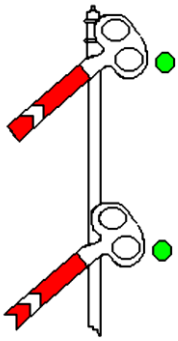
<u>निर्देश</u> :

पूरी तरह रूक जाएं

सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रूकने के लिए तैयार रहें

<u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी सिग्नल - स्टॉप सिग्नल के नीचे</u>

<u>'ऑफ' स्थिति</u>

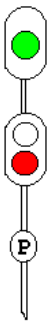
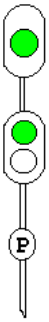


<u>संकेत</u> : आगे बढ़ें

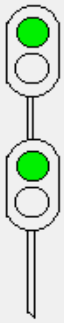
<u>निर्देश</u> : आगे बढ़ें

6. रंगीन बर्त्ती चेतावनी सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए है :-

ए) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगीन बत्ती चेतावनी सिग्नल एक खंभे पर अकेला</u>

	'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति
		
<u>संकेत</u> :	सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें	आगे बढ़ें
<u>निर्देश</u> :	सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रूकने के लिए तैयार रहें।	आगे बढ़ें

बी) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगीन बर्त्ती चेतावनी सिग्नल स्टॉप सिग्नल के नीचे</u>

	'ऑन' स्थिति		'ऑफ' स्थिति
			
<u>संकेत</u> :	रूकें	सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें	आगे बढ़ें
<u>निर्देश</u> :	पूरी तरह रूक जाएं	सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रूकने के लिए तैयार रहें।	आगे बढ़ें

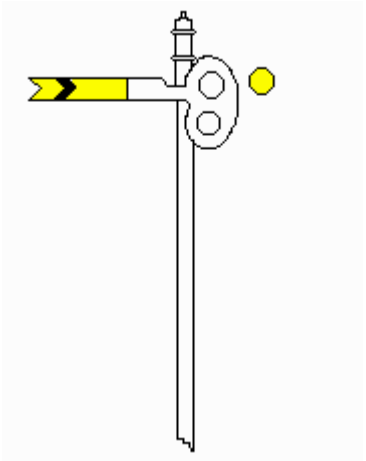
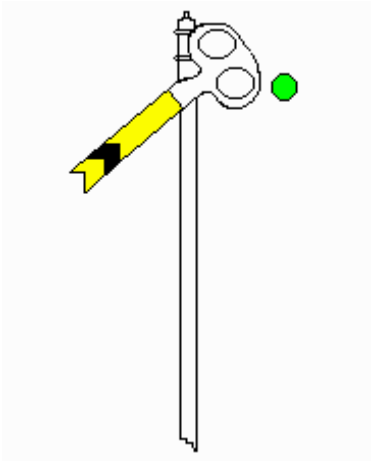
7. एक खंभे पर अकेला, किसी स्टॉप सिग्नल के संकेत की पूर्व चेतावनी देने वाला चेतावनी सिग्नल, जिसके ऊपर रात्रि के लिए फिक्स्ड हरी बत्ती लगी होती है, उस स्टॉप सिग्नल के पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जाएगा।
परन्तु यदि ऐसा कोई चोतावनी सिग्नल किसी फाटक स्टॉप सिग्नल से संबंधित है तब यह उस समय तक 'आगे बढ़ें' संकेत प्रदर्शित नहीं करेगा जब तक कि आगे स्थित स्टेशन के प्रथम स्टॉप सिग्नल और फाटक स्टॉप सिग्नल के बीच पर्याप्त दूरी नहीं हो। ऐसे मामले में पर्याप्त का अर्थ कभी भी 1200 मीटर से कम नहीं होगी।

8. जहां विशेष परिस्थितियों में किसी अप्रयुक्त चेतावनी सिग्नल का प्रयोग किया जाना उचित हो वहां इसे 'ऑन' स्थिति पर स्थिर कर दिया जाएगा और दिशा - निर्देशन करने के उद्देश्य से न तो संयोजित किया जाएगा और न ही दोहराया जाएगा।

3.07 चेताबनी सिग्नलों और उनके संकेतो का वर्णन :

1. सेमाफोर डिस्टेंट सिग्नल के आर्म मछली की पूंछ जैसा होता है।
2. लोअर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर डिस्टेंट सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :-

द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर डिस्टेंट सिग्नल

	'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति
		
संकेत :	सतर्क	आगे बढ़ें
निर्देश :	आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रूकने के लिए तैयार रहें।	आगे बढ़ें

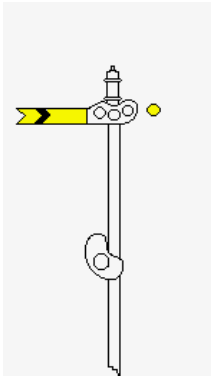
टिप्पणी : यह सिग्नल केवल संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिग्नल व्यवस्था में लगाया जाएगा।

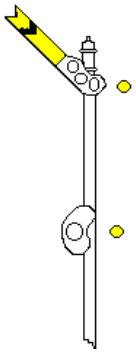
3. अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर डिस्टेंट सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :-

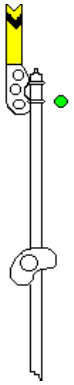
बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर डिस्टेंट सिग्नल

'ऑन' स्थिति **'ऑफ' स्थिति**

संकेत :







	सतर्क	ध्यान दें	आगे बढ़ें
निर्देश :	आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रुकने के लिए तैयार रहें	आगे बढ़ें और अगले सिग्नल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पार करने के लिए तैयार रहें जो विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित की जा सकती है। ट्रेन या तो मुख्य लाइन पर प्राप्त की जा रही है और उसे स्टार्टर सिग्नल पर रुकना आवश्यक है; या लूप लाइन पर स्टार्टर सिग्नल पर रुकने या लूप लाइन से गुजरने के लिए आवश्यक है।	आगे बढ़ें, आगे ब्लॉक सेक्शन साफ़ है, ट्रेन को स्टेशन से मेन लाइन के माध्यम से गुजरना है

टिप्पणी : रात में जब यह सिग्नल 'ध्यान दें' का संकेत प्रदर्शित करें तब दो पीली बत्तियों के बीच की दूरी 1.5 मीटर होगी।

4. रंगीन बत्ती डिस्टेंट सिग्नल के संकेत एवं निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :-

बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगीन बत्ती डिस्टेंट सिग्नल

'ऑन' स्थिति **'ऑफ' स्थिति**

संकेत :







	सतर्क	सावधान	आगे बढ़ें
निर्देश :	आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रुकने के लिए तैयार रहें	आगे बढ़ें और अगले सिग्नल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पार करने के लिए तैयार रहें जो विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित की जा सकती है। ट्रेन या तो मुख्य लाइन पर प्राप्त की जा रही है और उसे स्टार्टर सिग्नल पर रुकना आवश्यक है; या लूप लाइन पर स्टार्टर सिग्नल पर रुकने या लूप लाइन से गुजरने के लिए आवश्यक है।	आगे बढ़ें, आगे ब्लॉक सेक्शन साफ़ है, ट्रेन को स्टेशन से मेन लाइन के माध्यम से गुजरना है

[नोट: आसनसोल डिवीजन के देवघर, घोरमारा और बासुकीनाथ स्टेशन इस संशोधन के अंतर्गत शामिल नहीं हैं]

(Authority: Railway Board's letter no. 2009/Safety(A&R)/19/24 dated 06.12.2010)

5. **डिस्टेंट सिग्नल उस स्टॉप सिग्नल के पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जाएगा जिसके संकेत की वी पूर्व चेतावनी देता है ।**

6. **जहां आवश्यक हो, एक से अधिक डिस्टेंट सिग्नल लगाए जा सकते हैं । ऐसी स्थिति में, वाह्यतम सिग्नल को प्रथम स्टॉप सिग्नल से पर्याप्त दूरी पर लगाया जाएगा और डिस्टेंट सिग्नल कहलाएगा और दूसरे को इनर डिस्टेंट सिग्नल कहा जाएगा । डिस्टेंट सिग्नल केवल 'ध्यान दें' अथवा 'आगे बढ़ें' का संकेत प्रदर्शित करने में समर्थ होगा ।**

7. **अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन रंगीन बत्ती डिस्टेंट सिग्नल के पीछे स्थित स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिग्नल के साथ** या इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नल के साथ **अथवा समपार का बचाव करने वाले स्टॉप सिग्नल के साथ लगाया जा सकता है ।** जब एक **रंगीन बत्ती डिस्टेंट सिग्नल** को जोड़ा जाता है, (i) पीछे के स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिग्नल के साथ या (ii) इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नल के साथ या (iii) लेवल-क्रॉसिंग की सुरक्षा करने वाले स्टॉप सिग्नल के साथ, व्यवस्था ऐसी होगी कि, **यह सिग्नल उस समय तक 'स्टॉप' संकेत से कम प्रतिबंध वाला संकेत प्रदर्शित नहीं करेगा जब तक कि पहले वाली स्थिति में आगे स्थित स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं हो जाए,** (i) और (ii) के मामले में **और जब तक कि गाड़ियों के गुजरने के लिए समपार फाटकों को बंद करके लॉक नहीं कर दिया जाए (iii)** के मामले में । (C/S-4)

स.नि. 3.07

(ए) विशेष अनुदेश : किसी सिग्नल की दो पीली बत्तियाँ **'ध्यान दें'** वाली स्थिति को इंगित करती हैं और सूचित करती हैं कि **'अगले स्टॉप सिग्नल को प्रतिबंधित गति पर पार करने के लिए तैयारी करते हुए आगे बढ़ें'** । प्रतिवंधित गति उस गति का संकेत देता है जो स्थानीय स्थिति, गाड़ी की ब्रेक क्षमता आदि दृष्टिकोण से लोको पायलट / मोटरमैन के ही नियंत्रण मतें होता है जिससे जरूरत पड़ने पर इसे अगले सिग्नल पर रोका जा सके । इस प्रकार गति को स्वयं लोको पायलट / मोटरमैन द्वारा एडजस्ट किया जा सकता है ।

(बी) सा.नि 3.07 (6) के अनुसार कुछ बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले सेक्शनों में दो (2) डिस्टेंट सिग्नल (डिस्टेंट सिग्नल और इनर डिस्टेंट सिग्नल) लगाए गए हैं । द्वितीय डिस्टेंट सिग्नल साधारणतया चेतावनी बोर्ड को हटाकर उसके स्थान पर लगाए गए प्रथम स्टॉप सिग्नल से 2 किमी. की दूरी पर अवस्थित होता है ।

बशर्ते कि, एक कलर लाइट डिस्टेंट सिग्नल को, निम्नलिखित व्यवस्थाओं के साथ, पीछे स्थित स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिग्नल अथवा इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नल अथवा लेवल क्रॉसिंग की सुरक्षा करने वाले स्टॉप सिग्नल के साथ संयुक्त रूप से लगाने की अनुमति स्वीकृति प्राधिकारी द्वारा दी जा सकती है— (मद (a) के मामले में – संबंधित ज़ोनल रेलवे के प्रधान मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियंता, तथा मद (b), (c) एवं (d) के मामलों में – संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए:

(a) स्टेशन सीमा के बाहर स्थित लेवल क्रॉसिंग के इंटरलॉकिंग हेतु;

(b) यार्ड में पुनर्निर्माण (रीमॉडलिंग) किए बिना, समीपवर्ती स्टेशनों में आवश्यक समायोजन के साथ डबल डिस्टेंट सिग्नलिंग लागू करने हेतु;

(c) स्लिप साइडिंग एवं कैच साइडिंग वाले सेक्शन को छोड़कर, यार्ड रीमॉडलिंग किए बिना, समीपवर्ती स्टेशनों में आवश्यक समायोजन के साथ इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नलिंग लागू करने हेतु;

(d) स्लिप साइडिंग एवं कैच साइडिंग वाले सेक्शन को छोड़कर, यार्ड रीमॉडलिंग किए बिना, समीपवर्ती स्टेशनों में आवश्यक समायोजन के साथ ऑटोमैटिक ब्लॉक सिग्नलिंग लागू करने हेतु।

(प्राधिकरण :- रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/Safety (A & R) /19/26, दिनांक 13.01.25 तथा G.S.R 778(E), दिनांक 23.12.24)

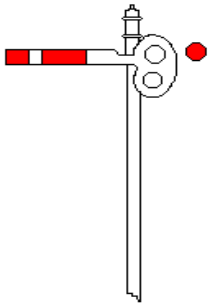
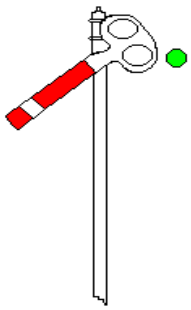
विशिष्ट संचलनों के संकेत का क्रम नीचे दर्शाया गया है :-

		डिस्टेंट सिग्नल	इनर डिस्टेंट सिग्नल	होम सिग्नल	मेन लाइन स्टार्टर	लूप लाइन स्टार्टर	एडवांस्ड स्टार्टर
1.	गाड़ी को होम सिग्नल पर रूकना है	दोहरा पीला	पीला	लाल	लाल	लाल	लाल
2.	गाड़ी को मेन लाइन स्टार्टर पर रूकना है	हरा	दोहरा पीला	पीला	लाल	लाल	लाल
3.	गाड़ी को मेन लाइन होकर सीधे चलना है	हरा	हरा	हरा	हरा	लाल	हरा
4.	गाड़ी को लूप लाइन स्टार्टर पर रूकना है	दोहरा पीला	दोहरा पीला	मार्ग इंडीकेटर सहित पीला	लाल	लाल	लाल
5.	गाड़ी को लूप लाइन होकर सीधे चलना है	दोहरा पीला	दोहरा पीला	मार्ग इंडीकेटर सहित पीला	लाल	पीला	हरा

3.08 स्टॉप सिग्नलों और उनके संकेतों का विवरण :-

1. **सेमाफोर स्टॉप सिग्नल के आर्म का सिरा वर्गाकार होता है।**
2. **लोअर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर स्टॉप सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :**

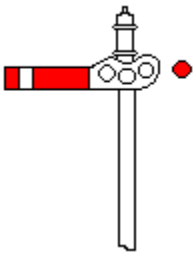
द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर स्टॉप सिग्नल

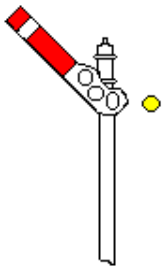
	'ऑन' स्थिति	**'ऑफ' स्थिति**
संकेत :		
	रूकें	**आगे बढ़ें**
निर्देश :	**पूरी तरह रूक जाएं**	**आगे बढ़ें**

3. **अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर स्टॉप सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :**

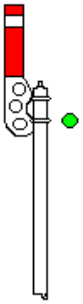
बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर स्टॉप सिग्नल

'ऑन' स्थिति





'ऑफ' स्थिति



संकेत :

रूकें | सावधान रहें | आगे बढ़ें

निर्देश :

पूरी तरह रूक जाएं | आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रूकने के लिए तैयार रहें। | आगे बढ़ें

4. रंगीन वत्ती स्टॉप सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :-

ए) द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगीन वत्ती स्टॉप सिग्नल

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति



संकेत :

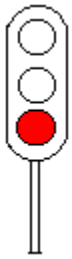
रूकें | आगे बढ़ें

निर्देश :

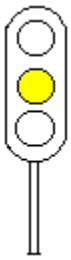
पूरी तरह रूक जाएं | आगे बढ़ें

बी) बहु त्रि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगीन बत्ती स्टॉप सिग्नल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति





संकेत :

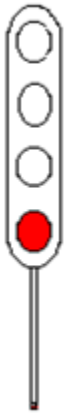
रूकें	सावधान रहें	आगे बढ़ें

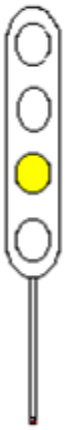
निर्देश :

पूरी तरह रूक जाएं	आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रूकने के लिए तैयार रहें।	आगे बढ़ें

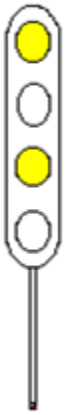
सी) बहु चार-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगीन बत्ती स्टॉप सिग्नल

‘ऑन’ स्थिति





‘ऑफ’ स्थिति





संकेत :

रूकें	सावधान रहें	ध्यान दें	आगे बढ़ें

निर्देश :

पूरी तरह रूक जाएं	आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिग्नल पर रूकने के लिए तैयार रहें।	आगे बढ़ें और विशेष अनुदेशों में यथा-निर्धारित प्रतिबंधित गति पर अगले सिग्नल को पार करने के लिए तैयार रहें	आगे बढ़ें

स.नि. 3.08 : एकाधिक पहलू सिग्नलिंग क्षेत्र में जंक्शन प्रकार मार्ग संकेतक–



मुख्य सिग्नल लाल या पीला या दोगुना पीला या हरा, जैसा भी मामला हो, जंक्शन संकेतक खाली के साथ हो सकता है।

इंगित करता है–कोई भटकाव नहीं।



3 से 5 सफेद बत्तियाँ जलीं। मुख्य सिग्नल पीला और बाएं हाथ का जंक्शन संकेतक जल रहा है।
इंगित करता है– बायां हाथ मोड़



3 से 5 सफेद बत्तियाँ जलीं। मुख्य सिग्नल पीला और दाहिने हाथ का जंक्शन इंडिकेटर जल रहा है।
इंगित करता है– दाहिना हाथ मोड़

ध्यान दें:- डायवर्जन के प्रयोजन के लिए, जंक्शन इंडिकेटर की 5 सफेद लाइटों में से कम से कम 3 लाइटों के साथ पीले पहलू को प्रदर्शित करने वाले सिग्नल को सही ढंग से सेट किए गए सिग्नल के रूप में लिया जाएगा।

3.09 <u>पहुंच रही गाड़ियों के लिए फिक्स्ड स्टॉप सिग्नलों के प्रकार</u> :

1. **किसी स्टेशन पर पहुंच रही गाड़ियों के संचलन को नियंत्रित करने वाले स्टॉप सिग्नलों के तीन प्रकार होते हैं अर्थात् आउटर, होम और मार्ग दर्शाने वाले (रूटिंग) सिग्नल ।**
2. **आउटर सिग्नल, जहां लगा हो, किसी स्टेशन का प्रथम स्टॉप सिग्नल होता है जो उस स्थान से बाहर पर्याप्त दूरी पर अवस्थित होता है जहां तक लाइन क्लियर दिए जाने अथवा पीछे स्थित स्टेशन द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त किए जाने के बाद लाइन को अवरूद्ध किया जा सकता है ।**
3. **होम सिग्नल उस स्टेशन का प्रथम स्टॉप सिग्नल होता है जहां आउटर सिग्नल नहीं लगा होता है जबकि उस स्टेशन का द्वितीय स्टॉप सिग्नल होता है जहां आउटर सिग्नल की व्यवस्था है । इसे संबंधित लाइन के सभी कनेक्शनों से बाहर लगाया जाता है ।**
4. **मार्ग दिखाने वाले (रूटिंग) सिग्नल का प्रयोग लोको पायलट को यह संकेत देने के लिए किया जाता है कि दो या उससे अधिक मार्गों में से किस मार्ग को उसके लिए सेट किया गया है । इसका प्रयोग तब होता है जब होम सिग्नल अपनी स्थिति के कारण इस काम के लिए असुविधाजनक हो ।**

<u>स.नि. 3.09</u> किसी सी श्रेणी स्टेशन पर होम सिग्नल आगे स्थित ब्लॉक सेक्शन का आरंभ होना इंगित करता है और जब यह ऑफ स्थिति पर होता है तब लोको पायलट को उस सेक्शन में प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत करता है ।

3.10 <u>प्रस्थान कर रही गाड़ियों के लिए फिक्स्ड स्टॉप सिग्नलों के प्रकार</u> :

1. **किसी स्टेशन से प्रस्थान कर रही गाड़ियों के संचलन को नियंत्रित करने वाले दो प्रकार के स्टॉप सिग्नल होते हैं अर्थात् स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर ।**
2. **जब किसी स्टेशन से प्रस्थान कर रही गाड़ी के मार्गदर्शन के लिए केवल एक स्टार्टिंग सिग्नल हो तब वह स्टेशन का अंतिम स्टॉप सिग्नल होगा और उसे स्टार्टर सिग्नल कहा जाता है ।**
3. **जब किसी स्टेशन से प्रस्थान कर रही गाड़ी के मार्गदर्शन हेतु एक से अधिक स्टार्टर सिग्नल हों तब वाह्यतम स्टार्टर सिग्नल स्टेशन का अंतिम स्टॉप सिग्नल होगा और उसे एडवांस्ड स्टार्टर कहा जाएगा ।**
4. **स्टार्टर, जहां केवल एक ऐसा सिग्नल लगा हो, अथवा एडवांस्ड स्टार्टर को उस सीमा पर लगाया जाएगा जिससे आगे कोई गाड़ी उस समय तक नहीं गुजर सकती है जब तक कि लोको पायलट के संचालन पद्धति के अंतर्गत आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाता है और इसे उन स्थानों को छोड़कर, जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति दी गई हो, संबंधित लाइन के सभी कनेक्शनों के बाहर लगाया जाएगा । इस सीमा से बाहर विशेष अनुदेशों के अनुसार शंटिंग कार्य किया जाएगा ।**
5. **जहां एडवांस्ड स्टार्टर लगे हों वहां किसी लाइन से संबंधित स्टार्टर को इस प्रकार लगाया जाएगा कि वह किसी दूसरी चालू लाइन से संयोजित प्रथम फेसिंग प्वाइंटों अथवा उल्लंघन चिह्न का बचाव करे ।**

<u>स.नि.</u> 3.10: एक स्टेशन में स्टार्टर/स्टार्टर के साथ-साथ इंटरमीडिएट स्टार्टर/स्टार्टर भी हो सकते हैं। ये सभी सिग्नल रूट संकेतक के साथ या उसके बिना प्रदान किए जा सकते हैं। (C/S-6)

3.11 <u>मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिग्नल</u> : मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिग्नल एक होम सिग्नल है जो किसी मध्यवर्ती ब्लॉक खंभे पर लगा होता है ।

3.12 <u>स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों में फिक्स्ड स्टॉप सिग्नलों के प्रकार</u> :

1. **स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्टॉप सिग्नल रंगीन बत्ती वाले सिग्नल होंगे और वे निम्न प्रकार के हो सकते हैं :**

ए) स्वचालित स्टॉप सिग्नल, जो हाथ द्वारा परिचालित किए जाने पर निर्भर न होने की बजाय स्वचालित ब्लॉक सिग्नल व्यवस्था वाले सेक्शन में प्रवेश करने वाली, उससे होकर जाने वाली और उससे बाहर जाने वाली गाड़ी के गुजरने पर स्वत: नियंत्रित होता है,

बी) अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल को आवश्यकतानुसार स्वचालित स्टॉप सिग्नल अथवा हस्त परिचालित स्टॉप सिग्नल के रूप में परिचालित किया जा सकता है,

- **i) जब कोई अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल एक स्वचालित स्टॉप सिग्नल की तरह काम करता है तब यह आगे स्थित स्वचालित ब्लॉक सिग्नल व्यवस्था वाले सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वत: 'ऑन' और 'ऑफ' संकेत पर आ जाता है ।**
- **ii) जब कोई अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल हस्त परिचालित स्टॉप सिग्नल की तरह काम करता है तब यह आगे स्थित स्वचालित ब्लॉक सिग्नल व्यवस्था वाले सेक्शन के व्यस्त होने पर स्वत: 'ऑन' संकेत पर आ जाता है किन्तु जब इसे हाथ द्वारा परिचालित किया जाता है तब 'ऑफ' संकेत पर आ जाता है, बशर्ते कि आगे स्थित संबंधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नल व्यवस्था वाले सेक्शन क्लियर हों,**
- **iii) जब कोई अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल किसी स्वचालित स्टॉप सिग्नल की तरह काम करता है तब सिग्नल के नीचे लगा 'ए' मार्कर प्रकाशित हो जाता है । 'ए' मार्कर के बुझ जाने पर सिग्नल को हस्त परिचालित स्टॉप सिग्नल समझा जाएगा, और**

सी) हस्त परिचालित स्टॉप सिग्नल को हाथ द्वारा परिचालित किया जाता है और उसे स्वचालित अथवा अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल के रूप में काम में नहीं लाया जा सकता है । ''

2. **स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में रंगीन बत्ती सिग्नलों के तीन अथवा चार संकेत होंगे ।**

3.13 <u>कॉलिंग-ऑन-सिग्नल</u> - <u>उनका विवरण और संकेत</u> :

1. **'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल एक सहायक सिग्नल होता है जिसका 'ऑन' स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और उसका -**

ए) एक छोटा वर्गाकार सिरे वाला सेमाफोर आर्म होगा, अथवा

बी) 'सी' मार्कर के साथ एक छोटी रंगीन बत्ती होगी ।

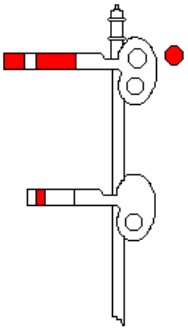
2. 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल को, जहां उपलब्ध हो, आने वाली गाड़ी को नियंत्रित करने वाले स्टॉप सिग्नल के नीचे लगाया जाएगा । विशेष अनुदेशों के अंतर्गत 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल को, अंतिम स्टॉप सिग्नल को छोड़ कर अन्य किसी भी स्टॉप सिग्नल के नीचे लगाया जा सकता है । (C/S-16)
3. 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल, जब इसे 'ऑफ' किया गया हो, गाड़ी के लोको पायलट को अनुमति प्रदान करता है कि वह उपरोक्त स्टॉप सिग्नल के 'ऑन' पर रहने के बावजूद अपनी गाड़ी को एक बार रोकने के बाद सावधानीपूर्वक आगे ले जा सकता है और लोको पायलट के लिए संकेत होता है कि कोई बाधा देखते ही उसे ठहर जाने के लिए तैयार रहना है ।
4. सेमाफोर आर्म 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल के संकेत निम्नानुसार होंगे :-
   ए) आर्म की क्षैतिज स्थिति से 'ऑन' स्थिति इंगित होता है और रात में सिग्नल 'ऑन' स्थिति में नो-लाइट दर्शाएगा,
   बी) द्वि-संकेती सेमाफोर सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में क्षैतिज के नीचे 45° से 60° डिग्रीकोण पर झुके हुए आर्म की झुकी स्थिति अथवा रात में एक छोटी पीली बर्त्ती प्रदर्शित होना 'ऑफ' स्थिति को इंगित करता है, और
   सी) बहु-संकेती सेमाफोर अपर क्वाड्रेंट सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में आर्म की झुकी हुई स्थिति, जिसे क्षैतिज से ऊपर 45° से 60° डिग्री कोण पर उठाया गया हो अथवा रात में तब एक छोटी पीली बत्ती प्रदर्शित हो, 'ऑफ' स्थिति को इंगित करता है ।
5. रंगीन 'बत्ती' 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल के संकेत निम्नानुसार होंगे :-
   ए) द्वि-संकेती रंगीन बत्ती सिग्नल वाले क्षेत्रों में 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल 'ऑन' स्थिति में नो-लाइट दर्शाएगा और 'ऑफ' स्थिति में एक छोटी पीली बत्ती जलेंगी, तथा
   बी) बहु-संकेती रंगीन बत्ती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल 'ऑन' स्थिति में नो-लाइट प्रदर्शित करेगा और 'ऑफ' स्थिति में एक छोटी पीली बत्ती जलेगी ।

टिप्पणी : किसी 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल की 'ऑन' स्थिति दर्शाता है कि लोको पायलट को स्टॉप सिग्नल के संकेत का अनुसरण करना होगा ।

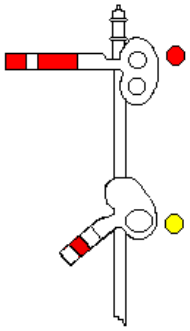
6. सेमाफोर 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दिए गए हैं :

ए) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में छोटे सेमाफोर आर्म किस्म के 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u>



<u>'ऑफ' स्थिति</u>



<u>संकेत</u> :

धीरे-धीरे आगे बढ़ें

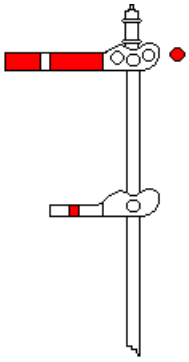
<u>निर्देश</u> :

लोको पायलट स्टॉप सिग्नल के का अनुसरण करेगा ।

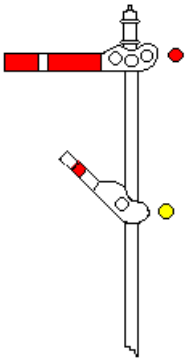
ठहर जाएं और तब सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे ले जाएं संकेत तथा किसी बाधा के निकट ठहर जाने के लिए तैयार रहें

बी) <u>बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में छोटे सेमाफोर आर्म किस्म का 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u>



<u>'ऑफ' स्थिति</u>



<u>संकेत</u> :

धीरे-धीरे आगे बढ़ें

<u>निर्देश</u> :

लोको पायलट स्टॉप सिग्नल के संकेत का अनुसरण करेगा।

ठहर जाएं और तब सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाएं और किसी भी बाधा के निकट ठहर जाने के लिए तैयार रहें

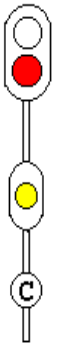
7. रंगीन बत्ती किस्म के 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दिए गए हैं :-

ए) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगिन बत्ती किस्म के 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u>



<u>'ऑफ' स्थिति</u>



<u>संकेत</u> :
धीरे-धीरे आगे बढ़ें

<u>निर्देश</u> :

लोको पायलट स्टॉप सिग्नल के संकेत का अनुसरण करेगा।

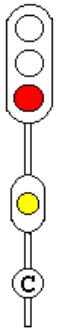
ठहर जाएं और तब सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाएं और किसी भी बाधा के निकट ठहर जाने के लिए तैयार रहें।

बी) <u>बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में रंगीन बत्ती किस्म का 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u>



<u>'ऑफ' स्थिति</u>



<u>संकेत</u> :

धीरे-धीरे आगे बढ़ें

<u>निर्देश</u> :

लोको पायलट स्टॉप सिग्नल के संकेत का अनुसरण करेगा और किसी भी बाधा के निकट ठहर जाने के लिए तैयार रहें।

ठहर जाएं और तब सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाएं।

3.14 <u>शंट सिग्नल</u> :

1. ए) शंट सिग्नल एक सहायक सिग्नल होता है जो या तो -

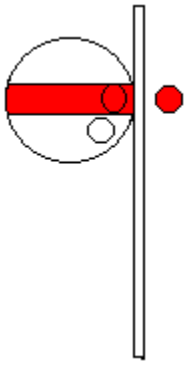
   (i) एक सफेद डिस्क होता है जिसपर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लाल धारी होती है, या
   (ii) एक पॉजीशन बत्ती सिग्नल होता है।

   बी) विशेष अनुदेशों के अधीन शंट सिग्नल एक छोटा सेमाफोर आर्म हो सकता है।

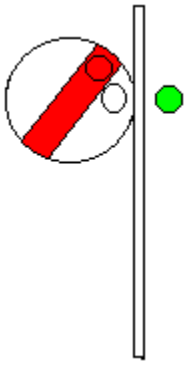
2. शंट सिग्नल शंटिंग संचलनों को नियंत्रित करते हैं।
3. शंट सिग्नल को किसी खंभे पर अकेला अथवा स्टेशन के प्रथम स्टॉप सिग्नल को छोड़कर किसी भी स्टॉप सिग्नल के नीचे लगाया जा सकता है।
4. एक ही खंभे पर एक से अधिक शंट सिग्नल लगाए जा सकते हैं और जब इस तरह लगाए गए हों तब सबसे ऊपर स्थित सिग्नल सबसे बायीं लाइन के लिए और ऊपर से दूसरा शंट सिग्नल अगली लाइन के लिए होगा और इसी प्रकार आगे होगा।
5. जब किसी शंट सिग्नल को 'ऑफ' किया गया हो तब यह लोको पायलट को शंटिंग कार्य के लिए सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने का प्राधिकार प्रदान करता है, चाहे उसके ऊपर का स्टॉप सिग्नल, यदि हो, 'ऑन' हो।
6. जब किसी शंट सिग्नल को किसी स्टॉप सिग्नल के नीचे लगाया जाता है तब यह 'ऑन' स्थिति में नो-लाइट प्रदर्शित करेगा।
7. यदि शंट सिग्नल उपलब्ध नहीं हों तब शंटिंग कार्य हेतु हाथ सिग्नलों का प्रयोग किया जा सकता है।
8. डिस्क किस्म के शंट सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :

(ए) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में डिस्क किस्म के शंट सिग्नल</u>

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति



संकेत :

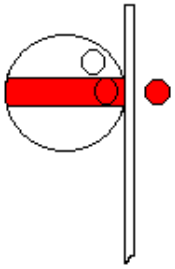
रूकें — धीरे-धीरे आगे बढ़ें।

निर्देश :

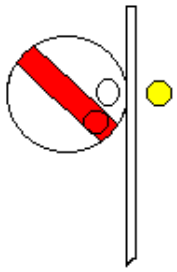
पूरी तरह ठहर जाएं। — शंटिंग हेतु धीरे-धीरे आगे बढ़ें।

(बी) बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में डिस्क किस्म के शंट सिग्नल

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति



संकेत :

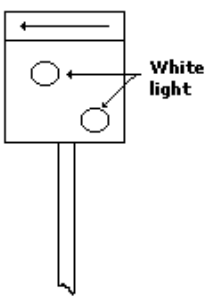
रूकें — धीरे-धीरे आगे बढ़ें

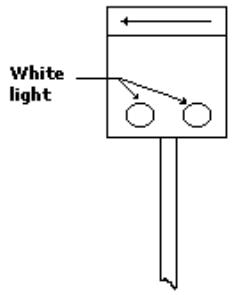
निर्देश :

पूरी तरह ठहर जाएं — शंटिंग हेतु धीरे-धीरे आगे बढ़ें।

9. पॉजीशन बत्ती किस्म के शंट सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :-

'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति





<u>संकेत</u> :

रूकें — धीरे-धीरे आगे बढ़ें

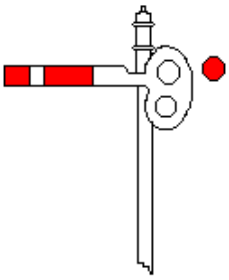
<u>निर्देश</u> :

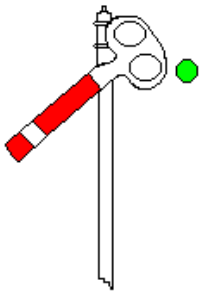
पूरी तरह ठहर जाएं — शंटिंग हेतु धीरे-धीरे आगे बढ़ें।

10. सेमाफोर आर्म किस्म के शंट सिग्नल के संकेत एवं निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :

ए) <u>द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में छोटा सेमाफोर आर्म किस्म का शंट सिग्नल</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u> — <u>'ऑफ' स्थिति</u>





<u>संकेत</u> :

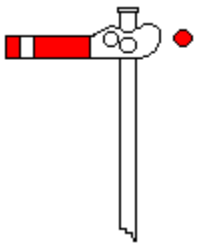
रूकें — धीरे-धीरे आगे बढ़ें

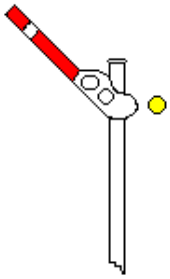
<u>निर्देश</u> :

पूरी तरह ठहर जाएं — शंटिंग हेतु कॉशन के साथ धीरे-धीरे आगे बढ़ें।

बी) <u>बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में छोटे सेमाफोर आर्म किस्म का शंट सिग्नल</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u> — <u>'ऑफ' स्थिति</u>





<u>संकेत</u> : रूकें — धीरे आगे बढ़ें

<u>निर्देश</u> : पूरी तरह ठहर जाएं — शंटिंग हेतु कॉशन के साथ धीरे-धीरे आगे बढ़ें।

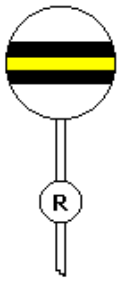
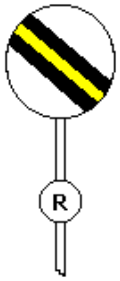
3.15 <u>एक साथ कार्य करने वाले सिग्नल</u> :

1. एक साथ कार्य करने वाले सिग्नल दोहरे सिग्नल होते हैं जो सामान्य सिग्नलों के नीचे लगे होते हैं और ऐसे स्थानों पर लगाए जाते हैं जहां, सिग्नल खंभे की ऊँचाई अथवा वहां ऊपरी पुल होने अथवा अन्य बाधा होने के परिणामस्वरूप लोको पायलट को इसकी ओर आने के दौरान पूरे समय मुख्य आर्म अथवा बत्ती दिखाई नहीं पड़ता है । ‘’
2. एक साथ कार्य करने वाले सिग्नलों को उस ऊँचाई पर लगाया जाएगा जिससे कि मुख्य आर्म या बत्ती, अथवा एक साथ कार्य करने वाला आर्म या बर्त्ती सदा दृश्यमान रहें ।

3.16 रिपोटिंग सिग्नल :

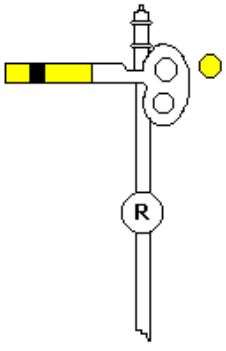
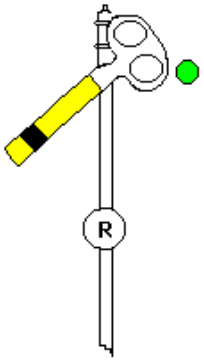
1. किसी पहुंच रही गाड़ी के लोको पायलट को पहले से ही फिक्स्ड सिग्नल के संकेतों को दोहराने के लिए फिक्स्ड सिग्नल के पीछे लगा सिग्नल रिपोटिंग सिग्नल कहलाता है ।
2. किसी भी रिपीटर सिग्नल को आर मार्कर के साथ लगाया जाएगा और यह निम्नप्रकार का होगा -
   ए) बैनर के प्रकार का, अथवा
   बी) वर्गाकार सिरे वाला सेमाफोर आर्म, अथवा
   सी) रंगीन बत्ती सिग्नल
3. बैनर किस्म के रिपीटिंग सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :

द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में बैनर किस्म के रिपीटिंग सिग्नल

‘ऑन’ स्थिति	‘ऑफ’ स्थिति
	
संकेत :	
सिग्नल ‘ऑन’	सिग्नल ‘ऑफ’
निर्देश :	
जिस सिग्नल को यह दोहराता है वह ‘ऑन’ पर है ।	जिस सिग्नल को यह दोहराता है वह ‘ऑफ’ है ।

4. सेमाफोर आर्म किस्म के रिपीटिंग सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :

द्वि-संकेती सिग्नल व्यवस्था वाले क्षेत्र में सेमाफोर आर्म किस्म के रिपीटिंग सिग्नल

‘ऑन’ स्थिति	‘ऑफ’ स्थिति
	

संकेत : सिग्नल 'ऑन' सिग्नल 'ऑफ'

निर्देश : सिग्नल जिसे दोहराता है 'ऑन' पर है सिग्नल जिसे दोहराता है 'ऑफ' है

5. रंगीन बत्ती किस्म के रिपीटिंग सिग्नल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं :

रंगीन बत्ती किस्म के रिपीटिंग सिग्नल

'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



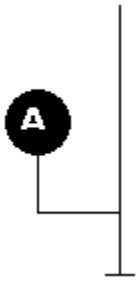
संकेत : सिग्नल 'ऑन' सिग्नल 'ऑफ'

निर्देश : सिग्नल जिसे यह दोहराता है 'ऑन' पर है सिग्नल जिसे यह दोहराता है 'ऑफ' है

3.17 सिगनलों के पहचान चिन्ह तथा निशान :

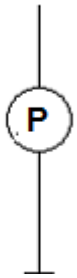
(1) यदि आवश्यक है तो सिगनलों की पहचान, निर्धारित निशानों ,द्वारा की जायेगी। ये निशान नीचे बताये अनुसार सिगनलों के खम्भों पर और उनके नीचे लगे होंगे-

आकृति	कहां लगे	विवरण
	स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक(स्टॉप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'A' अक्षर



अर्धस्वचल (सेमी ऑटोमैटिक) रोक(स्टॉप) सिगनल पर

स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करते समय काली पृष्ठाभूमि में सफेद रोशनी 'A' अक्षर प्रज्ज्वलित रहेगा और हस्तचालित रोक स्टॉप सिगनल की भांति काम करते समय काला 'A' अक्षर बुझा रहेगा



एक खम्भे पर रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेट) सिगनल या चेतावनी (वार्नर) सिगनल

सफेद गोल चकरी पर काला 'P' अक्षर

नोट : जहाँ रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेंट) सिगनल, अंतिम रोक सिगनल के साथ लगा है, जैसा कि नियम 3.07 के उपनियम (7) के अंतर्गत उपबंधित है, वहाँ चिह्न (मार्कर) की आवश्यकता नहीं रहेगी ।



मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल पर

सफेद गोल चकरी पर पर काला 'IB' अक्षर

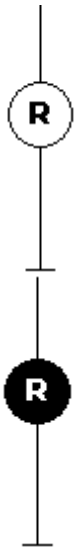


बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल पर

सफेद गोल चकरी पर पर काला 'C' अक्षर

सेमाफोर सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

सफेद गोल चकरी पर पर काला 'R' अक्षर



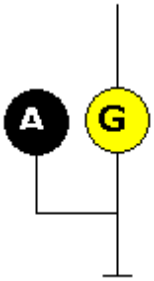
रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर

काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'R' अक्षर प्रज्ज्वलित रहेगा



फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर

पीली गोल चकरी पर पर काला 'G' अक्षर

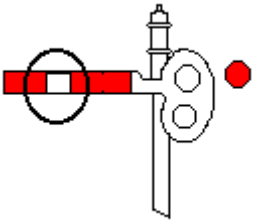
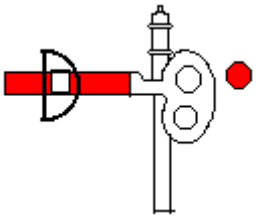


स्वचल- (ऑटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में फाटक रोक(स्टॉप) सिगनल पर

पीली गोल चकरी पर पर काला 'G' अक्षर और काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'A' अक्षर प्रज्ज्वलित रहेगा।

<u>टिप्पणी</u> : जब फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है और उसमें ताला लगा है, तभी अक्षर 'ए' प्रकाशित होगा।

(2) यदि आवश्यक है तो सिगनल भुजाओं पर पहचान के लिए नीचे लिखे अनुसार, निर्धारित चिन्ह लगाए जाएंगे।

आकृति	कहां लगे	विवरण
	केवल माल गाड़ी की परिचालित लाइन के लिए आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल पर	सेमाफोर भुजा पर एक काला रिंग (गोला)
	डॉक प्लेटफार्म के आगमन रोक सिगनल पर	सेमाफोर भुजा पर एक काला 'D' अक्षर

(3) अन्य पहचान चिन्ह रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से प्रयोग में लाये जा सकते हैं।

सं.नि. 3.17 (1) जब कोई फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल अर्द्ध स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल हो और समापार के अलावा कॉटों की हिफाजत करता हो तो, उस पर काकली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का प्रज्ज्वलित अक्षर 'एजी' लगाये जायेंगे। इस प्रकार के सिगनल का संकेत निम्न प्रकार होगा।

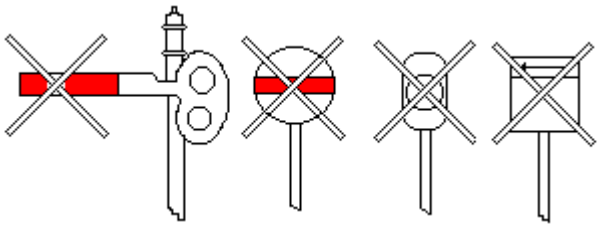
(क) अक्षर **'ए'** केवल तभी प्रकाशित किया जायेगा जब फाटक सड़क यातायात के लिए बंद करके उस पर ताला लगा दिया गया हो तथा कॉटों को मार्ग के लिए ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले लगा दिये गये हों।

(ख) अक्षर **'एजी'** केवल तभी प्रकाशित किये जायेंगे तब फाटक या तो सड़क यातायात के लिए खुला हो या फेल हो गया हो किंतु कॉटों को मार्ग के लिए ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले लगा दिये गये हों।

(ग) यदि कॉटों को मार्ग के लिए ठीक प्रकार से बैठाकर उन पर ताले नहीं लगाये गयें हो तो अथवा कॉटे खराब हों तो कोई भी मार्कर प्रकाशित नहीं किया जायेगा।

3.18 <u>प्रयोग में न आने वाले सिगनल</u> :

(1) यदि किसी स्थावर सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उनकी पहचान के लिए उस पर दो क्रॉस पट्टियॉं बना दी जायेंगी और प्रत्येक पट्टी कम से कम 1 मीटर लंबी और 10 सेमी. चौड़ी होगी, जैसा कि नीचे चित्र में दिखाया गया है।



(2) यदि किसी सेमाफोर या चकरी सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उसे 'ऑन' स्थिति में ही रखा जायेगा।

(3) प्रयोग में न आने वाले सिगनलों में रोशनी नहीं की जायेगी।

3.19 <u>विपथन (डाइवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना</u> :

यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गयी है तो दो या अधिक लाइनें भिन्न दिशाओं में जाती है वहाँ सिगनल ब्रैकैट खम्भे पर लगाए जायेंगे। अथवा अलग सिगनलों के स्थान पर अनुमोदित किस्म के मार्ग संकेतक (रूट इंडिकेटर) की व्यवस्था की जायेगी।

परंतु जहाँ 75 किलोमीटर प्रति घंटा तक की गति के लिए, हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल हो वहाँ ब्रैकेट खम्भे पर अलग सिगनलों अथवा मार्ग संकेतक (रूट इंडिकेटर) के स्थान पर केवल इकहरी भुजा वाले निकट (होम) सिगनल की व्यवस्था की जा सकती है। सम्मुख काँटों पर काँटा संकेतकों की व्यवस्था की जाएगी।

3.20 <u>अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना</u> :

यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो दो या अधिक लाइनों के मिलने वाले स्थानों पर सिगनल अलग खम्भों पर लगाये जायेंगे। यदि सिगनलों की संख्या अधिक है तो वहाँ सिगनल ब्रैकेट वाले या सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाए जा सकते हैं।

3.21 <u>ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर सिगनल लगाना</u> **:यदि सिगनल किसी ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाये जाते हैं तो उन्हें :-**

(क) इस प्रकार समूहबद्ध किया जाएगा कि हर एक परिचालित लाइन से संबंधित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल संबंधित परिचालित लाइनों के यथासंभव उपर लगाए जाएँगे।

(ख) इस प्रकार लगाया जाएगा कि मेन लाइन का सिगनल अन्य परिचालित लाइन अथवा लाइनों से संबंधित सिगनल से अधिक ऊंचा हो, तथा

(ग) इस कम से व्यवस्थित किया जायेगा कि सबसे बायीं ओर का सिगनल सबसे बायीं ओर की लाइन से और बायीं ओर से दूसरा सिगनल बायीं ओर की दूसरी लाइन से और अन्य सिगनल भी इसी प्रकार संबंधित होंगे।

3.22 <u>एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना</u> :

(1) एक ही दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए चाहे वे एक ही लाइन या अलग-अलग लाइनों पर हैं, निम्नलिखित अवस्थाओं को छोड़कर, एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगाए जायेंगे, अर्थात्

(क) जैसा कि इन नियमों द्वारा बुलावा (कॉलिंग-ऑन), शंटिग, सहकारी (को-एक्टिंग) और चेतावनी (वार्नर) सिगनलों के लिए निर्धारित किया गया है या,

(ख) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन।

(2) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाए गयें हैं वहाँ सबसे उपर का सिगनल सबसे बायीं ओर को निककलने वाली लाइन के लिए और उपर से दूसरा सिगनल बायीं ओर से दूसरी लाइन के लिए तथा अन्य सिगनल भी इसी प्रकार होंगे।

परंतु अपवादिक मामलों में जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन एक ही खम्भे पर दो होम सिगनल लगाये गये हो वहाँ उपर का सिगनल मेन लाइन के लिए तथा नीचे का सिगनल अन्य लाइन के लिए होगा।

3.23 <u>विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)</u> **: यदि सिगनल के प्रचालन स्थान से किसी स्थावर सिगनल की भुजा और प्रकाश दिखाई नहीं पड़ता है तो वहां उनके संकेतों को दोहराने के लिए एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) लगाया जायेगा।**

<u>**सं.नि. 3.23**</u>

(i) किसी सिगनल हेतु लगे विद्युत पुनरावर्तक के खराब हो जाने की दशा में जिस सिगनल के लिए इसे लगाया गया है वह खराब माना जाएगा।

(ii) <u>गार्ड का रिपीटर</u> - जहाँ स्टार्टर सिगनल किसी स्टेशन पर किसी व्यवधान या वक्रता इत्यादि के कारण गार्ड के डिब्बे। ब्रेकयान से नहीं दिखाई पड़ता है तथा गार्ड का रिपीटर प्लेटफार्म कार्ड के ब्रेकयान डिब्बे के नजदीक लगाया जाता है ताकि गार्ड को स्टार्टर सिगनल की स्थिति के संबंध में अवगत कराया जा सके तो यह प्लेटफार्म पर (44) ऐसे स्थान पर लगाया जाता है जहां रूकती हुई गाड़ी के ब्रेकयान या कैब से गार्ड द्वारा इसे अच्छी तरह से देखा जा सके। जब स्टार्टर सिगनल **'ऑफ'** स्थिति को दर्शाता है तब ऐसे रिपीटरों की सामान्य स्थिति रहती है - 'कोई प्रकाश नहीं' तथा सिर्फ एक पीली बत्ती जलेगी। गाड़ी स्टार्ट करने के लिए गार्ड को इसी सिगनल से मदद मिलती है। गार्ड के रिपीटर सिगनल **'नो लाइट'** (कोई लाइट नहीं) की स्थिति में लोको पायलटों / मोटर मैनों द्वारा इस सिगनल को खतरा वाले सिगनल के रूप में नहीं समझा जाना चाहिए। वे इस सिगनल को पार करके स्टार्टर तक बढ़ सकते हैं जहां उन्हें स्टाट्रर सिगनल की स्थिति से निर्देश प्राप्त होगा।

3.24 <u>पीछे की बत्तियाँ</u> :

(1) ऐसे हर सेमाफोर या चकरी सिगनल में, जिसकी रोशनी सिगनल दिये जाने के स्थान से दिखाई नहीं पड़ती है, पीछे की एक बत्ती लगाई जायेगी जिससे यह ता चलता रहेगा कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं।

(2) सिगनलों की 'ऑन' स्थिति में, उनके पीछे एक छोटी सफेद रोशनी दिखाई देगी, और अन्य किसी स्थिति में कोई भी रोशनी नहीं दिखाई देगी।

(3) यदि किससी सेमाफोर सिगनल के साथ स्थावर बत्ती का प्रयोग होता है तो उसमें एक पीछे की बत्ती रहेगी।

(4) यदि सिगनल के प्रचालन स्थान पर यह बताने के लिए अन्य काई व्यवस्था है कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं तो पीछे की बत्ती लगाना आवश्यक नहीं है।

सी - <u>सिगनलों के उपस्कर</u>

3.25 <u>स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी</u> :

इस उप-अध्याय में निर्धारित सिगनल नीचे लिखे स्टेशनों को छोड़कर हर स्टेशन पर लगाये जायेंगे :-

(क) वे स्टेशन जिनके बीच गाड़ियों केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार ही चलाई जाती है, और

(ख) वे स्टेशन जिन्हें अनुदेशों के अधीन सिगनल लगाने से छूट मिली हुई है।

3.26 <u>स्थावर सिगनलों को चालू करना</u> :

स्थावर सिगनल तब तक काम में नहीं लाये जायेंगे जब तक रेल संरक्षा आयुक्त उन्हें गाड़ियों के निरापद संचालन के लिए उपयुक्त घोषित नहीं कर देता है।

<u>स.नि. 3.26</u> (i) जब कोई नया सिगनल स्थापित या स्थानांतरित किया जाए, तो इसके प्रयोग में लाए जाने से पहले अवलोकन समिति (साइटिंग कमिटी) जिसमें मंडल परिवहन निरीक्षक, सिगनल तथा लोको निरीक्षक शामिल होंगे, के द्वारा संयुक्त निरीक्षण किया जाएगा। विद्युतीकृत खंडों पर टी.डी.आई (टी.आर.एस.) भी अवलोकन समिति (साइडिंग कमिटी) के सदस्य होंगे। सिगनल प्रयोग में लाने हेतु ठीक है, यह प्रमाणित करने से पहले अवलोकन समिति (साइटिंग कमिटी) स्वयं को संतुष्ट करेगी कि सिगनल सही स्थापित किया गया है एवं दिन तथा रात्रि संकेत के लिए सही फोकस किया गया है।

(ii) आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में, जब कोई नया सिग्नल लगाया जाता है अथवा किसी मौजूदा सिग्नल को स्थानांतरित/संशोधित किया जाता है, तो सिग्नल साइटिंग कमेटी यह भी निरीक्षण एवं प्रमाणित करेगी कि लाइन साइड सिग्नल का ऑन-बोर्ड सिग्नल तथा डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) डिस्प्ले पर प्रदर्शित उसके आस्पेक्ट के साथ समुचित अनुरूपता है, इससे पहले कि उसे उपयोग में लाया जाए।

साइटिंग कमेटी के निरीक्षण हेतु प्रत्येक तिमाही में कम से कम एक बार कवच युक्त लोकोमोटिव का उपयोग किया जाएगा।

(संदर्भ : रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/Safety(A&R)/19/05, दिनांक 20.01.2025, C/S-24)

(iii) बशर्ते कि, एक कलर लाइट डिस्टेंट सिग्नल को, उपर्युक्त व्यवस्थाओं के साथ, पीछे स्थित स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिग्नल अथवा किसी इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नल अथवा लेवल क्रॉसिंग की सुरक्षा करने वाले स्टॉप सिग्नल के साथ संयुक्त रूप से लगाने की अनुमति स्वीकृति प्राधिकारी द्वारा दी जा सकती है—

(मद (a) के मामले में – संबंधित ज़ोनल रेलवे के प्रधान मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियंता, तथा मद (b), (c) एवं (d) के मामलों में – संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक) निम्नलिखित उद्देश्यों हेतु:

(a) स्टेशन सीमा के बाहर स्थित लेवल क्रॉसिंग के इंटरलॉकिंग के लिए;

(b) यार्ड रीमॉडलिंग किए बिना, समीपवर्ती स्टेशनों में आवश्यक समायोजन के साथ डबल डिस्टेंट सिग्नलिंग लागू करने के लिए;

(c) स्लिप साइडिंग एवं कैच साइडिंग वाले सेक्शन को छोड़कर, यार्ड रीमॉडलिंग किए बिना, समीपवर्ती स्टेशनों में आवश्यक समायोजन के साथ इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नलिंग लागू करने के लिए;

(d) स्लिप साइडिंग एवं कैच साइडिंग वाले सेक्शन को छोड़कर, यार्ड रीमॉडलिंग किए बिना, समीपवर्ती स्टेशनों में आवश्यक समायोजन के साथ ऑटोमैटिक ब्लॉक सिग्नलिंग लागू करने के लिए।

(प्राधिकरण : रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/Safety (A & R)/19/26, दिनांक 13.01.2025 तथा G.S.R 778(E), दिनांक 23.12.2024)

3.27 <u>हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर</u> :

प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों का न्यूनतम नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात् -

(क)	'बी' क्लास स्टेशनों पर	एक दूर (डिस्टेंट), एक निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तथा
(ख)	'सी' क्लास स्टेशनों पर	एक दूर (डिस्टेंट), एक निकट (होम) सिगनल

3.28 <u>संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर</u> :

संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल व्यवस्था का प्रयोग केवल वहीं होगा जहां रेलवे बोर्ड ने विशेष आदेश द्वारा इसके लिए स्पष्ट मंजूरी दी है । प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात् -

(क)	'बी' क्लास स्टेशनों पर	एक दूर (डिस्टेंट), एक निकट (होम) , मुख्य निकट (मेन होम) के नीचे एक चेतावनी (वार्नर) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तथा
(ख)	'सी' क्लास स्टेशनों पर	एक दूर (डिस्टेंट), एक निकट (होम) सिगनल

3.29 <u>द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर</u> :

प्रत्येक दिशा के लिए प्रदान किए जाने वाले स्थावर सिग्नल के न्यूनतम उपकरण इस प्रकार होंगे-
(ए) श्रेणी 'ए' स्टेशनों पर... एक वार्नर, एक होम और एक स्टार्टर,
(बी) श्रेणी 'बी' स्टेशनों पर-
एक ही लाइन में... एक आउटर और एक होम,
एक दोहरी पर... एक आउटर, एक होम और एक स्टार्टर, और
सिंगल और डबल लाइन दोनों पर, नियम 3.06 के अनुसार एक वार्नर प्रदान किया जाएगा, यदि ट्रेनें बिना रुके 50 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति से चलती हैं, और श्रेणी 'सी' स्टेशनों पर... एक वार्नर और एक होम .

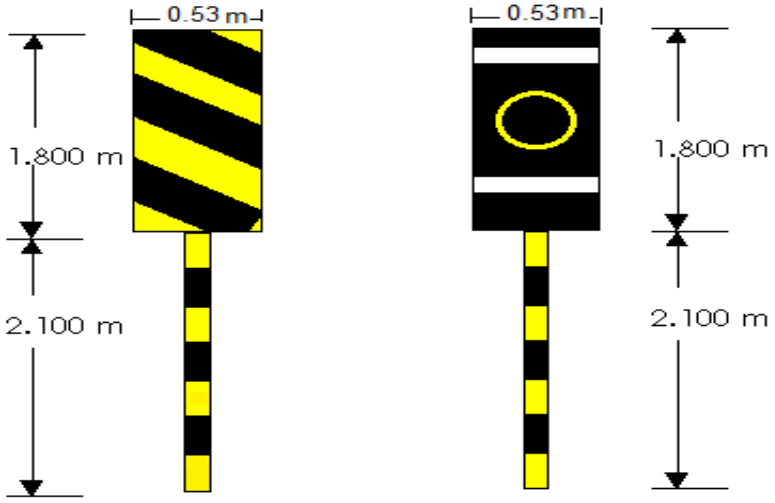
3.30 <u>साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगा</u> :

नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में सिगनल के निर्धारित उपस्कर के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन पर गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक अन्य स्थावर सिगनल भी लगाए जायेंगे ।

<u>स.नि.3.30</u> **(1)** चालकों को पर्याप्त चेतावनी देने हेतु आगमन सिसगनलों से पहले बी.जी./एम.जी. के कुछ सेक्शनों पर चेतावनी बोर्डों का प्रावधान किया गया है । ये दो प्रकार के हैं :-

(क) सवारी गाड़ियों के मार्ग निर्देशन के लिए : यह बोर्ड 1.8 मीटर लंबा और 0.53 मीटर चौड़ा होगा जिस पर क्रमिक रूप से पीली तथा काली तिरछी पट्टी के सम्मुख भाग में होगी । यह रेल तल से 2.10 मीटर ऊंचे खंभे पर स्थिर किया जाएगा, जो लंबवत स्थापित रहेगा तथा इसकी मुखाकृति ट्रैक से समकोण बनाती हुयी रहेगी । यह प्रथम रोक सिगनल / गेट सिगनल के पीछे कम से कम 960 मीटर पर स्थापित किया जाएगा ।

[चित्र]



(1)(क) **1(ख)**

(ख) माल गाड़ियों के मार्ग निर्देशन के लिए : यह बोर्ड 1.8 मीटर लंबा और 0.53 मीटर चौड़ा जिसपर बीच में गोलाकार पीली पट्टी तथा एक ऊपर और दूसरा नीचे दो क्षैतिज पीली पट्टी ट्रेन के सम्मुख भाग में काले पृष्ठभूमि पर रंगा रहेगा। यह रेल तल से 2.10 मीटर ऊंचे खंभे पर स्थित किया जाएगा, जो लंबवत स्थापित रहेगा तथा इसकी मुखाकृति ट्रैक से समकोण बनाती हुई रहेगी। यह प्रथम रोक सिगनल / गेट सिगनल के पीछे कम से कम 1400 मीटर पर स्थापित किया जाएगा।

(2) **<u>अपवाद</u> :** राजधानी एक्सप्रेस मार्ग पर जैसे - हावड़ा/सियालदह एवं मुगलसराय के बीच अप एवं डाउन लाइनें - वाया डानकुनी-बर्द्धमान-सीतारामपुर-धनबाद-गोमो-गया-मुगलसराय तथा सीतारामपुर-पटना-मुगलसराय के बीच सिर्फ एक चेतावनी बोर्ड है और वह उपर्युक्त पैराग्राफ 1(बी) में जिस प्रकार का उल्लेख है, उसी प्रकार का है तथा यह माल गाड़ियों के साथ-साथ यात्री गाड़ियों के लोको पायलटों के निर्देशन हेतु है। यह बोर्ड प्रथम रोक सिगनल / गेट सिगनल के पीछे कम से कम 1500 मीटर पर स्थापित किया गया है। इस दूरी को ऐसे स्टेशन जहां तीव्र गिरती ढलान 200 में या उससे ज्यादा हो, 1700 मीटर तक बढ़ाया जा सकता है।

(3) गाड़ी के चालक को चेतावनी देने के लिए कि वह प्रथम रोक सिगनल/गेट सिगनल पर पहुँच रहा है ताकि अपनी गाड़ी को अपने नियंत्रण में लाने में समर्थ हो सके और सिगनल पर रूकने के लिए तैयार रहे तथा उसके संकेत से मार्ग निर्देशित हो, की दृष्टि से बोर्डों का प्रावधान किया गया है। दूसरे शब्दों में, जहाँ रोक सिगनल का संकेत या तो प्रत्यक्ष या दूर / चेतावनी सिगनल के माध्यम से नहीं दर्शाया जाता है, उपयुक्त चेतावनी बोर्ड से या उसके पहले से चालक को उस तरह से कार्रवाई करनी चाहिए, जैसे कि रोक सिगनल खतरे में है। यह पूर्ण रूप से स्पष्ट करने हेतु निम्नलिखित उदाहरण दिए गए हैं :-

(i) 'बी' क्लास स्टेशन लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनलिंग - यदि बाहरी (आउटर) / चेतावनी (वार्नर) सिगनल उपयुक्त चेतावनी बोर्ड से नहीं दिखलाई पड़ता है तो चालक ब्रेक लगाएगा जैसे कि बाहरी (आउटर)/ चेतावनी (वार्नर) सिगनल **'ऑन'** स्थिति में है। यदि चेतावनी बोर्ड करने के बाद वह तो बाहरी (आउटर) सिगनल अकेले या बाहरी तथा चेतावनी (वार्नर) सिगनल दोनों को **'ऑफ'** देखता है तो ब्रेक को मुक्त कर सकता है एवं सिगनल के संकेत से मार्ग निर्देशन प्राप्त करेगा।

(ii) **'ए' या 'सी'** क्लास स्टेशन लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनलिंग - यदि चेतावनी या निकट (होम सिगनल उपयुक्त चेतावी बोर्ड से नहीं दिखलाई पड़ता है तो चालक ब्रेक लगाएगा जैसे कि निकट (होम) सिगनल **ऑन** स्थिति में है। यदि चेतावनी बोर्ड पास करने के बाद अकेले चेतावनी सिगनल दिखलाई पड़ने लगता है और **ऑन** में है तो चालक निकट सिगनल को **ऑन** मानेगा। फिर भी यदि चेतावनी सिगनल **ऑफ** होते देखता है तो चालक एन थ्रू जाने होते गति को समुचित रूप से बढ़ा सकता है। यदि चेतावनी बोर्ड पास होने पर चालक चेतावनी सिगनल को **ऑन** में देखता है लेकिन निकट सिगनल **ऑफ** है तो वह अपनी गति
को स्टेशन पर रूकने के लिए समायोजित करेगा और यदि सिगनल लूप के लिए है तो वह सम्मुख कॉटों को 15 कि.मी.प्रति घंटा के प्रतिबंधित गति से पास करने के लिए भी तैयार रहेगा।

(iii) बहु-संकेती सिगनलिंग - यदि उपयुक्त चेतावनी बोर्ड को पास करते समय न तो निकट (होम) सिगनल और न ही दूर (डिस्टेंट) सिगनल दिखालाई पड़ता है तो चालक ब्रेक लगाएगा जैसे कि निकट सिगनल **ऑन** में है फिर भी यदि चेतावनी बोर्ड पार करने के बाद ड्राइवर डिस्टेंट या निकट (होम) सिगनल को **ऑफ** में देखता है तो वह अपनी गति को समुचित रूप से नियमित करेगा जैसा कि सिगनल / सिगनलों द्वारा दर्शाया गया है।

3.31 <u>डी क्लास स्टेशनों पर सिगनल</u> :

डी क्लास स्टेशनों पर गाड़ी को इस प्रकार रोका जा सकता है जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किया जाय।

<u>स.नि. 3.31</u> 'डी' क्लास स्टेशन पर हाथ सिगनल द्वारा गाड़ी को रोका जा सकता है फिर भी जहाँ स्टॉप बोर्ड का प्रावधान है वहाँ रूकने वाली गाड़ियों के लिए हाथ सिगनल का प्रयोग हटाया जा सकता है।

3.32 <u>अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना</u> :

(1) यदि पूर्ण ब्लॉक पद्धति में, इकहरी लाइन के किसी 'बी' क्लास स्टेशन पर बाह्यतम सम्मुख कॉटे या निकट (होम) सिगनल के बाहर आने वाली की दिशा में नियम 8.09 के अधीन, विशेष अनुदेशों द्वारा अवरूद्ध करने की अनुमति दी जाती है तो एक शंटिंग लिमिट बोर्ड अथवा एक अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस बाट्यतम सम्मुख कॉटे या निकट (होम) सिगनल से इतनी शंटिाग दूरी पर लगाया जायेगा जितनी स्थानीय परिस्थितियों से आवश्यक है। परंतु शंटिंग लिमिट बोर्ड (जिस पर स्टेशन की ओर 'शंटिंग लिमिट' शब्द लिखें होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिए दोनों दिखाओं में दिखने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) अथवा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल तथा दूसरी ओर से प्रथम रोक सिगनल के बीच की दूरी किसी भी दशा में द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में 400 मीटर तथा बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेट सिगनल क्षेत्र में 180 मीटर से कम नहीं होगी। यह बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस स्थान का द्योतक है जहां तक शंटिंग करने की अनुमति दी जा सकती है।

(2) पूर्ण ब्लॉक पद्धति में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर जहाँ बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेट सिगनल लगे हैं और जहाँ या तो कॉटे नहीं हैं या गाड़ी आने वाली दिशा में सबसे बाहरी कॉटे अनुमुखी (ट्रेलिंग) कॉटे हैं वहाँ एक ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाया जायेग (जिस पर स्टेशन की ओर 'ब्लॉक लिमिट' शब्द लिखें होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिए दोनों दिशाओं में दिखाने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी)। यह बोर्ड निकट (होम) सिगनल से कम से 180 मीटर लगाया जायेगा और यदि कोई बाह्यतम (ट्रेलिंग)अनुमुख कॉटे है तो उनके उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) का बचाव करेगा। यह बोर्ड इन स्टेशनों पर ब्लॉक सेक्शन की सीमा का सूचक होगा।

3.33 <u>नियम 3.27, 3.28, 2.29 तथा 3.32 के अपवाद</u> : नियम 3.27 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद में किसी बात के होते हुए भी -

(क) यदि स्टेशन पर मेन लाइन से केवल एक ही संयोजन (कनेक्शन) है तो स्टेशन का कार्यचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(ख) यदि किसी स्टेशन पर यातायात कम है और गाड़ियों की गति धीमी है तो वहाँ प्रत्येक स्टेशन पर प्रत्येक दिशा के लिए केवल एक ही रोक (स्टॉप) सिगनल लगाया जा सकता जायेंगे और गाड़ियों का संचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा। और

(ग) यदि किसी रेल (रेलवे) पर बहुत कम यातायात है तो वहाँ सिगनलों के बिना काम चलाया जा सकता है और गाड़ियों अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएगी।

परंतु हस्तचालित (मैनुअल ऑपटेड) बहुसंकेती सिगनलों वाले स्टेशनों पर जहाँ स्टेशन से सीधी (थ्रू) गाड़ी की गति 50 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक नहीं है वहाँ प्रत्येक दिशा में दूर (डिस्टेंट) सिगनल तथा एक निकट (होम) सिगनल की व्यवस्था अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन की जायेगी।

3.34 <u>समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल</u> :

(1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वाराछूट नहीं दे दी गई है, तब तक समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर लाइन के आर-आर बंद होने वाले प्रत्येक ऐसे फाटक पर पर्याप्त दूरी पर स्थावर सिगनल लगाये जायेंगे, स्टेशन सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इंटरलाक्ड) फाटकों को छोडकर। फाटक सड़क यातायात के लिए खुले होने होने पर ये सिगनल अप और डाउन दोनों दिशाओं में, रूकने के संकेत देंगे।

(2) यदि विशेष अनुदेशों के अधीन कोई निषेध नहीं लगाया गया है तो, फाटक के रोक (स्टॉप) सिगनल पर 'जी' चिन्ह (मार्कर) जायेगा।

स.नि.3.34 - **'जी'**-मार्कर लगाए गए सिगनल को जब लोको पायलट 'ऑन' स्थिति में पाएगा तो वह लंबी सीटी बजाएगा और इस सिगनल के सामने आकर गाड़ी को रोक देगा। यदि दिन में एक मिनट इंतजार करने तथा रात में 2 मिनट रूकने के बाद सिगनल **'ऑफ'** स्थिति में नहीं आता है वह सावधानी पूर्वकक गाड़ी को आगे बढ़ाएगा तथा पुन: समपार फाटक के सामने रूक जाएगा।

यह आश्वस्त हो जाने के बाद कि फाटक सड़क यातायात के लिए बंद एवं लॉक किया हुआ है, लोको पायलट अपनी सीटी बजाएगा और सावधानीपूर्वक समपार के आगे बढ़ जाएगा।

3.35 स्टेशनों के बाहरी साइडिंगों के कॉटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन :

यदि मेन लाइन पर किसी लगह कॉटे हैं, जो ब्लॉक स्टेशन नहीं है तो ऐसे कॉटों की रक्षा और उनका प्रचालन, सिगनलों द्वारा या अन्य गाड़ियों के संचालन के लिए इस प्रकार किया जायेगा जैसा कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

डी : सिग्नलों तथा कॉटों का प्रचालन

3.36 साणारणतया स्थावर सिगनल

(1) हर स्थावर सिगनल इस प्रकार का होगा किा उसके किसी भाग या संयोजक के खराब हो जाने पर वह सिगनल अपने सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत पर रहे उस पर लौटकर आ जाये।

(2) किसी गाड़ी को पास करने के लिए 'ऑफ' किये गये सिगनल को निम्नलिखित स्थितियों को छोड़कर तब तक 'ऑन' नहीं किया जायेगा जब तक कि उस सिगनल द्वारा नियंत्रित पूरी गाड़ी पास नहीं हो जाती अर्थात :-

ए) : यदि किसी दुर्घटना को टालना हो -

(एए) जहां प्रस्थान कर रही गाड़ियों के लिए अर्थात् वैसी गाड़ियों लिए, जो एक बार ठहरने के बाद स्टेशन से छूट रही हैं, "ऑफ" किए गए स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर को अन्य गाड़ी को पहले जाने की प्राथमिकता देने अथवा उसके क्रॉस कराने के उद्देश्य से पूर्व स्थिति में लाना अपेक्षित हो तब उसे निम्नलिखित पूर्व-सावधानियां बरतने के बाद ही पूर्व स्थिति में लाया जाएगा :-

(i) संबंधित स्टार्टर तथा एडवांस्ड स्टार्टर को वापस ऑन स्थिति पर लाया जा सकता है और उसके बाद ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर द्वारा उस गाड़ी के लोको पायलट को, जिसके लिए सिग्नलों को ऑफ किया गया था,विशेष अनुदेशों के तहत संचार के किसी सुरक्षित साधन से अथवा जहां संचार के सुरक्षित साधन उपलब्ध नहीं हों, इस बात का लिखित मेमो देकर कि उक्त सिग्नलों को वापस ऑन कर दिया गया है और कि लोको पायलट गाड़ी आगे नहीं बढ़ाएगा;

(ii) जब तक लोको पायलट को उप खण्ड (i) में यथावर्णित संचार के सुरक्षित साधनों द्वारा अथवा एक लिखित मेमो देकर सूचित नहीं कर दिया गया हो और उससे प्राप्ति-सूचना नहीं मिल गई हो, तब तक सेट किए गए मार्ग को नहीं बदला जाएगा बशर्ते कि किसी दुर्घटना को टालने के लिए ऐसा करना जरूरी नहीं हो; अथवा

(बी) जहॉं सिगनल को स्वचल रूप में 'ऑन' स्थिति में वापस ले आने की व्यवस्था है, वहॉं सामान्य स्थिति में तब तक वापस नहीं किया जायेगा जब तक कि पूरी गाड़ी सिगनल से पास नहीं हो जाती।

(3) स्टेशन सीमा के अंदर स्टेशन मास्टर की और स्टेशन सीमा के बाहर उस सिगनल के प्रचालन के लिए स्वतंत्र रूप से उस समय प्रथारी व्यक्ति की अनुमति के बिना कोई भी स्थावर सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जायेगा।

स.नि.3.36 (ए)- सिगनलों के संचालन के लिए जिममेदार कर्मचारी दिन में भुजा और रात्रि में पिछली बत्ती या विद्युत पुनरावर्तक सिगनलों के मामले में दिन में भुजा पुनरावर्तक और रात्रि में भुजा तथा रोशनी पुनरार्वतक दोनों का या रंगीन बत्ती सिगनलों के मामले में लगाए गए पुनरार्वतक द्वारा दर्शाए गए सिगनलों के संकेतों का अवलोकन करने के बाद अवश्य देखेंगे कि सिगनल के संकेत सिगनलों को प्रचालित करने वाले लीवर/स्वीचों के स्थिति के अनुरूप है।

(बी) स्टेशन पर पहुँचने वाली गाड़ी के लिए सिगनलों को गाड़ी आने के 10 मिनट से ज्यादा पूर्व नहीं ऑफ किये जायेंगे या इससे कम जहॉं छोटे ब्लॉक खण्ड पर 10 मिनट से कम रनिंग टाईम है या पिछले स्टेशन से गाड़ी का सेक्शन में प्रवेश सिगनल प्राप्त न कर लिया गया हो।

नोट : जहॉं स्थानीय परिस्थिति ऊंचे चढ़ाई के कारण गाड़ियों को सिगनल पर रोकने की अनुमति नहीं देता है वहॉं पिछले स्टेशन को लाइन क्लीयर देने से पहले आगमन सिगनलों को **ऑफ** किया जा सकता है।

(सी) (i) (1) किसी गाड़ी को पास करने के लिए एक बार **ऑफ** किए गए सिगनल को सामान्य परिस्थितियॉं में **ऑन** स्थिति में वापस नहीं किया जाएगा। साधारण नियम 3.36 (2) में उद्धत आपातकाल की स्थिति तभी समझी जाएगी जब किसी दुर्घटना का निवारण करना है।

(2) **यदि** किसी आपातकाल में आगमन सिगनल बिना उस गाड़ी के आगमन के पूर्व ही ऑन स्थिति में करना पड़े तो सिवाय दुर्घटना निवारण की दशाओं के कॉटों को तब तक नहीं बदला जाएगा जब तक कि वह गाड़ी खड़ी न हो गयी हो।

(3) यदि प्रस्थान एवं अग्रिम प्रस्थान सिगनल गाड़ी प्रस्थान के लिए ऑफ किए गए हों और किसी गाड़ी के क्रॉसिंग या प्राथमिकता देने के उद्देश्य से वापस करना पड़े तो प्रस्थान /अग्रिम प्रस्थान सिगनल ऑन स्थिति में वापस करने के पूर्व निम्नलिखित सावधानियॉं आवश्यक है :-

(क) गाड़ी के चालक को जिसके लिए सिगनल ऑफ किया गया है को लिखित ज्ञापन द्वारा सूचित किया जाना चाहिए कि उसका सिगनल ऑन स्थिति में किया जाएगा और उसको प्रस्थान नहीं करना चाहिए। ज्ञापन के कार्यालय के प्रति पर चालक की लिखित पावती भी प्राप्त कर लेना चाहिए।

(ख) इकहरी लाइन खण्ड पर जहॉं मूर्त प्राधिकार चालक को दिया जा चुका हो उसे वापस ले लेना चाहिए।

(ii) इकहरी लाइन पर एक ही समय में अथवा लगभग एक ही समय में किसी अन्तर्पाशित रहित स्टेशन पर दो गाड़ी के लिए सिगनलों को ऑफ किया जाएगा जिसे स्टेशन मास्टर ने पहले लेने का फैसला किया है तथा दूसरी गाड़ी को बाहरी सिगनलों पर रोक जाएगा। लेकिन बाद में दूसरी गाड़ी को प्राथमिकता देने हेतु व्यवस्था में परिवर्त्तन करना आवश्यक है तो स्टेशन मास्टर पहले सभी सिगनल को ऑन स्थिति में कर देगा एवं रखेगा जब तक दोनों गाड़ी खड़ी न हो जाए, तब उचित गाड़ी को प्राथमिकता दी जा सकती है।

(iii) बड़े यार्डों में केबिन द्वारा जहॉं पायलट द्वारा शंटिग होता है, यदि गाड़ी में कोई खराबी नहीं है बिना रूके सीधे जाने वाली गाड़ी के लिए कोई झंडी या रोशनी नहीं प्रदर्शित करेगा। किंतु खतरे का सिगनल प्रदर्शित करेंगे। स्टेशन पर बिना रूके सीधी जाते समय ऐसे सिगनल की निगरानी के लिए ब्रेकवान के दरवाजे या बरामदे में उपस्थित रहेगा।

<u>नोट</u> : स्टेशन कर्मचारीएवं ट्रेन कर्मचारी के बीच सिगनलों के अदान-प्रदान संबंधी नियम, सामान्य एवं सहायक नियम 4.42 देखें -

(डी) विद्युतीकृत सेक्शन में सिगनलों के ऑफ करने के लिए नियम - विद्युतकर्षण से चालित सभी उपनगरीय गाड़ियों के लिए चाहे स्टेशन पर रूकती हो या नहीं अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त होते ही संबंधित प्रस्थान सिगनल को ऑफ कर देना चाहिए। मोटर मैन/चालक एवं गार्ड का यह उत्तरदायित्व होगा कि व अपनी गाड़ी को ऐसे स्टेशन पर रोके जिस पर कार्यकारी समय-सारणी में ठहराव दिया गया है, यद्यपि स्टेशन का प्रस्थान सिगनल पहले से ही ऑफ कर दिया गया हो।

3.37 <u>सिगनलों के स्वाभाविक संकेत</u> :

(1) जब तक कि अनुमोदित विषेष अनुदेशों के धीन अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक स्वचल सिगनलों को छोड़कर स्थावर सिगनल अपनी सामान्य स्थिति में सदा सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत देंगे।

(2) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का सामान्य संकेत 'आगे बढ़ो' हैं किंतु जहॉं अगला सिगनल हस्तचालित है वहॉं सामान्यत: प्रदर्शित संकेत 'सतर्क' या 'सावधान' होगा।

3.38 <u>गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कॉटे</u> : - स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के लिए तब तक सिगनल ऑफ करने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि -

(1) (क) सभी सम्मुख (फेसिंग) कॉटे जिन पर से गाड़ी पास होगी ठीक प्रकार से बैठा कर ताले नहीं लगा दिये जाते
(ख) सभी अनमुख (ट्रेलिंग) कॉटे जिन पर से गाड़ी पास होगी ठीक प्रकार से बैठा नहीं दिये जाते तथा
(ग) जिस लाइन पर से गाड़ी को पास होना है वह साफ है और उस पर कोई अवरोध नहीं है।

(2) जब भी स्थिर लोड, माल डिब्बे, यान द्वारा या ऐसी गाड़ी से जो किसी दूसरी गाड़ी को क्रॉस करने या आगे जाने देने के लिए अथवा स्टेशन पर गाड़ी के आने के तत्काल बाद रनिंग लाइन पर अवरोध उत्पन्न होता है, तो दोहरी लाइन सेक्शनों के पीछे की ओर तथा इकहरी लाइन सेक्शनों पर दोनो ओर के कॉटों को अवरूद्ध लाइन के विरूद्ध सेट कर दिया जाएगा, लेकिन उस स्थिति को छोड़कर जब उस लाइन पर तत्काल उस दिशा में शंटिग या अन्य संचलन की आवश्यकता हो।

<u>स.नि.3.38</u> (क) इकहरी लाइन के रोड साइड के स्टेशनों पर जब कभी दो गाड़ियों को क्रॉस करना हो तो किसी एक गाड़ी हेतु सिगनल ऑफ करने के पहले स्टेशन के प्रत्येक छोर के सम्मंख काटें दो गाड़ियों के आगमन हेतु अवश्यक ही

सेट एवं पाशित किया जाएगा ।उदाहरण के तौर पर कोई भी सिगनल 'ऑफ' स्थिति में लाने के पहले स्टेशन के हावड़ा छोर वाले प्वांइटों को अप गाड़ियों के लिए तथा डाउन गाड़ियों के लिए स्टेशन के मुगलसराय वाले छोर के प्वांइटों को सेट किया जाना चाहिए । उपर्युक्त नियम फिर भी सिर्फ गैर अन्त: पाशित स्टेशनों के लिए लागू हैं ।

(ख) अन्त: पाशित एवं गैर-अन्त: पाशित दोनों प्रकार के स्टेशनों पर गाड़ियों का लिया जाना ।

(i) सामान्यत: सवारी गाड़ियँ प्लेटफार्म लाइन पर ली जाएगी ।

(ii) जहाँ गाड़ियों को बिना रूके सीधे जाना है, वह स्टेशन के सीधी लाइन से पास होगी । हालाँकि, यदि कार्यकारी समय सारणी (डब्ल्यूटीटी) में शामिल विशिष्ट आदेशों द्वारा अनुमोदित किया जाता है, तो ट्रेनों को बिना रुके 30 किमी प्रति घंटे की गति से मुख्य लाइन से सटे पहली दिशात्मक लूप लाइन के माध्यम से चलाने की अनुमति दी जा सकती है, अन्यथा ट्रेनें ए के माध्यम से चलेंगी। 15 किमी प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति पर लूप लाइन।
लोको पायलट/मोटरमैन और गार्ड के मार्गदर्शन के लिए यातायात अनुभाग के आरंभ और अंत में उपयुक्त संकेत बोर्ड, जिस पर मुख्य लाइन के निकट पहली दिशात्मक लूप लाइन पर 30 किमी प्रति घंटे की अधिकतम गति की अनुमति है, प्रदान किया जाएगा। (C/S-2)

iii) जब दो सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर क्रॉस करती है, जहाँ केवल एक प्लेटफार्म है और दोनों गाड़ियों का रूकना निर्धारित है तो पहली गाड़ी सामान्यत: प्लेटफार्म लाइन पर ली जानी चाहिए ।

<u>नोट</u> : हावड़ा एवं सियालदह मंडलों के उपनगरीय सेक्शन पर यह नियम लागू नहीं होता है ।

3.39 <u>सम्मुख (फेसिंग) कॉटों पर ताला लगाना</u> :

जब सम्मुख (फेसिंग) कॉटे अन्तर्पाशित (इंटरलॉक्ड) या चाभी से ताला बंद होने वाले नहीं है तब किसी गाड़ी को पास करने के लिए उन्हें या तो क्लैम्प से या थ्रू बोल्ट द्वारा कराकर उनसे साधारण ताला लगा दिया जायेगा । केवल कॉटों को चलाने वाले लीवर पर ताला लगाना पर्याप्त नहीं है ।

<u>स.नि.3.39</u>

(क) सभी अन्तर्पाशन रहित सम्मुख कॉटों जिसपर किसी ट्रेन को स्टेशन में प्रवेश या प्रस्थान करते समय पास करना है, को साधारण नियम 3.39 के अनुसार उपयुक्त रूप से सेट एवं पाशित किया जाएगा ।

(i) कॉटों को सेट एवं लॉक करने हेतु कार्यरत कॉटावाला /पोर्टर या कोई अन्य उपयुक्त प्रशिक्षित व्यक्ति जिसे सक्षम पदाधिकारी (मं.रे.प्र) द्वारा ऐसे कर्त्तव्यों के निष्पादन के लिए नियुक्त किया गया हो, अधिकृत रेल सेवक हैं ।

(ii) कॉटों को पाशित करने हेतु प्रयोग में लाये जाने वाले चाभी जब प्रयोग में नहीं होंगे तो स्टेशन मास्टर अथवा अन्य व्यक्ति जिसे समुचित रूप से मंडल रेल प्रबंधक के द्वारा प्राधिकृत किया गया हो, के व्यक्तिगत अभिरक्षण में रहेगा ।

(iii) (क) जब कभी संपूर्ण सवारी, मिक्स्ड या मालगाड़ी या इसका हिस्सा या यात्रियों से लदे वाहन का मेन / रनिंग लाइन पर शंटिंग करने की आवश्यकता है, तो सम्मुख कॉटे जिस पर इसे पास करनी है उसे अवश्य ही या तो जहाँ दिया गया है वहाँ लॉक लीवर को खींचकर यदि अन्तर्पाशन ऐसा करने की अनुमति देता है या कॉटों को क्लैम्प करके जहाँ कॉटे को क्लैम्प करके जहाँ कॉटें अन्तर्पाशन रहित है अथवा लॉक लीवर को खींचने की अन्तर्पाशन अनुमति नहीं देता है ।

(ख) यात्रियों से नहीं लदे वाहनों के शंटिंग के मामले में स्थानीय चाहित कॉटा अवश्य ही मानव रक्षित रहेगा तथा कॉटों को क्लैम्प एवं ताला लगाने के बाद ही सम्मुख दिशा के सभी संचलन किए जाएंगे । जहाँ यह व्यावहारिक नहीं है स्टेशन कार्य संचालन अनुदेशों में इसके लिए विशेष छूट का प्रावधान अवश्य किया रहेगा । हालांकि यह स्प्रिंग लीवर के साथ स्थानीय चालित कॉटा पर यह लागू नहीं होता है ।

(ग) शंटिंग के प्रभारी कर्मचारी उपरोक्त अनुबंधों के पालन हेतु सीधे जिम्मेवार होंगे ।

(घ) **ऐसे** स्टेशन पर जहाँ माल यार्ड पृथक है वहाँ माल यार्ड के कॉटों को शंटिंग उद्देश्य के लिए लॉक करने की आवश्यकता नहीं है ।

(iv) <u>सम्मुख कॉटे पाशित है, कि लिए सिगनल दिखलाना-</u> इकहरी लाइन के सभी स्टेशनों पर जब कॉटे पाशित किए गए हों जैसा निर्देशित हों, कॉटों पर का व्यक्ति स्टेशन की ओर स्थायी रूप से लाल सिगनल दिखाता रहेगा जब तक कि सिगनलों 'ऑफ' नहीं कर दिया जाता है । उसके बाद वह ट्रेन या इंजन की ओर स्थायी रूप से हरा सिगनल दिखता रहेगा जब तक वह कॉटों को पास नहीं कर जाता है ।

<u>नोट</u> : यदि चालक पाता कि स.नि.3.39 (क) (iv) में दिए गये शर्तों को पूरा नहीं गिया गया है, वह अपने गति को धीमी कर देगा तथा कॉंटों पर से अति सतर्कता पास करेगा और इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर / मंडल रेल प्रबंधक को देगा।

ये नियम उन सभी मामलों में लागू होंगे जहाँ गाड़ियों को या तो स्टेशन से, जो अन्तर्पाशन रहित (नन-इंटरलॉक्ड) हैं, बिना रूके पास करना या रूकना है।

(v) कॉंटावाला जो आनेवाली गाड़ी हेतु सम्मुख कॉंटों पर है, उन्हें तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक गाड़ी उल्लेघन चिन्ह साफ करके न खड़ी हो जाए। स्टेशन पर गाड़ी पहुँचने के बाद कॉंटावाला दिखाएगा :-

क) यदि गाड़ी सम्पूर्ण पहुँच चुकी है और उल्लंघन चिन्ह साफ करके खड़ी है तो स्टेशन की ओर हरा सिग्नल,

ख) स्टेशन की ओर लाल सिगनल

(i) यदि गाड़ी संपूर्ण नहीं पहुँची है और / या

(ii) जब यह उल्लंघन चिन्ह साफ नहीं किया है।

कार्यरत स्टेशन मास्टर यह बात ध्यान में रखेगा कि सम्मुख कॉंटा पर से कॉंटावाला क्या सिगनल दे रहा है।

(ख) <u>गाडियों को ग्रहण करना</u> - गाड़ियों को ग्रहण करने का कार्य स.नि.3.39 के अनुसार किया जाय।

(ग) (i) परिचालित लाइन से साइडिंग को या साइडिंग से परिचालित लाइन को ले जाने वाले सभी अन्तर्पाशन रहित (नन-इंटरलॉक्ड) कॉंटे (ताला या चाभी से बंद होने वाले) स्थायी तालाबंद कॉंटां की श्रेणी में आते हैं और परिचाति लाइन से अलगाव को सुनिश्चित करने के लिए उसमें स्थाई तौर पर ताला बंद रहना चाहिए।

(ii) कॉंटों का विवरण, जिन्हें स्थायी तालाबंद कॉंटा माना गया है एवं उनकी सामान्य स्थिति जिसमें ऐसे कॉंटों को सेट एवं पाशित रखना है, का स्टेशन संचालन नियम में उल्लेख किया जाएगा।

(iii) सभी स्थायी ताला बंद को साधारण नियम 3.39 के अनुसार पाशित रखा जाएगा तथा इसके अतिरिक्त ऐसे कॉंटों को ससंचालित करने वाले लीवर भी पाशित रखे जाएँगे यदि लीवर की बनावट ऐसा करने की अनुमति देता हो।

(iv) जब स्थायी तालाबंद कॉंटों की स्थिति शंटिंग उद्देश्य हेतु परिवर्तित करने की आवश्यकता हो, तो स्टेशन संचालन नियम के द्वारा सतर्कता से संचालित करने के लिए प्राधिकृत कर्मचारी ऐसे कॉंटों पर संचालन हेतु उन्हें सही सेट एवे लॉक किए गए हैं, को देखने तथा प्रत्येक संचालन हेतु सही हाथ सिगनल प्रदर्शित करने के लिए जिम्मेवार होंगे। इन पर संचलनों के समाप्ति के उपरांत वहीं कर्मचारी ऐसे कॉंटों को पुन: उन्हें सामान्य स्थिति में करके सेट एवं लॉक करने तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर या कोई दूसरा व्यक्ति जिसे स्टेशन संचालन नियम द्वारा चाभियों को अभिरक्षण में रखने हेतु प्राधिकृत किया गया हो, को कॉंटों की चाभी वापस करने के लिए भी जिम्मेवार होंगे।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर या कोई दूसरा व्यक्ति जिसे स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्राधिकृत किया गया हो, ऐसे कॉंटों पर कार्य की समाप्ति के पश्चात देखने के लिए जिममेवार होगा कि आवश्यक चाभियॉं उसे वापस कर दी गयी हैं तथा व्यक्तिगत निरीक्षण करके कि कॉंटें अपने सामान्य स्थिति में सही-सही पुन: सेट किये गये हैं, स्वयं को संतुष्ट करेगा। की-लॉक्ड कॉंटों के मामले में सही चाभी का अभिरक्षण में रहना यह संकेत करता है कि कॉंटे की संटंग सामान्य स्थिति में है।

3.40 <u>निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें</u> :-

1) यदि गाड़ी अंतिम स्टेशन के अलावा और कहीं निकट (होम) सिगनल की ओर आ रही है तो सिगनल को, गाड़ी निकट (होम) सिगनल के बाहर खड़ी करने के पहले 'ऑफ' नहीं किया जायेगा, जब तक कि-

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर), सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है अथवा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर अनुमुख (ट्रेलिंग) कॉटे से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी रूकने के लिए नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।

2) यदि गाड़ी को पहले निकटहोम) सिगनल के बाहर रोक लिया जाता है तो सिगनल को तभी 'ऑफ' किया जा सकता है तब :-

(ग) दोहर (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाइन साफ है अथवा

(घ) इकहरी (सिंगल) लाइन पर अनुमुख (ट्रेलिंग) कॉंटों तक या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के चलने के लिए नियत स्थान तक लादन साफ है।

3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी किसी भी दशा में :-

(क) द्वि-संकेती लोअर क्वाड्रेंट या द्वि-संकेती रंगीन बत्ती वाले सिगनलों के स्टेशनों पर 180 मीटर से कम नहीं होगी, अथवा

(ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल के स्टेशनों पर 120 मीटर से कम नहीं होगी

4) यदि जिस लाइन पर गाड़ी जाने वाली हो उसके लिए अनुमोदित डिजाइन का सैंड हैम्प है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन डिरेलिंग स्विच की व्यवस्था है तो वे उप नियम (3) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी के अनुसार एवजी माने जायेंगे।

<u>स.नि. 3.40</u> (i) यदि दोहरी लाइन स्टेशन पर अंतिम रोक सिगसनल के आगे ब्लॉक सेक्शन में अवरोध हो और किसी गाड़ी को उस सिगनल तक ले जाना हो तो चालन की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक गाड़ी पहले निकट सिगनल या अंतिम रोक सिगनल के पीछे के सिगनल पर रोक नहीं दी जाती है।

(ii) प्रस्थान प्राधिकार के बिना कोई गाड़ी अगले स्टेशन के लिए स्टेशन से प्रस्थान करती है तो उस गाड़ी को स्टेशन यार्ड रहित रहने के बावदूद भी निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करके प्रवेश नही कराना चाहिए, बल्कि सिगनल रहित लाइन में गाड़ियों के प्रवेश कराने की सभी विधियों का पालन करके टी/409 फार्म जारी किया जाएगा। हस्तलिखित फार्म दो प्रतियों में तैयार किया जाएगा जिसमें रिकार्ड प्रति पर चालक से पावती लेने के बाद उसे प्रति सौंपा जाएगा और गाड़ी को पायलट द्वारा प्रवेश कराया जाएगा।

(iii) इकहरी लाइन सेक्शन के किसी स्टेशन पर जहॉं गाड़ियों के साथ-साथ ग्रहण की सुविधा उपलब्ध नहीं है, गाड़ियों के क्रॉसिंग के दौरान पहली गाड़ी प्रथम स्टॉप सिगनल के पास खड़ी कर दी जाएगी तथा विपरीत दिशा से आने वाली बाद की गाड़ी रिसेप्शन सिगनल (ग्रहण सिगनल) ऑफ करके लूप लाइन पर संबंधित शर्तों को पूरी करने के बाद ग्रहण की जाएगी।

3.41 <u>बाहरी (आउटर) सिगनल को ऑफ करने की शर्तें</u> :

1) यदि गाड़ी स्टेशन के अलावा किसी दूसरी स्टेशन की बाहरी (आउटर) सिगनल की ओर आ रही है तो गाड़ी सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जायेगा,जब तक कि लाइन जिस पर स्टेशन के अंदर गाड़ी लेनी है, नीचे लिखे अनुसार साफ नहीं है -

क) दोहरी (डबल) लाइन पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक तथा

ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर प्रथम सम्मुख (फेंसिंग) कॉंटों से आगे पर्याप्त दूरी तक।

2) यदि गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल के बाहर रोक लिया गया है तो सिगनल को तब तक ऑफ नहीं किया जायेगा जब तक प्रथम सम्मुख (फेसिंग) कॉंटों तक या जिस स्टेशन पर सम्मुख (फेसिंग) कॉंटे नहीं है, वहॉं निकट (होम) सिगनल तक लाइन साफ नहीं है।

<u>स.नि.3.41</u> **(क)** जहॉं प्वांयटों के निकट शंटिंग उद्देशय से गाड़ियों को रोकन की जरूरत है :

i) आउटर सिगनल को 'ऑफ' स्थितिमें तब सतक नहीं लाया जाएगा जब तक कि गाड़ी खड़ी न कर दी गई हो। इसके बाद इसे 'ऑफ' किया जाए तथा गाड़ी को होम सिगनल तक लाया जाएगा तथा इसके आगे के संचलन का नियंत्रण कॉलिंग-ऑन-आर्म द्वारा किया जाएगा ।

ii) कॉलिंग 'ऑन-आर्म न रहने पर लोको पायलट को मार्ग-निर्देश देकर ऑन स्थिति में होम सिगनल के पार उस व्यक्ति द्वारा लाया जाएगा जिस स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को देने के लिए टी/409 फार्म किया गया हो ।

(ख) बिना उचित प्राधिकार के यदि गाड़ी स्टेशन से प्रस्थान करती है, तो यदि स्टेशन यार्ड बिना किसी व्यवधान के भी रहता है, तो भी आउटर सिगनल को ऑफ करके अगला ब्लॉक स्टेशन गाड़ी को ग्रहण (रिसीव) नहीं करेगा, बल्कि लोको पायलट को टी/409 जारी किया जाएगा तथा गाड़ी को पायलट करके स्टेशन में प्रवेश कराया जाएगा ।

3.42 अंतिम स्टॉप सिग्नल या इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल को 'ऑफ' करने की शर्तें।-

(1) डबल लाइन पर, अंतिम स्टॉप सिग्नल या इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल नहीं होगा जब तक ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं हो जाता, ट्रेन के लिए 'ऑफ' कर दिया जाता है अग्रिम रूप से।

(2) सिंगल लाइन पर -

(ए) किसी ट्रेन के लिए अंतिम स्टॉप सिग्नल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि लाइन क्लियर न हो जाए ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से प्राप्त किया गया।

(बी) इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नलिंग के लिए -

(i) सबसे पहले, यातायात की दिशा स्थापित की जाएगी और फिर लाइन क्लियर की जाएगी निर्धारित दिशा-निर्देश के अनुसार ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से प्राप्त किया जाता है यातायात का;

(ii) यातायात की दिशा स्थापित करने के बाद ही ट्रेनों की आवाजाही शुरू की जाएगी 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक अनुभाग' की अनुमति दी जाएगी; और

(iii) इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर पहले से प्राप्त न कर लिया गया हो और यातायात की दिशा स्थापित न हो गई हो।

स्पष्टीकरण: सिंगल लाइन इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नलिंग पर, दो आसन्न ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन को दो उप-खंडों में विभाजित किया गया है, पहला खंड जिसे 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक अनुभाग' कहा जाएगा और इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नल से ब्लॉक के पहले स्टॉप सिग्नल के बीच का खंड कहा जाएगा। आगे के स्टेशन को 'ब्लॉक नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक अनुभाग' कहा जाएगा।

(Authority : Gazette Notification No. GSR 1168(E) dated 05-12-2018 and Executive Director/Safety II/ Railway Board's letter no. 2017/Safety(A&R)/19/12 dated 20.12.2018).

3.43 <u>चेतावनी (वार्नर) सिगनल को ऑफ करने की शर्तें</u> :

चेतावनी सिगनल किसी ऐसी गाड़ी के लिए 'ऑफ' नहीं जायेगा जिसका स्टेशन पर रूकना निर्धारित है या जिसे अनियमित रूप से रोका जाना है ।

<u>स.नि.3.43</u> चालू चेतवानी सिगनल केवल तभी **ऑफ** कियाजा सकता है जब अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो तथा गाड़ी मेन लाइन से बिना रूके पास करना अभिप्रेत हो और इस इस बिना विचार किए कि स्टेशन सीमा में किसी प्रकार का गति प्रतिबंध है सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनल संबंधित गाड़ी के लिए ऑफ कर दिया गया है ।

3.44 <u>फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें</u> :

फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को तब तक ऑफ नहीं किया जायेगा जब तक संबंधित समपार (लेबिल प्रॉसिंग) अवरोध रहित नहीं हो जाता है/जाते हैं और ऐसे समपार (लेबिल क्रॉसिंग) या कॉसिंगों के फाटक सड़क यातायात के लिए बंद करके उसे ताले नहीं लगा दिए जाते । जहाँ फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल स्टेशन के सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इंटरलॉक्ड) है वहाँ उसका प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा ।

3.45 <u>बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें</u> :

बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक गाड़ी उस रोक सिगनल पर खड़ी नहीं कर दी जाती जिसके नीचे वह बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल लगा है।

3.46 <u>शंटिंग के लिए स्थापर सिगनलों का प्रयोग</u> :

1) **शंटिंग के लिए स्टेशन के बाहरी (आउटर), निकट (होम) और अंतिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल 'ऑफ' नहीं किये जायेंगे।**
2) **जिन स्टेशनों पर अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगे हैं, उन पर शंटिंग के लिए प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनलों को ऑफ किया जा सकता है, यदि इसमें अन्तर्पाशन द्वारा कोई रूकावट होती है और जहाँ शंटिंग सिगनल नहीं लगे हैं वहाँ हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जायेगा।**

3.47 <u>एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल को 'ऑफ' करना</u> :

उन स्टेशनों को छोड़कर जहाँ विशेष अनुदेशों के अधीन अंतर्पाशन या यार्ड की बनावट के कारण कोई प्रतिकूल कार्यविधि निरापद है जब दो या दो से अधिक गाड़ियाँ एक साथ किसी ओर से आर रही है तो केवल एक ही गाड़ी के लिए सिगनल ऑफ किये जायेंगे और दूसरे आवश्यक सिगनल तब जब ऑन रखे जायेंगे, जब तक कि वह गाड़ी जिसके लिए सिगनल ऑफ किये गये हैं स्टेशन पर खड़ी नहीं हो जाती या स्टेशन से निकल नहीं जाती और उस गाड़ी के लिए ऑफ किये गये सिगनल फिर से ऑन नहीं कर दिए जाते।

3.47 (1) जब दो या अधिक ट्रेनें किसी भी दिशा से एक साथ आ रही हों, तब एक ही समय में एक से अधिक ट्रेनों के लिए 'ऑफ' सिग्नल देना, गैर-पृथक (नॉन-आइसोलेटेड) लाइनों पर, विशेष निर्देशों के अंतर्गत अनुमत किया जा सकता है, बशर्ते कि नियम 3.40 के अंतर्गत पर्याप्त दूरी की आवश्यकताएँ पूर्ण हों; तथा अनुमोदित विशेष निर्देशों के अंतर्गत तब भी अनुमत किया जा सकता है जब नियम 3.40 के अंतर्गत पर्याप्त दूरी की आवश्यकताएँ पूर्ण न हों।

निम्नलिखित एसआर को जीआर 3.47 के तहत शामिल किया जाएगा।

<u>स.नि.</u> 3.47

1. 3.47 (1) के तहत ऐसी सभी डिस्पेन्सतिओन्स को एस.आई.पी और एस.डब्ल्यू.आर आरेख में "भौतिक पृथक्करण के बिना एक साथ ट्रेन संचालन" शीर्षक के तहत अलग से सूचीबद्ध किया जाएगा।
2. सभी " भौतिक पृथक्करण के बिना एक साथ ट्रेन संचालन" को "विशेष निर्देशों" या "अनुमोदित विशेष निर्देशों" के तहत अनुमोदित निर्देशों के साथ स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जाएगा।
3. ठीक विपरीत ट्रेन को संचालन के अनुमति देने के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा साइट की आवश्यकताओं के अनुसार विशेष सावधानियां आधार पर ट्रेन को संचालन पर विचार किया जा सकता है। यदि कोई।
4. जीआर 3.47 (1) के तहत ट्रेनों की संचालन की अनुमति देने से पहले, यार्ड में ढलान, गति, वक्रता आदि जैसी स्थानीय स्थितियों पर विचार किया जा सकता है। (C/S-16)

3.48 <u>द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप से (आउट ऑफ कोर्स) रोकना</u> :

द्वि-संकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर जब ऐसी गाड़ी को जो बिना रूके वहाँ से पास होनी है अनियमित रूप से रोका जाना है तो उसे स्टेशन पर तब तक नहीं आने दिया जायेगा जब तक कि ऐसे स्टेशनों पर जहाँ -

क) चालू चेतावनी (वर्किंग वार्नर) सिगनल लगे हैं। किंतु प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगे हैं, चालू चेतवानी (वर्किंग वार्नर) सिगनल ऑन नहीं कर दिया जाता।

ख) प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल लगे हैं किंतु चालू चेतावनी (वार्किंग वार्नर) सिगनल नहीं लगे हैं संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल ऑन नहीं कर दिया जाता।

ग) चालू चेतावनी (वर्किंग वार्नर) सिगनल और प्रस्थान (स्टार्टर) दोनों ही सिगनल लगे हैं दोनों सिगनल ऑन नहीं कर दिये जाते और

घ) न तो चालू चेतावनी (वार्किंग वार्नर) सिगनल है और न प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल ही लगे हैं, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल ऑन रखकर गाड़ी को उसके बाहर खड़ा नहीं कर दिया जाता।

<u>स.नि.3.48</u> क) यदि आउटर या अंतिम स्टाप सिगनल के बाहर (आउट साइड) शंटिंग करना आवश्यक है, तो लोको पायलट को **'ऑन'** स्थिति में सिगनल को पार करने के लिए फार्म टी/1806 पर लिखित प्राधिकार दिया जाएगा ।

ख) स्टार्टर या एडवांस्ड स्टार्टर के बाहर शंटिंग पूरी हो जाने पार लोको पायलट की तरफ वाले सिगनल की ओर अपनी गाड़ी को पीछे करने के लिए सिगनल ऑफ नहीं कर दिया जाता है ।

ग) जब **'ऑन'** स्थिति में सिगनल को पार करने के लिए टी 806 फार्म प्राधिकार के रूप में जारी किया जाता है या स्टेशन पर किसी शंटिंग कार्य के लिए जहाँ शंटिंग कार्य को नियंत्रित करने के लिए गार्ड जिम्मेवार है, लोको पायलट को सुपुर्द किए जाने के पहले गार्ड द्वारा इस पर हस्ताक्षर किया जाएगा तथा यदि लोको पायलट साक्षर नहीं है तो इसके बारे उसे समझाया जाएगा ।

घ) यदि एक बार गाड़ी शंटिंग करके साइडिंग में पहुँचा दी जाती तो वह वहाँ से नहीं हटेगी जब तक कि उससे फार्म टी 806 पर ऐसा करने के लिए या साइडिंग सिगनल को **'ऑफ'** करके यदि उसका प्रावधन किया गया होता या गार्ड द्वारा हस्ताक्षारित होने पर उसे गाड़ी छोड़ने का आदेश नहीं दिया जाता है ।

3.49 <u>सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना</u> :

1) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर स्थावर सिगनलों, संकेतकों और शंटिंग लिमिट बोर्डों, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बत्तियाँ सूर्यास्त के समय जलाई जायें और सूर्योदय तक अथवा उससे पहले या बाद तक जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये न बुझाई जाये ।

2) उपनियम (1) निम्नलिखित पर लागू नहीं होगा अर्थात :

(क) (एप्रॉच) प्रकाशित सिगनल पर,

(ख) रंगीन बत्ती सिगनल और स्थिति बत्ती सिगनल को जो दिन-रात प्रकाशित रखे जायेंगे तथा

(ग) ऐसे सेक्शन को जहाँ रात में कोई गाड़ी चलने कार्यक्रम नहीं है ।

3) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स्थावर सिगनल संकेतक और शंटिंग लिमिट बोर्ड, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बत्तियाँ जलाने पर तेज रोशनी देती रहे और बत्तियों के लैसों और शीशों की भली प्रकार सफाई की जाय और पीछे की बत्तियाँ स्पष्ट दिखाई दें ।

4) जब कभी रात्रि के सिगनलों का प्रयोग हो, तो स्टेशन मास्टर तब तक लाइन क्लीयर नहीं देगा जब तक कि वह या तो स्वयं या विशेष अनुदेशों के अनुसार निर्धारित रीति से आश्वस्त नहीं हो जाता कि उसके स्टेशन के स्थावर सिगनलों की आने वाली गाड़ी से संबंधित बत्तियाँ यदि वे प्रवेश प्रकाशित नहीं हैं, जल रही हैं। यदि सिगनल की बत्तियाँ जलती हुई नहीं रह सकती है तो वह लाइन क्लीयर देने से पहले नियम 3.68 से 3.72 तक में निर्धारित कार्यविधि का अनुसरण करेगा ।

5) सेमाफोर सिगनल या संकेतक बत्ती को जलाने से पहले, इसे जलाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक लेसों और शीशों का निरीक्षण करेगा । यदि वह लाल गोलाकार शीशा (राउंडेल) को टूटा या चटखा हुआ अथवा गायब पाता है तो वह बत्ती नहीं जलायेगा और फौरन इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा और स्टेशन मास्टर ऐसे सिगनल को खराब हुआ मानेगा

6) सिगनलों का प्रभारी प्रत्येक रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों के लैम्प फोकस करने, साफ करने, काट कर बत्ती बराबर करने में अधिक से अधिक सावधानी बरती जाये।

स.नि. 3.49 (क) (i) सिगनल की बत्तियों को जलाना एवं बुझाना :-

कुछ शाखा लाइनों (ब्रॉंच लाइन) को छोड़कर जहाँ रात में कोई गाड़ी नहीं चलती है, सभी सिगनलों की बत्तियाँ सामान्यत: नीचे दर्शाये गए समय के अनुसार जलायी और बुझायी जायेंगी :-

मंडल	जलाने का समय				बुझाने का समय			
	फरवरी-अप्रैल	मई-जुलाई	अगस्त-अक्टूबर	नवंबर-जनवरी	फरवरी-अप्रैल	मई-जुलाई	अगस्त-अक्टूबर	नवंबर-जनवरी
हावड़ा/सियालदह	17.20	18.00	17.00	16.50	06.20	05.10	05.45	06.20
मालदा/आसनसोल	17.25	18.05	27.05	16.55	06.25	05.15	05.15	06.30

(ii) तुफान, कुहासा आदि के कारण मौसम साफ न रहने की स्थिति में बत्तियाँ आवश्यकतानुसार अपेक्षाकृत पहले जलायी जायेगी और बाद में बुझायी जायेगी ।

(ख) अंतर्पाशन रहित स्टेशनों पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्रतिदिन कॉंटा संकेतक लैम्पों के प्रकाशन के पश्चात कॉंटों को हेरफेर करके रोशनी के संकेतक लैम्पों को देखकर यह जॉंच करनी चाहिए कि उनके शीशे ठीक है और ऐसी जॉंच में उन्हें रोशनी के संकेतकों को गौर से निगरानी करनी चाहिए।

(ग) सिगनल-ग्लासों का निरीक्षण :- सिगनल जलाने वाला रेल कर्मचारी गोलाकार शीशा (राउंडेल) दरार या टूट-फूट के बारे में जांच करेगा और यदि कोई दोष देखा जाय, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर (स्टेशन मास्टर ऑन ड्यूटी) को तुरंत उसकी रिपोर्ट देगा जो स्टेशन पंजिका (स्टेशन डायरी) में रिपोर्ट दर्ज कर लेगा। ऐसे सिगनल उस अवधि के लिए दोषपूर्ण माने जायेंगे जब तक उन्हें जलने की आवश्यकता हो और साधारण नियम 3.68 से 3.72 और उसके नीचे दिये गये सहायक नियमों में निर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार कार्रवाई की जायेगी बशर्ते यदि लाल गोलाकार शीशा (राउंडेल) टूटा-फूटा बरार युक्त या खोया हुआ रहे तो सिगनल जलते रहने की अनुमति नहीं दी जायेगी और आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल के आधार (फुट) से खतरे का सिगनल दिखाने के लिए एक रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्ति किया जायेगा।

3.50 <u>ट्रैप स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग</u> :

स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए प्रयास करे कि सभी ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग के कॉंटे तथा अन्य उन परिस्थितियों को छोड़कर जब उन्हें पृथककरण (आइसोलेशन) के लिए खुला रखना आवश्यक नहीं है, उस लाइन के लिए सेट किए जाएं जिसकों उन्हें पृथक करना है।

3.51 <u>प्वाइंट्स</u> :

1) **विशेष अनुदेश द्वारा अन्यथा प्राधिकृत परिस्थितियों के सिवाय, सथी कॉंटे सामान्यत:सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे।**
2) **विशेष अनुदेश में वर्णित स्थितियों के सिवाय, कॉंटों और सिगनल से संबंधित ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक उन कॉंटों और सिगनलों के प्रचालन के स्थान को छोड़कर नहीं जायेगा।**
3) **स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी रेल सेवक मरममत करने या किसी अन्य उद्देश्य से किसी भी कॉंटे, सिगनल या उसकी फिटिंग, सिगनल के तार का किसी अंतर्पाशन (इंटरलॉक्ड) या ब्लाक गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।**

<u>स.नि.3.51</u> (क) कोई भी स्टेशन कर्मचारी विशेष रूप से यदि उसके ऊपर प्वाइंट और सिगनल या शंटिंग का प्रभार हो, तो किसी सक्षम (कम्पिटेंट) व्यक्ति द्वारा भारमुक्त हुए बिना और किसी असामान्य घटना के मामलों स्टेशन मास्टर की जानकारी और अनुमति के बिना अपने कार्य से नहीं हटेगा।

(ख) यदि किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया गया है तो प्वाइंटसमैन और सिगनल मैन तब तक ड्यूटी पर रहेंगे जब तक कि गाड़ी नहीं ले ली जाती और लाइन क्लियर देने के लिए शर्तें पूरी नहीं कर ली जाती।

(ग) <u>प्वाइंटों एवं सिगनलों का वियोजन</u> :- जब कभी सिगनल कर्मचारी किसी कॉंटा सिगनल या किसी इंटर गियर के मरम्मत हेतु आवश्यकता पड़ती है कार्यरत स्टेशन मास्टर संबंधित जेई / एसई / एसएसई (सिगनल) / ई.एस.एम / एस.एस.एम को इसउद्देश्य के लिए निर्धारित फॉर्म में मेमों जारी करेगा। प्वाइंट, सिगनल या अन्य कोई इंटरलॉकिंग गियर के वियोजन से पूर्व कार्य के प्रभारी व्यक्ति फॉर्म एस एंड टी डाउन (पूराना टी/351) पर स्टेशन मास्टर को लिखित में सूचित करेगा एवं कार्य के प्रारंभ से पूर्व एवं समाप्ति के पश्चात् उसका हस्ताक्षर प्राप्त करेगा।

(i) जहॉं स्टेशन मास्टर के नियंत्रएा के केबिन है, वहॉं केबिन कर्मचारी को ऐसे संदेशकी पुष्टि टेलिफोन द्वारा गुप्तांक के साथ करेगा तथा कार्य के प्रारंभ होने से पूर्व और कार्य की समाप्ति के पश्चात गुप्तांक प्राइवेट न. के साथ पुष्टि करते हुए पावती प्राप्त करेगा।

(ii) गैर अंतर्पाशित कॉंटों के मामले में स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देने की जिम्मेदारी रेल पथ कर्मचारी की होती है।

(iii) बड़े यार्डों में जहॉं गाड़ी संचलन (मंवमेंट) प्राय: होता हो और शंटिंग लगातार होती हो, वहॉं कॉंटों, सिगनलों या किसी अंतर्पाशन गियर की मरम्मत या विच्छेद का जब भी संभव हो उस समय उस कार्य के लिए उत्तरदायी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक द्वारा पर्यवेक्षण किया जायेगा।

(घ) जब कभी अंतर्पाशन कॉंटों, सिगनलों या किसी अंतर्पाशन गियर का परिवर्त्तन या मरम्मत की जा रही हो, निम्नलिखित अनुदेशों के अनुसार कार्रवाई की जायेगी :-

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर (स्टेशन मास्टर ऑन ड्यूटी) द्वारा रेल पथ या सिगनल और अंतर्पाशन कर्मचारी से हाथ में लिये जाने वाले कार्य के बारे में सूचना मिलने पर, जब तक कार्य चलता रहेगा 15 किलो मीटर प्रति घंटा का प्रतिबंध लगाया जायेगा और जब तक कार्य पूरा नहीं हो जाय परिशिष्ट **'क'** (एपेंडिक्स **'ए'** के अनुसार सतर्कता आदेश (कॉशन - आर्डर) जारी किये जायेंगे । रेल पथ या सिगनल और अंतर्पाशन कर्मचारी - प्रभारी (स्टॉप इन चार्ज ऑफ वर्क) कार्य हाथ में लेने के पूर्व, दिये गये नियम के अनुसार आवश्क सुरक्षा प्रदान करने के लिए उततरदायी होंगे ।

(ii) जब इस कार्य के लिए कॉंटों या कॉंटों के ताले का उनको परिचालित करने वाले लीवरों से विच्छेद आवश्यक न हो, परिवहन कर्मचारी सभी कॉंटों को उन पर से संचलन की अनुमति देने से पूर्व उपयुक्त लीवरों द्वारा ठीक से सेट करने और ताला लगाने के लिए उत्तरदायी होंगे । रेल पथ या सिगनल और अंतर्पाशन के प्रभारी कर्मचारी यह देखने के लिए उत्तरदायी होंगे कि कॉंटों और कॉंटों के तालों के उपयुक्त लीवरों द्वारा कार्य चालन (वार्किंग) किये जाते हैं और उनमें किसी प्रकार का हस्तक्षेप नहीं किया जाता है एवं सभी कॉंटे जिसपर संचलन होना है उनकों सही प्रकार से सेट कर ताला लगाया जाता है।

(iii) जब किसी कारण से स्टेशन यार्ड में कॉंटों या कॉंटों के तालों का उन लीवरों से जिनसे वे संचालित होते हैं से वियोजित होता है रेल पथ या सिगनल और अंतर्पाशन कर्मचारी जो इसे वियोजत करते हैं, कॉंटों को यातायात संचलन के लिए आवश्यकतानुसार सेट करेंगे । यह परिवहन कर्मचारी की जिम्मेदारी होती है कि वे इन कॉंटों को क्लैम्प या वोल्ट एवं कॉटर तथा पैडलॉक द्वारा सुरक्षित कर लेने पर उन पर से संचलन की अनुमति दिए जाने से पूर्व अपने को इस बात के लिए संतुष्ट कर लेंगे कि कॉंटे ठीक-ठीक सेट एवं लॉक है ।

ई - हैंड सिगनल

3.52 हैंढ सिगनलों का प्रदर्शन :

1) सभी हैंड सिगनल इन नियमों में निर्धारित रूप में दिन सके समय झंडी या हाथ दिखाकर और रात के समय बत्ती दिखाकर दिये जायेंगे ।

2) सामान्यत: दिन में हैंड सिगनल के रूप में झंडी या झंडियों का प्रयोग किया जायेगा । हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जब कि झंडियॉं उपलब्ध नहीं है, किया जायेगा ।

3) सामान्यत: रात में हैंड सिगनल लाल या हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जायेगा । लाल बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर उसका सप्रयोग रोक(स्टॉप) सिगनल के रूप में किया जायेगा ।

4) उपनियम (3) में उल्लिखित लाल या हरी बत्ती या स्थिर या चमकने वाली किस्म की होगी ।

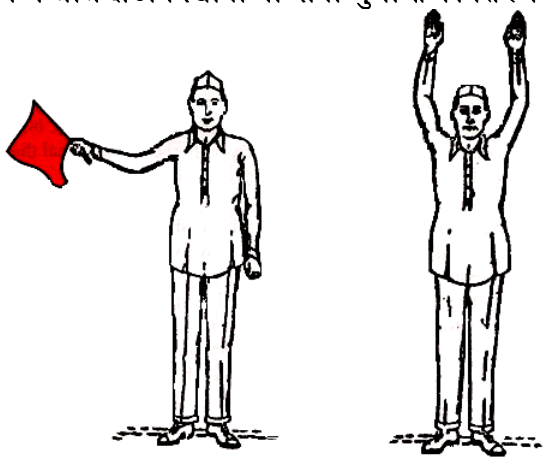
स.नि. 3.52 साधारण नियम 3.52 और 3.52 के उपबबंधों के अनुसार खतरे का संकेत देने के सिवाय रात में शंटिंग का कार्य करते समय किसी भी हालत समें सफेद रोशनी हैंड सिगनल के उपयोग में नहीं लायी जानी चाहिये ।

3.53 <u>रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल</u> :

संकेत **एकदम रूक जाओ**

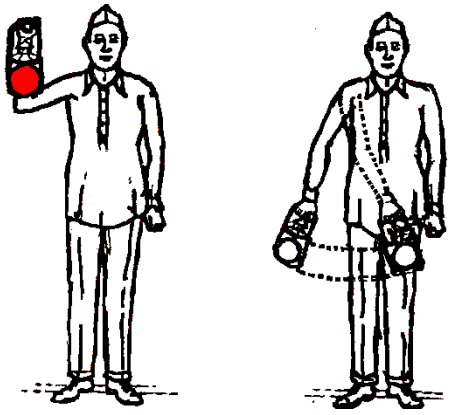
<u>दिन में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में लाल झंडी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना :



<u>रात्रि में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गए रूप में लाल बत्ती दिखाना या सिगनल दिखाने वाले व्यक्ति द्वारा अपने शरीर के सामने समस्तर पर दायें से बायें और बायें से दायें तेजी से सफेद बत्ती हिलाना :

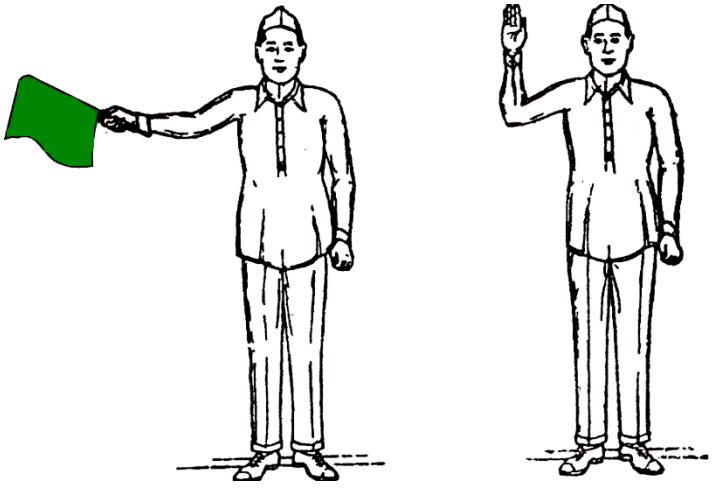


3.54 <u>आगे बढ़ो हैंड सिगनल</u> :

संकेत **आगे बढ़ो**

<u>दिन में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी झंडी को हाथ में स्थिर पकड़ना या अपनी एक भुजा को सिर रखना -



<u>रात्रि में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना -

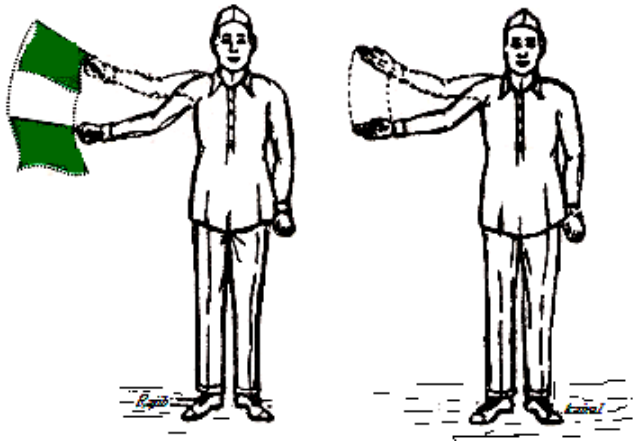


3.55 <u>सतर्कता से आगे बढ़ो हैंड सिगनल</u> :

संकेत **"धीरे –धीरे आगे बढ़ो" और यदि सिगनल हिलाने की गति क्रमश: कम होती जाती है तो अपनी गति भी कम करते जाओ ।**

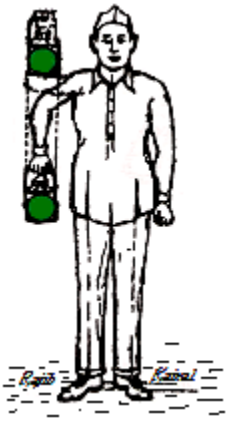
<u>दिन में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गए रूप में हरी झंडी को ऊपर नीचे दिलाना या उसी प्रकार एक भुजा को हिलाना :



<u>रात्रि में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को ऊपर - नीचे हिलाना -



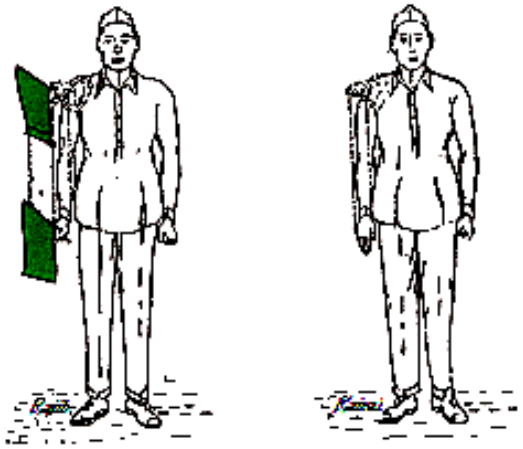
<u>नोट</u> : यदि गति को और भी कम करना है तो वह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा ।

3.56 **<u>शंटिंग के लिए हैंड सिगनल</u>** : रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल के अतिरिक्त शंटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जायेगा, अर्थात -

(क) संकेत : सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ

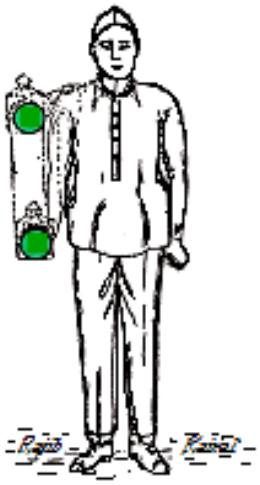
<u>दिन में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी झंडी या भुजा को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना –



<u>रात्रि में प्रदर्शन विधि</u> :

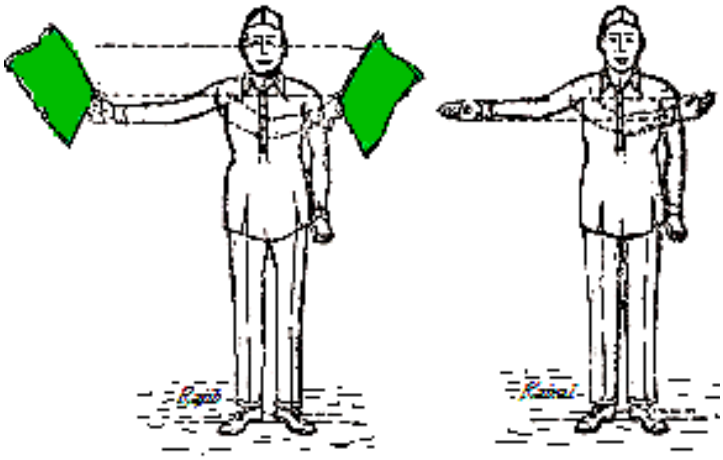
नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर –नीचे हिलाना –



(ख) संकेत : सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो

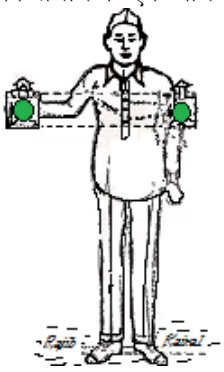
<u>दिन में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गए रूप में हरी झंडी भुजा को शरीर के सामने समस्तर पर बायीं-दायीं ओर हिलाना –



<u>रात्रि में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना -

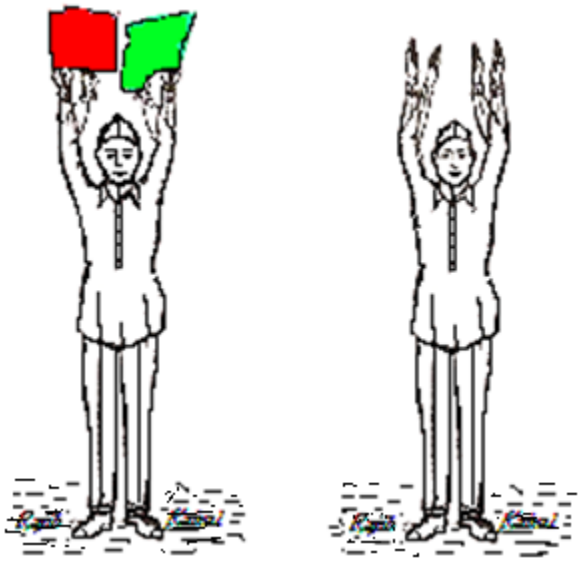


<u>नोट</u> : सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूरजाओ और सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो के लिए हैंड सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिखाए जायेंगे, जब तक यदि रोकना हो तो रोकस्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता।

(ग) संकेत : गाड़ी जोड़ने (कनलिंग) के लिए धीरे बढ़ो

<u>दिन में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में, हरी और लाल झंडी को या दोनों हाथों को सिर से ऊपर उठाना और एक दूसरे के पास और दूर ले जाना –



<u>रात्रि में प्रदर्शन विधि</u> :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोड़ते हुए हिलाना-



3.57 <u>रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग)</u> : - रोक पताका एक अल्पकालिक स्थिर संकट सिगनल है। यह लाल कपड़े का बना हुआ होता है, जिसके दोनों किनारों पर डंडे लगे रहते हैं और संबंधित लाइन के आर-पार फैला दिया जाता है।

3.58 <u>हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना</u> :

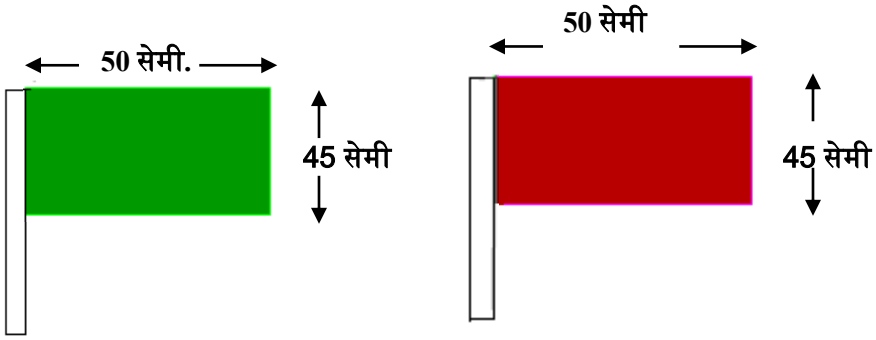
1. **गाड़ियों के संचलन, शंटिंग कार्य, संस्थापनों की देखभाल और गाड़ियों की संरक्षा संबंधी किसी प्रकार के कार्य से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को -**

   ख) हैंड सिगनलों की सही जानकारी रखनी होगी, तथा

   ग) उसके पास ड्यूटी के समय अपेक्षित हैंड सिगनल और वह उन्हें अच्छी चालू हालत में और तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

2. **प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि हैंड सिगनलों का प्रयोग करने वाले उसके अधीन सब कर्मचारियों को हैंड सिगनल देने के लिए सभी आवश्यक साज-सामान पर्याप्त मात्रा में मिले हैं और उन्हें सही प्रयोग की जानकारी है।**
3. **दिन में हैंड सिगनल देने के लिए अपेक्षित साज-सामान एक लाल और एक हरी झंडी होंगे तथा रात्रि में लाल, हरा और सफेद प्रकाश दे सकने वाली हाथ बत्ती होगी।**
4. **प्रत्येक स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर हैंड सिगनल देने के लिए सभी अपेक्षित साज-सामान पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध हैं।**

<u>स.नि. 3.58</u> उपरोक्त साधारण नियम 3.58 में संदर्भित हाथ झंडी सिगनल (हरा-लाल) 50x45 से.मी. का होगा तथा चमकीले रंग के साथ उपयुक्त कपड़े का बना होगा। इसके चौड़ाई (45 से.मी.) की तरफ डंडा को लगाना चाहिए।



हैंड सिग्नल फ्लैग (हरा) **हैंड सिग्नल फ्लैग (लाल)**

एफ - <u>पटाखा सिगनल</u>

3.59 <u>पटाखा सिगनलों का वर्णन</u> : **पटाखा सिगनल जिन्हें पटाखा या कुहासा (फॉग) सिगनल भी कहते हैं, वे उपकरण हैं जो रेल की पटरियों पर लगाए जाते हैं और जब इंजन या कोई अन्य वाहन उन पर से गुजरता है तो ये जोर के धमाके के साथ फटकर ड्राइवर का ध्यान आकर्षित करते हैं।**

3.60 <u>पटाखों के प्रयोग की विधि</u> :

1. **पटाखे को प्रयोग करने के लिए उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जायेगा कि उसका लेवल या छाप ऊपर की आर रहे और उसकी पत्तियाँ बकलस रेल पटरी के शीष्र भाग में लपेट कर उसे जमा दिया जाये।**
2. **मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर जो दोनों गेजों में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक-एक पटरी पर रखे जायेंगे।**

3.61 <u>धुँध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, पटाखे रखना</u> :-

1. **धुँध कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट नहीं दिखाई देता है, और आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को किसी सिगनल के स्थान की सूचना देना आवश्यक है तो स्टेशन मास्टर द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्ति रेल सेवक, संबंधित सिगनल या सिगनलों से कम से कम 270 मीटर बाहर लाइन पर दो पटाखे एक दूसरे से लगभग 10 मीटर की दूरी पर रखेगा।**

2. (क) स्टेशन मास्टर उपनियम (1) के उपबंधों का पालन, स्वविवेकानुसार कर सकता है, किंतु यदि किसी भी कारणवश कम से कम 180 मीटर की दूरी से या रेलवे बोर्ड द्वारा स्पष्ट रूप से मंजूर की गई उससे कम दूरी से दृश्यता परीक्षा के लिए वस्तु को न देख पायये तो वह अनिवार्यत: इन उपबंधों का पालन करेगा ।

(ख) दृश्यता परीक्षा वस्तु निम्नलिखित में से कोई भी हो सकती है, अर्थात् :-

(i) इस काम के लिए लगाया गया खंभा, जिस पर रात के समय बतती जलती रहे, या

(ii) विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किसी स्थावर सेमाफोर सिगनल की भुजा दिन में या उस सिगनल की बत्ती या पीछे के बत्ती रात्रि में, या

(iii) दिन और रात्रि में दोनों में, विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किसी स्थावर रंगीन बत्ती सिगनल का प्रकाश ।

<u>स.नि. 3.61</u>

(ए) दृश्यता की जांच के लिए निर्धारित लक्ष्य का उल्लेख स्टेशन संचालन नियमों के अंतर्गत होना चाहिए ।

(बी) उन स्टेशनों के अतिरिक्त जहाँ स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स) में किसी सिगनल या उसकी रोशनी या पीछे की बत्ती को दृश्य लक्ष्य निर्धारित कर दिया गया है, सभी स्टेशनों पर दृश्ययता लक्ष्य के लिए एक खंभा होगा । जिन स्टेशनों पर लगातार कुहरा, धुँध, तूफान या वर्षा होती रहती है वहाँ पर इन खंभों को अलग से लगाया जायेगा।

(सी) दृश्यता - लक्ष्य एक अनुपयोगी स्लीपर पर काले एवं सफेद पेंट से रंगा हुआ खंभा होगा जो रात में प्रकाशित होगा और स्टेशन मास्टर कार्यालय के मध्य में 180 मीटर दूरी पर दोनों तरफ जमीन में सीधा खड़ा होगा ।

(डी) (i) कुहासा या तूफान वाले मौसम में धूल भरी आँधी के समय जब स्टेशन सिगनल नहीं दिखाई देगा तो कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यकितगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन सिगनल की बत्ती जला दिए गए हैं और तब दो प्रशिक्षित व्यक्तियों को जिसमें से एक व्यक्ति प्रत्येक दिशा में कुहासा सिगनल खंभा की तरफ जो प्रत्येक स्टेशन पर बाह्तम प्रथम स्टॉप सिगनल के 270 मीटर बाहर लगे रहते हैं ।

(ii) निम्नलिखित परिस्थितियों में पटाखे लगाना आवश्यक नहीं है –

(क) जहाँ प्रर्याप्त पूर्व-चेतावनी देने का प्रावधान है यथा स्टेशनों पर जहाँ दोहरे डिस्टेंट (दूर) सिगनल का प्रावधान किया गया है ।

(ख) स्टेशन सेक्शन में जहाँ अधिकतम गति 15 किमी. प्रति घंटा की अनुमति है । यह उन स्टेशनों पर भी लागू है जहाँ पूर्व चेतावनी सिगनल उपलब्ध नहीं है लेकिन चेतावनी बोर्ड लगा हुआ है।

(ग) सेक्शन में जहाँ गति 50 किमी. प्रति घंटा से कम है (लेकिन 15 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक) तथा स्टेशन का पहला सिगनल स्टॉप (रोक) सिगनल नहीं है ।

(घ) स्वाचालित सिगनलिंग क्षेत्र में ।

(ड.) फाटक सिगनल पर

(च) प्रस्थान सिगनल पर

(छ) रेलपथ / ऊपरी उपस्कर / सिगनल के रख-रखाव के कारण उन स्थलों पर लगाए गए अस्थायी गति प्रतिबंध के कारण ।

(ज) उन सेक्शनों में जहाँ इंजनों पर विश्वसनीय कुहासा सुरक्षा उपाय लोकोमोटिव पर लगे हुए हैं।

(ई) इनमें से प्रत्येक व्यक्ति 24 या विशेष अनुदेश के अंतर्गत निर्धारित कम संख्या में पटाखा (कुहासा) सिगनल से युक्त रहेगा । कुहासा गिनल मैन रेल के ऊपर बीच में ऊपर की तरफ लेबेल या ब्रांड सहित दो पटाखे रखेगा, जो कि रेल के ऊपरी कोरों के चारों और पत्तियों को घुमाकर रेल लाइन से कसकर प्रत्येक एक-दूसरे से अलग 10 मीटर पर बांध दिया जायेगा जो कि इंजन के पहिये के नीचे फटने पर लोकोपायलट को यथास्थिति स्टेशन के बाहरी (आउटर) या चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल से उसकी निकटता की चेतावनी देगा ।

(एफ) इस प्रकार लाइन पर लगाये गये पटाखों पर से गाड़ी के चले जाने के पश्चात पटाखा लगाने वाला व्यक्ति फिर उसकी जगह पर दो और पटाखे लगा देगा ।

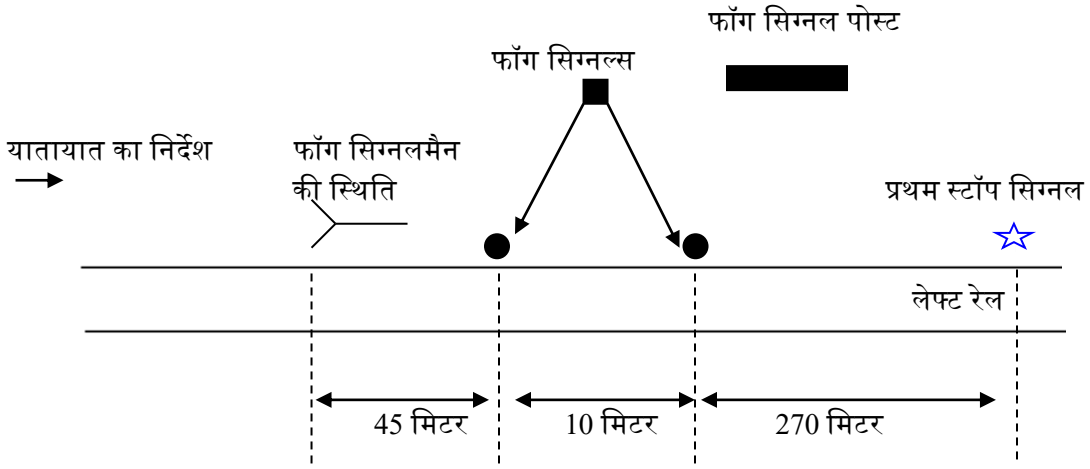
(जी) जब कोई रेल कर्मचारी एक या उससे अधिक पटाखों को लाइन पर लगा देता है तो उसके बाद उसकी पटाखों से 45 मीटर की सुरक्षा परिधि के बाहर, आने वाले इंजन या गाड़ी द्वारा धमाके से फटने के पहले ही पहुँच जाना चाहिए । वह

जहाँ तक परिस्थितियों द्वारा साध्य हो इस बात की चेतावनी देने के लिए भी उत्तरदायी होगा कि कोई भी व्यक्ति जो वहाँ हो इस सुरक्षा परिधि से बाहर रहे।

45 मीटर की सुरक्षा परिधि का पालन करते समय कर्मचारियों को चाहिए कि जहाँ तक संभव हो गाड़ी इंजन या वाहन के पटाखों पर गुजरते समय , वे इंजन गाड़ी या डिब्बे के पीछे की ओर रहें।

(एच) कुहासा सिगनल के लिए खंभा रेल के लिए अनुपयुक्त लोहे का स्लीपर या लकड़ी का स्लीपर होगा जिस पर बारी-बारी से काले एवं सफेद रंग से पेंट किया हुआ रहेगा और यह जमीन पर लंबवत गाड़ा जाएगा।

कुहासा सिगनल खंभा, कुहासा सिगनलों एवं कुहासा सिगनलमैं की स्थिति डायग्राम में दर्खाए गए निम्नप्रकार होगी :-



(आई) पटाखों को लगाने के लिए भेजा गया प्रत्येक प्रशिक्षित व्यक्ति एक जलती हुई हाथ बत्ती लिए रहेगा.

यदि पटाखा लगाने वाले को लाइन पर किसी प्रकार की बाधा जान पड़े तो सामान्य नियम 3.53 के अनुसार उसे, जिस दिशा से गाड़ी के आने की संभवना हो या आ रही हो, उसे खतरे का हैंड सिगनल दिखलाना चाहिए। इकहरी लाइन सेक्शन पर स्टेशन से जानेवाली गाड़ियों के लिए 'आगे बढ़ो' (हरा) हैंड सिगनल सामान्य नियम 3.54 के अनुसार दिखायेगा।

(जे) सहायक नियम 3.61(घ) के अनुसार काम करने के लिए ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर को ज्योंहि आवश्यकता पड़े ड्यूटी पर न होने वाले दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को ड्यूटी के लिए बुलाना चाहिए। ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर इन बुलाये हुए दोनों व्यक्तियों को या ड्यूटी पर रहने वाले व्यक्तियों को यह देखने के लिए कि सिगनल जले हुये हों, भेज सकता है और कुहासा या पटाखा सिगनल ड्यूटी में प्रशिक्षित दो व्यक्तियों को स्टेशन सीमा के दोनों ओर भेज सकता है अथवा वह यदि उपलब्ध हो तो रेल पथ निरीक्षक द्वारा इस काम के लिए नियुक्त दो प्रशिक्षित गैंगमैन को भेज सकता है। परंतु हर स्थिति में, कुहासा या पटाखा सिगनल खंभों के लिए भेजे गये ये प्रशिक्षित व्यक्ति रेलवे के स्थायी कर्मचारी होंगे, न कि एवली (सबस्टीच्यूट) कर्मचारी।

(के) स.नि.3.61(i) की प्रक्रिया ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर द्वारा आपातकाल के दौरान की जाने वाली कार्रवाई।

स्टेशनों पर जहाँ सामान्यत: कुहासा रहता है मंडल रेल प्रबंधक उन स्टेशनों को अधिसूचित करने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन मास्टर कम से कम चार कुहासा सिगनल मैन का आश्वासन लेने की व्यवस्था करेंगा । किसी स्टेशन के आवश्यकतानुसार संख्या बढ़ायी जा सकती है। कर्मचारी जिनका आश्वासन लिया जाएगा वे स्टेशन के ग्रुप 'डी' श्रेणी के स्थायी कर्मचारी होंगे । यदि किसी स्टेशन पर आवश्यक संख्या में ऐसे कर्मचारी उपलब्ध नहीं है तो स्टेशन मास्टर संबंधित एसएसई/एसई/ (रेल पथ) से गैंगमैन उपलब्ध कराने हेतु लिखित मांग देगा। रेल पथ पर्यवेक्षक ऐसा मांग प्राप्त होने पर गैंगमैन को कुहासा के मौसम में तत्काल कुहासा सिगनल लगाने के लिए नियुक्त करने की व्यवस्था करेगा ताकि गाड़ियों का परिचालन प्रभावित न हो सकें। ये चारों व्यक्ति कुहासा सिगनल की ड्यूटी में पूरी तरह से प्रशिक्षित हो तथा ये रेलवे के स्थायी कर्मचारी हों तथा ये एवजी (सबस्टीच्यूट) न हों। ये चारों कर्मचारी जिनकी कुहासा गिनल मैन के रूप में पहचान की गई है इनके बदले स्टेशन पर 'ग्रुप-डी' के दो या इससे अधिक कर्मचारी बहाल किए जाएंगे तथा इंजीनियरिंग गैंग से एक या दो अस्थायी कर्मचारी जहाँ से स्थायी रेल पथ के कर्मचारी हटाए गए हैं।

(i) दोहरी लाइन (डबल लाइन) के किसी स्टेशन पर यदि महने में 07 दिनों तक कुहासा रहता है तो इसे स्थायी रूप में लिया जाना चाहिए एवं इसके लिए अलग से फॉग पोर्टरों की नियुक्ति की जानी चाहिए। यदि महीने में 07 दिनों से कम कुहासा नहीं रहता है, तो स्टेशन मास्टर स.नि.3.61(i) के अनुसार कार्य करेगा तथा वह तत्काल स्टेशन पर ग्रुप 'डी' कर्मचारियों को पोर्टरों के रूप में कार्य करने के लिए तथा ड्यूटी पर उपस्थित कर्मचारियों को सिगनल

संबंधी कार्य में उपयोग किए जाने हेतु बुलाएगा । ड्यूटी पर रहने वाले कर्मचारियों को बुलाने पर उन्हें ओवरटाइम दिया जाएगा और उन्हें एवजी (सबस्टीच्यूट) के बदले में सामान्य ड्यूटी करनी होगी । यह व्यवस्था फॉग पोर्टरों को स्थायी रूप से प्राप्त करने में कारगर सिद्ध होगी तथा स्थायी कर्मचारियों के लिए एवजियों (सबस्टीच्यूट) की आवश्यकता तभी होगी जब उन्हें वास्तव में फॉग ड्यूटी के लिए उपयोग में लाया जाता है । फिर भी, इसे ध्यान में रखना चाहिए कि सिर्फ नियमित कर्मचारियों को ही फॉग-ड्यूटी में उपयोग में लाया जाय

(ii) इकहरी लाइन सेक्शन में जहाँ स्टेशन- पोर्टरों से टोकन देने का भी काम लिया जाता है ।मंडल रेल प्रबंधक कुहासा रहने की अवधि एवं महीने में कुहासा होने वाले दिनों की जांच करेंगे तथा सभी चीजों पर विचार करने के बाद निर्णय लेंगे कि स्टेशन पर फॉग-पोर्टरों की आवश्यकता है भी या नहीं । यदि महीने में कुहासा सिर्फ एक या दो दिनों के लिए या बहुत कम समय के लिए रहता है तथा स्पष्ट रूप से वहाँ अलग से फॉग-पोर्टरों की आवश्यकता नहीं पड़ेगी तथा उपर्युक्त उप पैरा (i) में दी गई प्रक्रिया अपनाई जाय ।

(एल) ब्रॉंच लाइनों या उन सेक्शनों पर जहाँ यातायात थोड़ा है, कुहासा या पटाखा सिगनल वाले को कुहासा या पटाखा सिगनल खंभे पर लगातार रहने के बजाय, प्रत्येक गाड़ी के लिए पटाखे लगाने के लिए भेजा जा सकता है । ऐसी क्रियाविधि केवल विशेष अनुदेशों के अंतर्गत ही अपनानी चाहिए । ऐसी परिस्थिति में गाड़ी के लिए आगमन अनुमति (लाइन क्लीयर) तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि कुहासा सिगनल या पटाखा लगाने वाले को पिछले स्टेशन से गाड़ी छूटने के समय से कम से कम 30 मिनट पहले न भेज दिया गया हो ।

(एम) स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली कर लेगा कि उपयोग में आये हुए पटाखों के बदले में फिर से पटाखे भेज दिये जाते हैं ।

(एन) प्रत्येक स्टेशन पर एक स्टेशन पटाखा रजिस्टर फार्म सं. ओ पी/टी-124 (परिशिष्ट -'ख') कुहासा या पटाखा सिगनल वालों के नाम ड्यूटी का समय, पटाखों का स्टॉक प्रत्येक कुहासा या पटाखा सिगनल वाले को भेजे गये पटाखों की संख्या, संबंधित गाड़ी जिसके लिए उपयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखे फटे न हो) हर बार कुहासा या पटाखा सिगनल वाले कार्यरत स्टेशन मास्टर को वापस करेगे ।

(ओ) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर पटाखा (कुहासा सिगनल) लगाने के लिए नियुक्त प्रतिनियुक्त कर्मचारियों का हस्ताक्षर या अंगूठा निशान 'स्टेशन पटाखा रजिस्टर' में इस बात की पुष्टि के लिए लेगा कि गाड़ियों के लिए कुहासा या सिगनल लगाने वाले नियमों की जानकारी रखते हैं ।

परिशिष्ट -'ख'(i) में निहित पटाखा (कुहासा) सिगनल मैन के लिए अनुदेश :

(पी) कुहासे, आँधी या तूफान और धुँध के मौसम में जे.ई./एस.ई./एस.एस.ई (रेल पथ) या रेल पथ गैंगमेट लाइन की मरममत करते समय से और काम चलने के कारण जब गाड़ी को सावधानी से चलाने की आवश्यकता हो, दोनों ओर सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडिकेटर) के 270 मीटर पीछे (बाहर) पटाखे लगाने के लिए स्थायी गैंगमैन नियुक्त करेगा और सामान्य नियम 1509 और संबंधित सहायक नियम के अनुसार काम करना चाहिए ।

(क्यू) गहरे कुहासा या धुँध मौसम के दौरान स्टेशनों पर गाड़ियों की क्रासिंग- इकहरी लाइन सेक्शनों में ।

गहरे कुहासे या धुँध मौसम के दौरान जब नियम 3.61 एवं स.नि. 3.62 (डी) के तहत आती हुई गाड़ियों के लोको पायलटों को सिगनलों या स्थान के संबंध मे निर्देश देने के लिए पटाखा (फॉग) सिगनलों को लाइनपर रखना आवश्यक हो तो 'कंट्रोल द्वारा नियंत्रित सेक्शनों पर' तथा 'स्टेशन मास्टर द्वारा गैर-नियंत्रित सेक्शनों पर' गाड़ियों के क्रासिंग की व्यवस्था के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त सावधानियां बरतनी चाहिए :-

(1) दोनों नियंत्रित सेक्शनों पर, यथा - सेक्शन के स्टेशन जो निकटवर्ती स्टेशनों से 'केट्रोल' कार्यालय के साथ टेलीफोन द्वारा जुड़े हुए हैं तथा ऐसे सेक्शनों पर जहाँ कंट्रोल नहीं है, मौसम की परिस्थिति ऐसी हो जाती हे, जहाँ नियम 3.61 तथा स.नि.3.61 (जी) के तहत फॉग सिगनल मैनों की पोस्टिंग करना आवश्यक हो जाताहै टेलीफोन पर स्टेशन मास्टरों द्वारा स्थिति की सूचना दे दी जाएगी तथा टेलीफोन के कार्य न करने पर वॉकी-टॉकी या बीएचएफ सेट या पहचान कोड के साथ डीओटी फोन द्वारा तथा प्रत्येक मामले में 'प्राइवेट नंबर' के साथ प्रत्येक प्राप्तकर्ता द्वारा प्रेषक को समान सूचना (मैसेज) की पावती भेजी जाएगी ।

उदाहरण - प्रेषक (की तरफ से) - एसएम, बीएचपी
को-कंट्रोल, साहेबगंज (गैर-नियंत्रित सेक्शन को छोड़ दें)
प्रतिलिपि - एसएमएस, पीएनई एवं बीडीएच
न. 7 बीएचपी, फॉग सिगनलमैन आउट - 02/30 पर

दिनांक - 10 दिसंबर, प्राइवेट नं. - 76 (छिहत्तर), पावती ।

(2) बुक किए हुए क्रासिंगों को छोड़कर जैसा कि वार्किंग समय सारणी में दर्शाया गया है, सवारी गाड़ियों के बीच नियंत्रित सेक्शनों में 'कंट्रोल' तथा गैर नियंत्रित सेक्शनों में स्टेशन मास्टर स्टेशन पर दो गाड़ियों के बीच क्रासिंग कराने की व्यवस्था नहीं करेंगे जब तक कि क्रासिंग की जाने वाली दो गाड़ियों के बीच पहुँचने के समय के बीच कम से कम 10 मिनट की स्पष्ट गुंजाइश हो ।

सामान्य चालन समय (रनिंग टाइम) से 19 मिनट का अधिक मार्जिन होना चाहिए या उस समय लगाए गए अस्थायी प्रतिबंध के ऊपर निर्धारित समय सहित चालन समय (रनिंग टाइम) ।

(3) उपर्युक्त क्लॉज - 2 में वर्णित प्रक्रिया क्रसिंग के लिए निम्नलिखित मामलों में लागू होगी :-

(क) जब एक या दोनों सवारी गाड़ियाँ जो क्रसिंग करने के लिए बुक्ड हैं या किसी को अग्रभागिता (प्रोसिंडेंस) दी जानी है या जिसे स्टेशन पर रूकना है, विलंब से चलती हैं तो क्रासिंग अगले स्टेशन पर की जाएंगी ।

(ख) एक सवारी गाड़ी या एक्सप्रेस मालगाड़ी सहित किसी प्रकार की मालगाड़ी यद्यपि कि बुक्ड (निर्धारित) क्रासिंग वर्किंग समय - सारणी में दर्शाया गया है ।

(ग) एक सवारी गाड़ी तथा एक खाली इंजन (लाइट इंजन)

<u>नोट</u> : 'गाड़ी' की परिभाषा के लिए सामान्य नियम 1.02 (58) में ध्यान आकर्षित किया गया है ।

(4) सवारी गाड़ियों को विलंब से बचाने के लिए क्लाज (3)(बी)एस (सी) के तहत क्रासिंग की व्यवस्था नहीं की जाएगी जब तक कि गैर-सवारी गाड़ी या सिर्फ खाली इंजन पहले पहुँचने वाली न हो ।

(5) दो गाड़ियों से अधिक नहीं जिसमें एक सवारी गाड़ी हो, तो उसे स्टेशन पर क्रासिंग की सुविधा दी जाएगी बशर्ते कि वहाँ पर संख्या में पृथक ग्रहण (रिसेप्सन) लाइनें हों ।

<u>नोट</u> : स्टेशनों पर जहाँ दो गाड़ियों से अधिक को क्रासिंग की अनुमति दी जाती है, ऐसा होने पर इसे स्टेशन वर्किंग रूल्स में शामिल किया जाएगा ।

3.62 <u>अवरोध होने पर पटाखे लगाना</u> :

(1) जब कभी लाइन पर किसी अवरोध के कारण किसी रेल सेवक के लिए आती हुई गाड़ियों को रोकना आवश्यक है, तो वह साफ तौर पर अपना रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाते हुए अवरोध के स्थान से 400 मीटर आगे जायेगा और वहाँ लाइन पर पटाखा रखेगा इसके बाद वह अवरोध की जगह से 800 मीटर आगे जायेगा और वहाँ लाइन पर लगभग 10-10 मीटर के अंतर से 3 पटाखे रखेगा ।

परंतु बड़ी लाइन (ब्रॉड गेज) पर पहला पटाखा अवरोध से 600 मीटर की दूरी पर और तीन पटाखे 1200 मीटर की दूरी पर, जो एक दूसरे से लगभग 10 मीटर दूर होंगे, रखे जायेंगे ।

(2) यदि अवरोध दूर होने से पहले ही उक्त रेल सेवक को बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखों को छोड़ देगा और लौटते समय बीच के पटाखे को उठा लेगा ।

3.63 <u>लाइन पर पटाखों का पुन: रखा जाना</u> :

लाइन पर पटाखे रखने वाला हर एक रेल सेवक इस बात का ध्यान रखेगा कि पटाखों पर से किसी गाड़ी के निगल जाने के बाद यदि आवश्यक है , उनकी जगह पर फिर पटाखे रख दिये जायें ।

3.64 <u>पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना</u> :

(1) (क) सभी स्टेशन मास्टर, गार्ड ड्राइवर, गैंगमैट, फाटकवाले और अन्य सभी रेल सेवक, जिन्हें रेल प्रशासन ने यह कार्य सौंपा है, अपने पास पटाखों का स्टॉक रखेंगे ।

(ख) रेल प्रशासन ऐसे पटाखों के प्रदान, नवीकरण, आवधिक परीक्षा तथा निरापद अभिरक्षा के लिए और साथ ही यह सुनिश्चित करने के लिए भी जिम्मेदार होगा कि इन पटाखों का प्रयोग ठीक प्रकार से समझ लिया गया है।

(2) पटाखों के प्रयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को उनके प्रयोग का सही ज्ञान होना चाहिए और वह उन्हें तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा ।

(3) प्रत्येक रेल सेवक यह देखगा कि उसके प्रभार (चार्ज) में काम करने वाले रेल सेवक, जो पटाखों के प्रयोग से संबंधित हे, पटाखों का सही प्रयोग करना जानते हैं ।

स.नि. 3.64 **(क)** (i) 10 पटाखों से युक्त एक केस ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड, फुट प्लेट पर प्रत्येक चालक, प्रत्येक रेलपथ गैंगमेट, प्रत्येक फाटकवाला, प्रत्येक पुल गार्ड, प्रत्येक कटिंग गार्ड, प्रत्येक पेट्रोल मैन और प्रत्येक पुल ट्रॉली तथा लॉरी के उपस्कर में शामिल होगा। फिर भी प्रत्येक चाभीवाले को ड्यूटी के समय केवल 08 पटाखों वाले केस को अपने जिनी उपस्कर में रखने की आवश्यकता है।

(ii) स्टेशनों पर पटाखों के स्टॉक की संख्या तथा न्यूनतम स्टॉक की संख्या जिससे कम किसी भी हालत में न हो मंडल रेल प्रबंधक द्वारा निर्धारित की जायेगी।

(iii) प्रत्येक जे.ई/एस.ई./एस.एस.ई. (रेल पथ कार्यालय) एवं रनिंग शेड में स्टॉक में पटाखों की संख्या जो रखनी है तथा स्टॉक में न्यूनतम पटाखों की संख्या,जिससे कम किसी भी हालत में न हो, मंडल रेल प्रबंधक या मंडल इंजीनियरर्स, मंडल यांत्रिक इंजीनियर, मंडल विद्युत इंजीनियर (टी आर एस) एवं मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा निर्धारित किया जायेगे।

(iv) स्टेशन मास्टर रनिंग शेड लोको फोरमैंन एवं अनुभाग अभियंता (रेल पथ) इस बात के लिए जिम्मेवार होंगे कि स्टॉक में पटाखों की संख्या न्यूयनतम निर्धारित संख्या से कम न होने पाए।

(ख) **पटाखों की आपूर्ति (सप्लाई) -**

(i) स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर अपने स्टेशन पर स्थित गार्ड और अपने अधीन काम करने वाले गेटमैन को पटाखों की सप्लाई करेगा।

(ii) गैंगमेट, चाभीवाले, गेटमैन (इंजीनियरिंग), पुल रक्षक, कटाव रक्षक और पेट्रोलमैन को एस.ई. (रेल पथ) पटाखे सप्लाई करेगा।

(iii) रनिंग शेड/लोको फोरमैन/एस.एस.ई, ड्राइवरों को पटाखे सप्लाई करेंगे।

(iv) ट्रॉली, मोपेड ट्रॉली/ साईकिल ट्राली/ मोटर ट्रॉली, लॉरी इत्यादि को उपयोग में लाने वाले व्यक्ति पटाखों का प्रबंध सुविधानुसार या तो सीधे मंडल रेल प्रबंधक, हेडक्वार्टर के स्टेशन मास्टर, एस.ई.(रेल पथ) या रनिंग शेड/लोको फोरमैन से करेंगे।

(ग) **पटाखों का संग्रह स्थान :**

(i) पटाखों का संग्रह होनी चाहिए क्योंकि इसमें लापरवाही से उनकेफट जाने की संभावना रहती है।

(ii) पटाखों को विशेष रूप से सप्लाई किये हुए टिन/प्लास्टिक के डिब्बों में सूखे स्थान पर रखा जाएगा और ईंट की दीवाल, नम लकड़ी चूने की क्लोराइड या अन्य कीटाणु नाशक पदार्थों के स्पर्श से बचाकर तथा नमी, भांप या अन्य आदि से अलग रखा जायेगा।

(iii) प्रत्येक डिब्बे के लेबुल पर निर्माण का वर्ष और महीना दिखाया जाता है तथा यह पटाखों पर भी मुदांकित होता है। इनका उपयोग उन पर अंकित निर्माण-काल के क्रम में होना चाहिए और सबसे पुराने पटाखों का उपयोग सबसे पहले हो। तत्परता से निकालने की सुविधा के लिए उन्हें इसी क्रम में रखना चाहिए।

(घ) **पटाखों का उपयोग -**

(i) उपयोग के लिए पटाखों को लाइन के ऊपरी भाग के बीच में उनके लेबिल या छाप को ऊपर रखकर दनकी पत्तियों मोड़कर रेल के ऊपरी सिरे पर फंसा कर मजबूती के साथ लगाया जाएगा।

(ii) स्टेशन मास्टर रनिंग शेड /लोको फोरमैन, एस.ई./रेल-पथ इस बात की तसल्ली कर लेने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन कर्मचारियों को दिये गये पटाखों की जॉंच निर्धारित नियमों के अनुसार की जाती है और कर्मचारी यह जानते हैं कि उनका उपयोग कब और कैसे किया जाना है। स्टेशन सीमा के अंदर गेटमैन के पटाखों की जॉंच के लिए स्टेशन मास्टर या सेक्शन के यातायात निरीक्षक उत्तरदायी होंगे। निरीक्षण अधिकारी एवं वरिष्ठ कर्मचारी तीन महीने में एक बार पटाखों का उपयोग करने वाले कर्मचारियों के पटाखे संबंधी ज्ञान की जांच करेंगे।

(iii) प्रत्येक स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड/ लोको फोरमैन और एस.ई.(रेल पथ) अपने पास कर्मचारियों को दिये गये पटाखों की प्राप्ति उपयोग और जांच का एक रजिस्टर रखेंगे।

(ड.) **पटाखों की जॉंच (टेस्टिंग) -**

(i) गार्ड, ड्राइवर, कुहासा सिगनल मैन या अन्य कर्मचारियों को देने के लिए जिन स्टेशनों, इंजन शेड आदि में पटाखों का स्टॉक रखा जाता है वहॉं स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड/लोको फोरमैन एस.ई/रेल पथ या ऐसे स्टॉक के

इंचार्ज अन्य रेल कर्मचारी इस बात के लिए जिम्मेदार होंगे कि दिए गए प्रत्येक डिब्बे में से पॉंच वर्ष की समाप्ति पर प्रत्येक बैच/लॉट से कम से कम दो पटाखे की जॉंच कर ली गयी है और यदि जांच का परिणाम संतोषजनक रहता है तो उस बैच/लॉट के पटाखों की अवधि और एक वर्ष तक बढ़ाई जा सकती है और इस तरह उस खास बैच / लॉट के पटाखों की अवधि अधिकतम 08 वर्षों तक बढ़ाई जा सकती है लेकिन प्रत्येक वर्ष लॉट बैच के पटाखों की जांच होती रहे । यदि जांच के दौरान पटाखें ठीक-ढंग से नहीं काम करते हैं तो उस खास बैच/लॉट को हटा लिया जाएगा एवं उसकी जगह नया स्टॉक रख लिया जाएगा ।

(ii) यातायात निरीक्षक, स्टेशन मास्टर, रनिंगशेड/लोको फोरमैन और एस ई/रेलपथ इस बात की तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों के पास रहने वाले पटाखों की जांच 12 महीने में एक बार की जाती है ।

(iii) पटाखों की अवधि, सामान्यत: उसके निर्माण के महीने से पांच वर्षों तक रहती है । इन पटाखों को और अधिकतम तीन वर्षों की अवधि के लिए बढ़ायी जा सकती है,बशर्ते कि ये प्रभावी रहें ।

<u>नोट</u> : पटाखों की बढ़ी हुई अवधि के दौरान इनका उपयोग करते समय मेन लाइन एवं ब्रांच लाइनों के लिए भेद करने की आवश्यकता नहीं है । 05 या 07 वर्षों की सामान्य अवधि के दौरान (जैसी कि स्थिति होगी) यदि पटाखें फिर भी प्रभावी रहते है, इन्हें ब्रांच लाइनों में न भेजे जायं । इसमें इनके निर्माण वर्ष को देखने की आवश्यकता नहीं नहीं है । इन पटाखों का उपयोग उन्हें उपयोगकर्त्ताओं द्वारा जारी रहेगा जबतक कि इनकी बढ़ी हुई अवधि समाप्त नहीं हो जाती है ।

(iv) जिन पटाखों पर जंग लग गया हो या उपयोग में लाये जाने पर या जांच करने के समय जो पटाखे धमाके के साथ नहीं फटे या जो किसी प्रकार भी असंतोषजनक पाये जाएँ, उनकों बदलने के लिए ईशू करने वाले अधिकारी के पास भेज देना चाहिए ।

(v) टीन बक्से के पटाखों की जांच करते समय निर्माण तिथि के अनुसार सबसे पुराने पटाखों का उपयोग करना चाहिए ।

(vi) पटाखों की जांच 8 से 12 किमी. प्र.घं. की गति से चलते हुए खाली डब्बे के नीचे होगी। खाली माल डब्बा को लोकोमोटिव के द्वारा चालित किया जाएगा । यातायात निरीक्षक, एस.ई. (रेल पथ), परिवहन (पावर) तथा रनिंग शेड/लोको फोरमैन से नीचे पद के अधिकारी द्वारा जांच नहीं की जाएगी । फिर भी गार्ड मुख्यालय वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर अपने चार्ज के पटाखों तथा उनके द्वारा जारी किए गए पटाखों की जांच करने के लिए अधिकृत है । यह सुनिश्चित करते हुए कि जांच भीड़ वाले इलाके में या समपार के पास न हो इसे अवश्य ही ध्यान में रखना चाहिए जहॉं पटाखे के टुकड़ों से कोई घायल हो सकता है ।

(vii) जिस समय पटाखों की जांच हो रही हो उस समय इंजन चालक दल के अतिरिक्त किसी भी अन्य व्यक्ति को 45 मीटर की परिधि में नहीं रहने दिया जायेगा । जिस समय इंजन पटाखों से गुजर रहा हो तो उस समय इंजन चालक दल भी कोष्ठ के एकदम अंदर रहेंगे । जांच प्रारंभ करने के पहले जांचकर्त्ता इस बात की तसल्ली कर लेने के लिए जिम्मेदार होगा कि जांच समाप्त होने तक 45 मीटर की परिधि में किसी को न आने देने के लिए उचित संख्या में व्यक्ति नियुक्त कर दिये गये हैं ।

(viii) तैनात कर्मचारी उपर्युक्त उप-नियम (vii) में निर्धारित 45 मीटर की संरक्षा परिधि के नियम का अनुपालन करते समय स्वयं यथासंभव पटाखों से गुजरने वाले इंजन या गाड़ी या मालडिब्बों के
पीछे खड़े रहेंगे क्योंकि नित्य प्रयोग में ऐसा पाया गया है कि बिस्फोट करने वाले पहियों के पीछे की ओर पटाखों के टुकड़े विरले ही छिटक कर (उड़ कर) जाते हैं ।

(ix) जॉंच किये गये पटाखों की संख्या के साथ-साथ जॉंच के परिणाम का रिकॉर्ड भी, इस उद्देश्य से जॉंच स्थल पर रखे गये विशेष रजिस्टर में दर्ज किया जायेगा ।

(x) पटाखों की जॉंच पूरी करने के बाद जॉंच करने वाले अधिकारी द्वारा उसके परिणाम की सूचना पटाखा जारी करने वाले अधिकारी को दी जायेगी ।

(xi) पटाखे रखने वाले अधिकारी को किसी भी प्रकार से पटाखों का दुरूपयोग नहीं करना चाहिए ।

(xii) समय सीमा समाप्त होने वाले पटाखों को निम्नलिखित में से किसी एक पद्धति द्वारा विनष्ट कर दिया जायेगा :-

1. हल्का खनीज तेल में इन्हें 48 घंटों के लिए डुबो कर रखें एवं उसके बाद उन्हें एक-एक करके विशेष सावधानी के साथ आग में फेंक दें ।
2. भट्ठी(इनसीनेरेटर) में उन्हें जला दिया जाय ।
3. शंटिंग परिचालन के दौरान मालडिब्बों के नीचे बिस्फोट कर दिया जाय ।
4. गहरे समुद्र में उन्हें फेंक दिया जाय ।

समय सीमा समाप्त (एक्सपायर्ड) पटाखों को विनष्ट करने की व्यवस्था ऐसे रेल सेवक, जो कम से कम राजपत्रित अधिकारी हो अथवा किसी भी हालत में वरिष्ठ पर्यवेक्षक के रैंक से कम न हो, की उपस्थिति में की जायेगी । विनष्ट करने के दौरान उसे हर तरह की सावधानियाँ वरतनी चाहिए ताकि पटाखों के टुकड़ों से कोई जान-माल की क्षति न हो ।

जी) आने वाली गाड़ी को आगे खतरे की चेतावनी देने के लिए सिगनल :

3.65 आने ववाली गाड़ी को अवरोध की चेतावनी देने के लिए रात में लाल चमकीला(फ्लैशिंग) हाथ सिगनल बत्ती अथवा दिन में लाल झण्डी सिगनल का प्रयोग किया जाता है ।

3.66 सावधानी(वार्निंग) सिगनलों का प्रयोग :

जब रेलवे कर्मचारी डेटोनेटर्स रखने के लिए आगे बढ़ रहा हो और ऐसे में किसी ब्लॉक सेक्शन में कोई अवरोध संरक्षित करने की आवश्यकता हो तब सावधानी सिगनल का प्रयोग नियम 3.65 के अंतर्गत निर्धारित विशेष अनुदेशानुसार किया जा सकता है ।

3.67 सावधानी सिगनलों की जानकारी और उनको पास रखना :

(1) (ए) सभी संबंधित रेल कर्मचारी जिन्हें रेल प्रशासन द्वारा यह ड्यूटी सौंपी गई है, वे नियम 3.65 के अंतर्गत निर्धारित विशेष अनुदेशानुसार ऐसे सिगनलों का स्टॉक अपने पास रखेंगे ।

(बी) रेल प्रशासन नियम 3.65 के अंतर्गत निर्धारित विशेष अनुदेशानुसार ऐसे सिगनलों की आपूर्ति नवीकरण एवं सुरक्षित अभिरक्षा हेतु जिम्मेदार होंगे । साथ ही साथ यह भी सुनिश्चित करेंगे कि इनका प्रयोग ठीक तरह से समझ लिया गया है ।

(सी) रेल प्रशासन नियम 3.65 के अंतर्गत निर्धारित विशेष अनुदेशानुसार दोहरी या बहुलाइन,घाट, उपनगरीय या स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों पर कार्य करने वाले प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, पेट्रोलमैन और गेटमैन को ऐसे सिगनल की आपूर्ति करेगा ।

(2) नियम 3.65 के अंतर्गत निर्धारित विशेष अनुदेशानुसार प्रत्येक संबंधित रेल कर्मचारी को इनके प्रयोग का सही ज्ञान के साथ-साथ इन्हें तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखना होगा ।

(3) प्रत्येक रेलवे कर्मचारी यह देखेगा कि उनके अधीन कार्यरत रेलवे कर्मचारी नियम 3.65 के अंतर्गत निर्धारित विशेष अनुदेशानुसार सावधानी सिगनल का प्रयोग करना ठीक तरह से जानते हैं ।

स.नि.3.67 विनिर्देशानुसार जब कभी **एल ई डी** आधारित हैंड सिगनल लैंप लोको पायलट, गार्ड, गेटमैन एवं पेट्रोलमैन को उपलब्ध कराया जाता है तो फ्यूज का प्रयोग हटा लिया जाता है ।

गेटमैन/पेट्रोलमैन, जिन्हें चमकीला (फ्लैशिंग) हैण्ड सिगनल लैंप परिचालित सेल के साथ उपलब्ध कराया गया है, को अतिरिक्त (स्पेयर) सेल का एक सेट भी ले जाना चाहिए ।

एच) खराब स्थिर (फिक्स्ड) सिगनल और प्वाइंट :

3.68 सिगनल में खराबी होने पर स्टेशन मास्टर के कर्त्तव्य :-

1. जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चलता है कि कोई सिगनल खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है तो वह निम्नलिखित आवश्यक कार्रवाई करेगा :-

(ए) यदि सिगनल पहले से ऑन स्थिति में नहीं है तो वह तत्काल उसे ऑन' की स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा ।

(बी) सक्षम रेल कर्मचारियों को अपेक्षित हाथ सिगनल और पटाखों के साथ खराब सिगनल के नीचे सिगनल देते रहने के लिए तबतक तैनात रखेगा जबतक वह संतुष्ट नहीं हो जाता है कि खराब सिगनल पूर्ण रूप से चालू हालत में हो गए हैं ।

(सी) खराब सिगनलों से होकर गुजरने वाली गाड़ियों के संचलन के लिए अपेक्षित नियम 3.69 और 3.70 के अनुसार कार्रवाई करेगा तथा

(डी) सिगनलों की देखरेख के लिए जिम्मेवार रेल कर्मचारी को और सेक्शन नियंत्रित है तो नियंत्रक को भी इस घटना की सूचना देगा ।

2. यदि किसी स्टेशन मास्टर को लोको पायलट या गार्ड या किसी अन्य रेल कर्मचारी द्वारा किसी अन्य स्टेशन के सिगनल में खराब होने की सूचना मिलती है तो वह इस तथ्य की सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को देगा और जहाँ सेक्शन नियंत्रित है वहाँ नियंत्रक को भी सूचित करेगा ।

3. यदि केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्रों में स्थित स्टेशनों पर सिगनल खराब हो जाता है तो ऐसी खराबी का पता लगाने पर केन्द्रीय यातायात नियंत्रक परिचालक विशेष अनुदेशानुसार कार्रवाई करेगा।

<u>सा.नि.3.68</u> (ए) (i) यदि कोई सिगनल 'ऑफ' किया जा चुका है तथा इसके लीवर को वापस करते समय इसे 'ऑन' स्थिति में नहीं लाया गया है तो तार को वियोजित करके अथवा उपलब्ध किसी अन्य साधन द्वारा इसे 'ऑन' स्थिति में वापस किया जायेगा, इसी बीच, किसी आनेवाली गाड़ी के लोको पायलट को हाथ एवं पटाखा सिगनल द्वारा रोका जायेगा और यदि रात है तो सिगनल हरी बत्ती बुझा दी जायेगी।

(ii) उपर्युक्त सा.नि. 3.68 के अनुसार जिन व्यक्तियों को हाथ सिगनल के साथ भेजा गया है उन्हें आवश्यकतानुसार फॉर्म टी/369 (3बी) भी उपलब्ध कराया जायेगा जिसे वे लोको पायलटों को सौंपेंगे।

(बी) (i) फॉर्म टी/369 (1) एवं टी/369 (3बी) दो प्रतियों में छपता है और किताब के रूप में बंधा रहता है ताकि कार्बन प्रति किया जा सके। वस्तुत: स्टेशन मास्टर द्वारा लिखा गया फॉर्म टी/369 (1) एवं टी/369 (3बी) का फ्वायल (कार्बन प्रति नहीं) लोको पायलट को सौंपा जायेगा। कार्बन प्रति पर लोको पायलट द्वारा हस्ताक्षर किया
जायेगा तथा स्टेशन रिकॉर्ड के रूप में रखा जायेगा। खराब सिगनल और संबंधित स्टेशन का नाम स्पष्ट रूप से पूरा लिखना चाहिए। फॉर्म टी/369 (1) एवं टी/369 (3बी) जारी करने वाले स्टेशन का नाम हमेशा पूरा लिखा जायेगा।

ii) यदि किसी ब्रैकेट पोस्ट पर एक से अधिक सिगनल लगा हुआ है तो एवं फॉर्म टी/369 (3बी)/टी/369 (1) पर खराब सिगनल का विशिष्ट विवरण उस मार्ग द्वारा किया जायेगा जिस मार्ग द्वारा यह नियंत्रित होता है।

(iii) स्टेशन मास्टर द्वारा फॉर्म टी/369(3बी)/टी/369(1) पर पूर्ण हस्ताक्षर किया जायेगा। आद्यक्षर की अनुमति नहीं है।

(iv) ऐसे मामलों में जहाँ लोको पायलट ने फॉर्म टी/369(3बी)/टी/369(1) गलत लिखे जाने के कारण लेने से इन्कार कर दिया है वहाँ गार्ड का यह कर्त्तव्य है कि वे स्वयं सत्यापित कर लें कि फॉर्म टी/369(3बी)/टी/369(1) ठीक तरह से तैयार किया गया है।

(सी) यदि किसी गाड़ी में एक से अधिक इंजन जोड़ा गया हो तो लीडिंग इंजन के लोको पायलट को फॉर्म टी/369(1) एवं टी/369(3बी) सुपुर्द किए जाने से पूर्व अतिरिक्त इंजन या इंजनों के लोको पायलट से इन फॉर्मों पर हस्ताक्षर लेना चाहिए। बैंकिंग इंजन के मामले में, जिस पर बैंकिंग इंजन कार्य करता हो , उस सेक्शन या सेक्शनों पर खराब सिगनलों का उल्लेख करते हुए लोको पायलट का हस्ताक्षर केवल फॉर्म पर आवश्यक होगा।

(डी) लोको पायलट फॉर्म टी/369(1) एवं टी/369(3बी) की सभी प्रतियाँ जो उन्हें जारी किये गये हैं, अपने संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में संलग्न करेंगे।

(ई) (i) अंतर्पाशित स्टेशन पर यदि यह पाया जाता है कि फेसिंग प्वाइंटों पर गाड़ी के संचलन को नियंत्रित करने वाला कोई सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है तो सिगनलों को 'ऑफ' करने वाला व्यक्ति सबसे पहले प्वाइंटों का निरीक्षण कर यह सुनिश्चित कर लेगा कि बैलेस्ट के कारण खराबी हुई है अथवा अन्य किसी अवरोध के कारण प्वाइंटों में गैप हुआ है। कारण का पता चल जाने पर अवरोध हटा दिया जायेगा और इसके परिणामस्वरूप यदि सिगनल 'ऑफ' स्थिति में आता है तो सामान्य संचालन जारी रखा जा सकता है।

(ii) यदि कोई अवरोध नहीं पाया जाता है या अवरोध को क्लियर करने के पश्चात भी यदि सिगनल 'ऑफ' स्थिति में आने में विफल होता है तो सिगनल को संचालन करने वाला व्यक्ति प्वाइंटों एवं प्लंजर लॉक का प्रत्यक्ष निरीक्षण कर स्वयं यह संतुष्टि करेगा कि फॉर्म टी/369(1) एवं टी/369(3बी) जारी होने से पहले समुचित लीवरों के परिचालन द्वारा प्वाइंटों को सही रूप से सेट एवं सुरक्षित रूप से लॉक कर दिया गया है। निरीक्षण के दौरान यदि यह पाया जाता है कि प्वाइंटों एवं लॉक लीवरों के सही परिचालन के बावजूद भी प्वाइंट सही रूप से सेट या सुरक्षित नहीं हुए हैं तो प्वाइंटों को खराब समझा जायेगा और खराव सिगनल के लिए जारी किए गए सहायक नियम 3.77 एवं फॉर्म टी/369(1) एवं टी/369 (3बी) के अनुसार कार्रवई की जायेगी। सिगनल को 'ऑफ' करने वाले व्यक्ति के अलावे जब किसी एजेंसी द्वारा फॉर्म टी/369(1) एवं टी/369(3बी) जारी किया जाता है तो उनके द्वारा फॉर्म टी/369(1) एवं टी/369(3बी) तब तक जारी नहीं किया जायेगा जबतक कि सिगनल संचालन करने वाले व्यक्ति से यह आश्वासन प्राप्त न कर कर लिया जाय कि प्वाइंटों को सही रूप से सेट एवं सुरक्षित कर दिया गया है और इस सूचना की पुष्टि प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा की जायेगी।
सिगनल 'ऑफ' करने वाले व्यक्ति से प्वाइंटों की सही सेटिंग से संबंधित पुष्टि प्राप्त करने के पश्चात, वह लाइन जिसके लिए टी/369(3बी) जारी किया जा रहा है, के सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को टी/369(3बी) सौंपने के लिए नियुक्त पोर्टर या अन्य व्यक्ति को सूचना दी जायेगी और लोको पायलट को टी/369(3बी) सौंपने से पहले वह स्वयं प्वाइंटों का निरीक्षण कर यह सुनिश्चित करेगा कि उक्त लाइन जिसके लिए टी/369(3बी) जारी किया गया है उसे सेट कर सुरक्षित कर दिया गया है। इस कार्य के लिए नियुक्त पोर्टर अथवा अन्य व्यक्ति तबतक टी/369(3बी) को नहीं सौंपेगा जबतक कि वह यह न समझ ले कि टी/369(3बी) किस लाइन के लिए जारी किया जा रहा है और स्वयं व्यक्तिगत

निरीक्षण कर यह संतुष्टि न कर ले कि वह लाइन जिसके लिए टी/369(3बी) जारी किया गया है , के प्वाइंटों को सेट कर सुरक्षित कर दिया गया है । फार्म टी/369(3बी) जारी होने से पहले प्वाइंटों सही सेटिंग और उसे सुरक्षित करने की प्राथमिक जिम्मेदारी यद्यपि, सिगनल 'ऑफ' करने वाले व्यक्ति का अथवा टी/369(3बी) जारी करने वाले व्यक्ति का होगा जैसा कि उपर्युक्त उप-पैरा में निर्धारित है ।

तथापि, स्टेशनों पर जहाँ या तो स्टेशनों के अंतिम छोर पर या स्टेशनों के मध्य में केवल एक ही केबिन स्थित हो और स्वीचमैन/केबिनमैन को आगे बढ़ने में अवुविधा होती हो, वहाँ ड्यूटि पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा प्वाइंटों का प्रत्यक्ष निरीक्षण किया जाएगा । ऐसे स्टेशनों के संचालन नियमों में इस प्रभाव से संबद्ध अनुदेशों को निश्चित रूप से दिए जाएं ।

(iii) किसी स्टेशन पर आरआरआई, पीआई, एसएसआई अथवा ईआई के साथ उपलब्ध कोई अप्रोच/डिपार्चर स्टॉप सिग्नल विफल रहने के दौरान निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी :-

यदि पैनल के माध्यम से मार्ग की सेटिंग एवं लॉकिंग की गई है और तब भी उस मार्ग के लिए सिग्नल ऑफ नहीं होता है तब संबंधित बटन को दबाने के पश्चात्, यद्यपि यह क्लियर और बाधामुक्त है, स्टेशन मास्टर सेट किए गए मार्ग को निरस्त कर देगा और मार्ग पुन: सेट करने की कोशिश करेगा । यदि सिग्नल अब भी ऑफ नहीं होता है तब वैकल्पिक मार्ग, यदि इसे गाड़ी परिचालन हेतु उपयुक्त समझा जाता है, सेट करने का प्रयास किया जाएगा। यदि इसके बावजूद उस मार्ग के लिए सिग्नल ऑफ नहीं होता है तब कार्यरत स्टेशन मास्टर, अप्रोच स्टॉप सिग्नल होने की स्थिति में, कॉलिंग-ऑन सिग्नल को ऑफ करके, यदि उपलब्ध हो, गाड़ी प्रवेश कराने की कोशिश करेगा । यदि कॉलिंग-ऑन सिग्नल उपलब्ध नहीं हो अथवा यह ऑफ होने में विफल रहता है तब स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्रवाई करेगा :-

ए) **स्टेशन, जहां पैनल पर प्वाइंट, लॉक और मार्ग संकेतों की विशेष रूप से व्यवस्था है** :-

वैसे स्टेशनों पर, जहां पैनल पर प्वाइंट संकेत, लॉक संकेत और मार्ग संकेतों की विशेष रूप से व्यवस्था की गई है, यदि आरआरआई/एसएसआई/पीआई, अथवा ईआई पर परिचालन करने के पश्चात् स्टेशन मास्टर संबंधित मार्ग के किसी स्टॉप सिग्नल (अप्रोच/डिपार्चर) को ऑफ करने में असमर्थ होता है तब वह **व्यक्तिगत रूप से पैनल में प्रदर्शित हो रहे संकेतों को देखकर सुनिश्चित कर लेगा कि मार्ग क्लियर है, प्वाइंट सेट हैं और प्वाइंट संकेत नहीं चमक रहे हैं** । प्वाइंट लॉक होने का संकेत(आइसोलेशन प्वाइंट सहित), सम्पूर्ण मार्ग के लिए क्रैंक हैंडल का 'इन' संकेत और ओवरलैप का हिस्सा (यदि कोई है) चमक रहा है और ये सभी स्थिर रहते हैं, और इसके द्वारा सिग्नल को ऑफ करने की सभी जरूरतें पूरी हो रही हैं तभी संबंधित मार्ग के प्वाइंटों को क्लैंप तथा पैडलॉक द्वारा जकड़े बिना त्रुटिपूर्ण सिग्नल के आधार पर गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण की व्यवस्था की जा सकती है । लोको पायलट को सामान्य एवं सहायक नियम 3.69 और 3.70 (जो भी मामला हो) के अनुसार फार्म टी/369(3बी) अथवा टी/369(1) जारी किया जाएगा ।

संबंधित मार्ग को निरस्त करने की कोई कार्यवाही तब तक नहीं की जानी है जब तक कि गाड़ी संचलन हर तरह से पूरा नहीं हो जाए ।

स्टेशन मास्टर संबंधित मार्ग के सिग्नल तथा प्वाइंट बटनों पर कैप/कॉलर लगा देगा और पैनल पर प्रदीप्त हो रहे प्वाइंट लॉक संकेत को लाल स्याही से गाड़ी सिग्नल रजिस्टर (टीएसआर) सहित एक पृथक रजिस्टर में, जो इसी उद्देश्य हेतु रखा जाएगा, नीचे दिए गए प्रोफार्मा के अनुसार दर्ज कर लेगा ।

क्रम सं.	तारीख	समय	गाड़ी सं.	लाइन से एवं तक	मार्ग सं.	मार्ग हेतु प्रदीप्त प्वाइंट लॉक संकेत, प्वाइंट लॉक सं. सहित	स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर	अभ्युक्ति

बी) **स्टेशन, जहां पैनल पर प्वाइंट, लॉक और मार्ग संकेतों की विशेष रूप से व्यवस्था नहीं है अथवा पैनल पर उभरने में विफल रहता है अथवा आरआरआई/एसएसआई/पीई अथवा ईआई विफल रहता है :-**

वैसे स्टेशनों पर, जहां पैनल पर प्वाइंट संकेत, लॉक संकेत और मार्ग संकेतों की विशेष रूप से व्यवस्था नहीं की गई है अथवा यह संकेत पैनल पर उभरने में विफल रहता है अथवा गाड़ी परिचालन के उद्देश्य से लगाए गए आरआरआई/एसएसआई/पीई अथवा ईआई के विफल रहने पर ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर नामित मार्ग का क्लियर होना, क्रैंक हैंडल के परिचालन द्वारा सभी प्वाइंटों को सही ढंग से सेट किया जाना सुनिश्चित करेगा और मार्ग के सभी प्वाइंटों को , चाहे वे फेसिंग हों अथवा ट्रेलिंग, क्लैंप तथा पैडलॉक द्वारा जकड़ने की व्यवस्था करेगा । ऐसी परिस्थिति में गाड़ियों का संचालन सामान्य एवं सहायक नियम 3.38, 3.39, 3.40, 3.42 और 3.69 अथवा 3.70 (जैसा मामला हो) के अनुसार किया जाएगा ।

(एफ) सिगनलों को केवल उनके समुचित लीवरों द्वारा 'ऑफ' किया जायेगा और यदि वे अपने संबंधित लीवरों से संचालित नहीं होते हैं तो उन्हें खराब समझा जायेगा ।

(जी) जब कोई सिगनल कार्य न करे या सिगनल की बत्ती प्रज्ज्वलित न हो तो सिगनल को खराब मान लिया जाता है और ऐसी स्थिति में जब कभी संभव हो , कॉनफ्लिक्टिंग सिगनल को 'ऑफ' होने से रोकने के लिए सदैव सिगनल लीवर को परिचालित किया जायेगा ।

नोट : इस रेल पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र नहीं है ।

3.69 एप्रोच स्टॉप सिगनल खराब होने पर स्टेशन मास्टर की ड्यूटी :

1. उन स्टेशनों को छोरकर जहाँ खराब होने वाले सिगनल पर सिगनल पोस्ट टेलीफोन या कॉलिंग ऑन सिगनल लगे हुए हैं, आउटर, होम या रूटिंग सिगनल के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन तथा पिछले नामांकित स्टेशन को सूचना देगा ताकि आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को खराब हुए सिगनलों के बारे चेतावनी दी जा सके और खराब सिगनल के नीचे आगे बढ़ों हैण्ड सिगनल मिलने पर उन्हें उस सिगनल को पार करने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जा सके ।

2. खराब हुए सिगनल की सूचना मिलने पर उप नियम (1) में उल्लिखितानुसार पीछे का स्टेशन मास्टर तुरंत उसकी प्राप्ति की स्वीकृति देगा और जिस स्टेशन पर सिगनल खराब हुआ है, उसके स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा और प्रथम गाड़ी का नम्बर बतायेगा जिसे खराब सिगनल की अधिसूचना दी जायेगी और फिर उस सिगनल के ठीक हो जाने की सूचना मिलने पर उस गाड़ी का नम्बर बतायेगा जिसे अंत में अधिसूचित किया गया है ।

3. खराब हुए सिगनल के स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस सिगनल से गाड़ी को पार करने का प्राधिकार देने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी कर ली गईं हैं । उसके बाद वह लोको पायलट को निम्नलिखित किसी एक तरीके से 'ऑन' स्थिति में खराब हुए सिगनल को पार करने का प्राधिकार देगा :-

ए) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर दे दी गई है - आने वाली गाड़ी को खराब सिगनल के नीचे आगे बढ़ो हैण्ड सिगनल देने के लिए नियम 3.68 के उपनियम (1) का खण्ड(बी) के अधीन एक सक्षम वर्दीधारी रेल सेवक को नियुक्त करके । ऐसी स्थिति में स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को तबतक लाइन क्लियर नहीं देगा जबतक कि खराब हुए सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी नहीं हो जातीं, अथवा

बी) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर नहीं दी गई हो - खराब सिगनल के नीचे किसी सक्षम रेल सेवक के माध्यम से लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में खराब हुए सिगनल को पार करने का एक लिखित प्राधिकार सुपुर्द करके, अथवा

सी) जहाँ कॉलिंग ऑन सिगनल लगा हुआ है वहाँ उसे 'ऑफ' करके या

डी) जहाँ सिगनल पोस्ट टेलीफोन उपलब्ध है वहाँ लोको पायलट को विशेष अनुदेशानुसार खराब सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत करके ।

4. यदि होम सिगनल खराब हो जाता है तो आउटर सिगनल को भी खराब माना जायेगा और उप नियम(1), (2) और (3) में निर्धारित कार्यविधि का अनुशरण किया जायेगा ।

स.नि.3.69 (ए) (i) स्टेशन जहाँ आउटर , होम और रूटिंग सिगनल/सिगनलें खराब है/हैं, वह स्टेशन संबंधित मेल, एक्सप्रेस और सवारी गाड़ियों के लिए पीछे के स्टेशन एवं अंतिम ठहराव स्टेशन को भी सूचना देगा, उस मामले को छोरकर जहाँ खराब सिगनल पर सिगनल पोस्ट टेलीफोन या कॉलिंग ऑन सिगनल उपलब्ध है, ताकि सभी आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को फॉर्म टी/369(1) जारी किया जा सके । संदेश प्राप्त करने के पश्चात स्टेशन मास्टर, वह स्टेशन जहाँ सिगनल/सिगनलें खराब है/हैं , के स्टेशन मास्टर के साथ प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान कर उसकी पावती देगा और पहली गाड़ी , जिसके लिए टी/369(1) जारी किया जा रहा है, की संख्या सूचित करेगा ।

नोट : ब्लॉक हॅट पर स्थित होम सिगनलों के लिए भी यह अच्छा होगा ।

(ii) यदि आगे के स्टेशन, जहाँ सिगनल खराब हो गया है ,वह ब्लॉक हॅट पर स्थित हो तो अप या डाउन जैसा अपेक्षित हो, पर ब्लॉक हॅट के पीछे स्थित निकटतम स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा सूचना दी जायेगी ।

नोट : ''निकटतम स्टेशन'' ब्लॉक हॅट के सिवाय निकटतम ब्लॉक स्टेशन को संकेत करता है ।

(iii) मालगाड़ी (गुड्स ट्रेन) के मामले में, जिस स्टेशन पर सिगनल खराब हो गया हो, उसके आगे के स्टेशन को फॉर्म टी/369(1) सौंपा जायेगा और इस उद्देश्य के लिए मालगाड़ी को बिना ठहराव के ही खड़ा कर दिया जायेगा।

(बी) खराब सिगनल से गाड़ियों को पार करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा नियुक्त हैण्ड सिगनल देने वाले व्यक्ति को निम्न रूप से कार्य करने के लिए अनुदेश दिया जायेगा :-

यदि आउटर सिगनल खराब हो तो वहाँ तैनात व्यक्ति होम सिगनल के अनुरूप हैंड सिगनल दिखाएगा अर्थात यदि होम 'ऑन' स्थिति में हो तो वह गाड़ी को खतरे का हैंड सिगनल दिखाएगा एवं यदि होम 'ऑफ' स्थिति में हो तो हरा हैंड सिगनल दिखाएगा। यदि फॉर्म टी/369(1) पिछले स्टेशन पर नहीं जारी किया गया हो परन्तु खराब सिगनल पर तैनात इस व्यक्ति द्वारा लोको पायलट को यह फॉर्म सौंपा जा रहा हो तो लोको पायलट को फॉर्म टी/369(3बी) तबतक नहीं सौंपा जायेगा जबतक कि होम सिगनल 'ऑफ' स्थिति में न आ जाए। यदि होम सिगनल भी खराब हो जाता है तो होम सिगनल पर तैनात अन्य व्यक्ति द्वारा दिखाये गये हैण्ड सिगनल को आउटर पर स्थित व्यक्ति फिर से उसे दिखाएगा, जो क्रम से स्टेशन मास्टर द्वारा उसे दिए गए हैंड सिगनल को पुन: दर्शाएगा।

(सी) जबतक स्टेशन मास्टर यह सूचना न प्राप्त कर ले कि पिछले स्टेशन पर गाड़ी को फॉर्म टी/369(1) जारी कर दिया गया, खराब सिगनल से गाड़ी को पार करने के लिए हैंड सिगनल दर्शाने हेतु नियुक्त व्यक्ति को उपर्युक्त (बी) में वर्णित अनुदेशानुसार लोको पायलट को सौंपने के लिए अनुदेशों सहित फॉर्म टी/369(3बी) भी उपलब्ध कराना होगा। उस सिगनल पर गाड़ी आकर खड़ी होने के पश्चात ही आउटर एवं होम दोनों सिगनलों के लिए आउटर सिगनल पर इकहरी फॉर्म टी/369(3बी) जारी किया जा सकता है।

(डी) खराब आउटर , होम या रूटीन सिगनलों के लिए फॉर्म टी/369(1) जारी करने के लिए मेल, एक्सप्रेस और सवारी गाड़ियों हेतु पीछे के स्टेशन या अंतिम ठहराव स्टेशन में तत्काल सूचना भेजे जाने की स्थिति में, किसी आने वाली गाड़ी के लिए तत्काल पीछे के स्टेशन को लाइन क्लियर नहीं दिया जायेगा, जबतक स्टेशन मास्टर स्वयं यह संतुष्ट न कर लें कि सभी प्वाइंटों का सही सेटिंग और सभी फेसिंग प्वाइंटों का लॉकिंग और यह कि जो सिगनल खराब हो गये हैं, उसके 'ऑफ' के लिए अन्य शर्तों का पालन कर लिया गया है।

3.70 <u>डिपार्चर स्टॉप सिगनल के खराब होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर की ड्यूटी</u> :

1. **स्टार्टर के खराब होने की स्थिति में, स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार द्वारा ऐसे सिगनलों से पार करने के लिए लोको पायलट को प्राधिकार दे सकता है, इसे लोको पायलट को उस स्टेशन पर सौंपा जायेगा जहाँ कि खराब सिगनल स्थित है, और इसके अतिरिक्त वहाँ, स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार एक सक्षम रेल सेवक प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हैंड सिगनल दिखायेगा या खराब सिगनल पर गाड़ी के रूक जाने के पश्चात, यदि नियम 3.13 के उपनियम(2) के अधीन कॉलिंग ऑन सिगनल की व्यवस्था है तो उसे 'ऑफ' करेगा।**
2. **यदि एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल खराब हो जाता है तो हैंड सिगनलों से काम नहीं लिया जायेगा और स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार द्वारा लोको पायलट को ऐसे सिगनलों को पार करने की अनुमति दे सकता है। यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है। बशर्ते कि असाधारण परिस्थितियों में यदि अनुमोदित अनुदेशों के अधीन कोई एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल किन्हीं प्वाइंटों का बचाव करता है तो, हैण्ड सिगनल के प्रयोग से छुटकारा नहीं हो सकेगा।**
3. **उप नियम (1) और (2) में उल्लिखित प्राधिकार देने के लिए गाड़ी को खराब हुए सिगनल वाले स्टेशन पर रोका जाएगा। लोको पायलट को खराब हुए स्टॉप सिगनल से पर करने के लिए लिखित प्राधिकार तबतक नहीं दिया जाएगा जबतक कि उस सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती है।**
4. **जहाँ विशेष अनुदेशों के अधीन कोई कॉलिंग ऑन सिगनल किसी ऐसे प्रस्थान स्टॉप सिगनल के नीचे लगाया गया है जो अंतिम स्टॉप सिगनल नहीं है तो उस कॉलिंग ऑन सिगनल को तबतक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जबतक कि उसके ऊपर के प्रस्थान स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती है। (C/S 16)**

<u>स.नि.3.70</u> (ए) यदि दोहरी लाइन स्टेशनों पर अंतिम स्टॉप सिगनल के मामले में, जहाँ सिगनल केबिन से चालित किए जाते हैं, खराब है और अगले स्टेशन से प्राइवेट नम्बर द्वारा पुष्टि करके लाइन क्लियर मिल जाता है तो केबिन में कार्यरत स्वीचमैन/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, कार्यरत स्टेशन मास्टर को तुरंत सूचित करेगा कि लाइन क्लियर मिल गया है और अंतिम स्टॉप सिगनल खराब है, साथ-साथ अगले स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर को दुहराएगा और एक अलग प्राइवेट नम्बर द्वारा इस सूचना की पुष्टि करेगा। स्वीचमैन अथवा केबिन सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन मास्टर को दिए गए

प्राइवेट नम्बरों को गाड़ी सिगनल रजिस्टर में भी रिकार्ड किया जाएगा तथा स्टेशन मास्टर प्राप्त दोनों प्राइवेट नम्बरों को अपनी स्टेशन डायरी में रिकार्ड कमरेगा। तब स्टेशन मास्टर द्वारा टी/369(बी) जारी किया जाएगा जिस पर अगले स्टेशन से प्राप्त किए गए लाइन क्लियर के समर्थन में प्राप्त प्राइवेट नम्बर का इंदराज किया जाएगा तथा स्टेशन पर गाड़ी के लोको पायलट को सुपुर्द करने की व्यवस्था करेगा।

टिप्पणी : जिन स्टेशनों पर स्टार्टर सिगनल ही अंति स्टॉप सिगनल है वहाँ सहायक नियम 3.70(ए) में उल्लिखित प्रक्रिया के अतिरिक्त सामान्य नियम 3.70 (1) के अनुसार हैण्ड सिगनलों के प्रदर्शन का पालन किया जाएगा।

(बी) जहाँ स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर दोनों खराब हैं, वहाँ फार्म टी/369(3बी) पर जारी लिखित प्राधिकार दोनों खराब सिगनलों के लिए लागू होगा, लेकिन उपर्युक्त उप-पैरा (ए) और (बी) में उल्लिखित प्रक्रिया का अनुपालन किया जाएगा।

3.71 'ऑफ' स्थिति में खराब हुए वार्नर या डिस्टैंट सिगनल :

1) (ए) यदि किसी खम्भे (पोस्ट) पर अकेला लगा हुआ वार्नर सिगनल या डिस्टैंट सिगनल खरराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो सिगनल के नीचे स्टॉप हैण्ड सिगनल दिखया जाएगा। रात्रि के समय सिगनल की बत्ती या बत्तियाँ बुझा दी जाएगी/जाएंगी और गाड़ी को पहले खड़ा करके सिगनल को पार करने के लिए हैण्ड सिगनल दिया जाएगा। सिगनल के खराब होने की सूचना गाड़ियों को लोको पायलटों को पिछले स्टेशनों पर उस सिगनल पर रूकने के लिए चेतावनी के रूप में दी जाएगी।

(बी) यदि स्टॉप सिगनल के नीचे लगा हुआ वार्नर सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो उसके ऊपर के स्टॉप सिगनल को भी खराब माना जाएगा और रात्रि के समय वार्नर सिगनल की बत्ती बुझा दी जाएगी।

2) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट का वार्नर या डिस्टैंट सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'आन' स्थिति में रखा जाएगा तथा नियम 3.75 के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

सहा.नि.3.71 यदि खराब हुए वार्नर को 'ऑन' स्थिति में रखा जा सकता है तो यह अपेक्षित नहीं है कि टी/369(3बी) जारी करें या वार्नर पर हैण्ड सिगनलों को दिखाएं।

3.72 स्टॉप सिगनल में खराबी हो जाने पर वार्नर सिगनल का प्रयोग न किया जाना : यदि वार्नर सिगनल लगे हुए स्टेशन पर कभी स्टॉप सिगनल खराब हो जाता है या वह ठीक तरह से काम नहीं करता है तो खराब हुए स्टॉप सिगनल से संबंधित लाइन का वार्नर सिगनल भी तबतक 'ऑन' रखा जाएगा जब तक कि खराब स्टॉप सिगनल ठीक नहीं हो जाता।

3.73 गेट स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार किया जाना :

1) यदि लोको पायलट देखता है कि गेट स्टॉप सिगनल 'ऑन' स्थिति में हो तो वह निर्धारित कोड में सीटी देकर सिगनल के पहले ही अपनी गाड़ी रोक लेगा।

2) (ए) यदि गेट स्टॉप सिगनल पर 'जी' मार्क लगा हुआ है तो लोको पायलट सिगनल पर दिन के समय एक मिनट और रात्रि के समय दो मिनट प्रतीक्षा करेगा एवं यदि इस अवधि में सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ाकर समपार से पहले उसे रोक लेगा और

(बी) यदि गेटमैन है और वह हैण्ड सिगनल दिखा रहा है तो गेट से सतर्कतापूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा। अथवा

(सी) यदि गेटमैन उपलब्ध नहीं है या उपलब्ध है परन्तु हैण्ड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार के ठीक सामने रोकेगा जहाँ गेटमैन द्वारा गेट पार करने हेतु वह हैंड सिगनल दिखायेगा , यदि कोई है या गेटमैन की अनुपस्थिति में गाड़ी के इंजन कर्मी दल को कोई सदस्य यह निश्चित कर लेने के पश्चात कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद हो गया है, हैंड सिगनल दिखायेगा।

3) यदि लोको पायलट सिगनल पर रूकने के पश्चात वहाँ 'जी' चिह्न नहीं पाता है तो वह विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि के अनुसार ही आगे बढ़ेगा।

स.नि.3.73 यदि कोई लोको पायलट गेट स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है तो वह सिगनल के पीछे अपनी गाड़ी को रूकते हुए लाएगा , दिन में एक मिनट और रात में 2 मिनट प्रतीक्षा करेगा और यदि सिगनल 'ऑफ' नहीं है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ायेगा और यदि वह अकेला हो और गेटमैन की अनुपस्थिति में गाड़ी के सहायक लोको पायलट द्वारा या गार्ड द्वारा यह पता लगाने के पश्चात कि सड़क यातायात हेतु गेट बंद है तो गेटमैन द्वारा गेट पार करने का हैंड सिगनल दिखाया जायेगा।

3.74 फिक्स्ड सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल :

1) (ए) यदि किसी स्थान पर, जहाँ साधारणत: फिक्स्ड सिगनल रहता है , कोई फिक्स्ड सिगनल नही है, या
(बी) यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है जब उसे जलना चाहिए, या
(सी) यदि रंगीन बत्ती की जगह सफेद बत्ती दिखाई देती है, या
(डी) यदि सिगनल का पहलू भ्रामक है या अपूर्ण रूप से दिखाया गया है, या
(ई) यदि एक से अधिक पहलू दिखाई देते हैं तो लोको पायलट यह मानकर चलेगा कि वह सिगनल अपना सबसे प्रतिबंधित पहलू प्रदर्शित कर रहा है :

बशर्ते यदि रात्रि के दौरान केवल आने वाली गाड़ी के लिए किसी लोकोक पायलट को सेमाफोर स्टॉप सिगनल के मामले में सिगनल बत्ती बुझी मिलती है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल पर रोक देगा । यदि उसे ऐसे सिगनल के पहलू दिन में साफ-साफ दिखाई देती है और वह संतुष्ट हो जाता है कि सिगनल 'ऑफ' स्थिति में है तो वह सतर्कतापूर्वक प्रतिबंधित गति से उस सिगनल को पार करेगा और अपने से संबंधित सभी मध्यवर्ती स्टॉप सिगनलों का , यदि कोई हो, पालन करता हुआ स्टेशन तक पहुँचेगा और स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्रवाई हेतु उसकी रिपोर्ट करेगा ।

2) जिन स्टेशनों पर 'पी' चिह्न वाले रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं वहाँ यदि सिगनल में कोई प्रकाश नहीं दिखता है या अपूर्ण पहलू मिलता है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा । परन्तु यदि वह स्वयं संतुष्ट हो जाता है कि सिगनल पर 'पी' चिह्न लगा है तो लोको पायलट अपने स्टॉप सिगनल पर रूकने के लिए तैयार होकर आगे बढ़ेगा और उस सिगनल के पहलू से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा ।

<u>स.नि.3.74</u> (ए) जब रात के दौरान कोई गाड़ी सेमाफोर एप्रॉच स्टॉप सिगनल की ओर आ रही हो और लोको पायलट यह देखता है कि सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है (सिगनल का आर्म 'ऑफ' स्थिति में है) तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पास रोक देगा । यदि उस सिगनल के दिन का पहलू साफ-साफ दिखाई पड़ता हो और लोको पायलट संतुष्ट हो कि सिगनल - आर्म 'ऑफ' स्थिति में है तो वह एक लम्बी और दो छोटी सीटी (-- 00) बजायेगा । इस सीटी को सुनकर गाड़ी के गार्ड, लोको पायलट के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा और बाद वाला , उससे संबंधित सभी इंटरमिडिएट स्टॉप सिगनलों, यदि कोई हो, को गति प्रतिबंधित नियम का पालन करते हुए सिगनलों को सतर्कतापूर्वक पार कर स्टेशन तक पहुँचेगा और आवश्यक कार्रवाई हेतु स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करेगा ।

(बी) लोको पायलट खराब हुए सिगनलों या अन्य किसी प्रकार की सिगनल की खराबी देखने पर ज्वाइंट ट्रेन रिपोर्ट और इस उद्देश्य हेतु लोको शेड में रखे गये रजिस्टर में इसकी रिपोर्ट करेगा । गाड़ी को विलम्ब किए बिना, यदि उस स्टेशन, जहाँ गाड़ी रूकी हुई ह , मामले की रिपोर्ट करना सुविधाजनक होता हो तो वह ऐसा कर सकता है ।

<u>नोट</u> : इन रिपोर्टों में बत्ती की कमी के कारण सिगनलों को सही रूप से नहीं देख पाना या पेड़ या अन्य कारणों से आर्म का आंशिक रूप से बाधित होना जैसी बातें शमिल होंगी । *

(सी) **<u>ड्रॉपिंग सिगनलें</u>** : वे सभी स्टेशन जहाँ स्लैक को ठीक करने या तापमान के बदलाव के माध्यम से संक्षेप संकेत हेतु अनुमति देने के लिए , सामान्यत: सिगनलों के परिचालन करने वाले स्टेशन के कर्मचारियों के प्रयोग हेतु एडजस्टिंग मेकानिज्म उपलब्ध कराया गया है वहाँ यदि किसी प्रकार का एडजस्टमेंट किया जाय तो उसे स्टेशन मास्टर की डायरी में नोट कर लिया जायेगा ।

3.75 <u>मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना</u> :

1) यदि लोको पायलट को कोई मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल 'ऑन' स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देगा और यदि सिगनल के पोस्ट पर टेलीफोन लगा हुआ है तो उसके द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ संपर्क स्थापित करेगा ।

2) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल खराब है तो स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में लोको पायलट को उस सिगनल को पार करने के लिए प्राधिकृत करेगा ।

3) यदि टेलीफोन नहीं लगा है या खराब हो तो लोको पायलट सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद उसे 'ऑन' स्थिति में पार करेगा तथा यदि सामने की लाइन भली प्रकार दिखाई पड़ रही है तो वह अधिक से अधिक 15 किमी.प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा और उस खराबी की रिपोर्ट अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को करेगा ।

4) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल का कार्य संचालन करने वाले ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर सिगनल खराब होने की सूचना पाने पर गाड़ी को भेजने से पहले मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट से अगले ब्लॉक स्टेशन तक के पूरे सेक्शन को एक ब्लॉक सेक्शन मानेगा और लोको पायलट को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार खराब हुए

मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में, सिगनल पर बिना रूके पार करने के लिए लिखित प्राधिकार देगा।

<u>स.नि.3.75</u> (1)(ए) किसी मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे खड़ा करके गार्ड को एक लम्बी और लगातार सीटी बजाकर इस संबंध में सूचित करेगा और सिगनल पोस्ट पर दिए गए टेलीफोन से पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क स्थापित करेगा।

(बी) (i) लोको पायलट द्वारा टेलीफोन परर संपर्क स्थापित करने पर स्टेशन मास्टर यदि सिगनल को खराब पाता है, जैसा कि ऊपर उल्लिखित है तो वह गाड़ी के लिए अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करके लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पारकर अगले ब्लॉक सेक्शन में प्रविष्ट होने के लिए टेलीफोन द्वारा प्राधिकृत करेगा। वह लोको पायलट को प्राइवेट नम्बर भी बताएगा जिसके अधीन उसने अगले स्टेशन से लाइन क्लियर लिया है ।

(ii) तब लोको पायलट 'एक छोटी, एक लम्बी और एक छोटी' सीटी बजाकर गार्ड से आल राइट सिगनल का आदान-प्रदान करने के पश्चात् अपनी गाड़ी को चलाएगा। अगले स्टेशन मास्टर को वह पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए प्राइवेट नम्बर के साथ एक मेमो सौंपेगा। मेमो में उल्लिखित प्राइवेट नम्बर को जांचने के उपरान्त वह मेमो को स्टेशन डायरी में रिपोर्ट करने हेतु चिपका देगा। यदि प्राइवेट नम्बर नहीं मिलता है या स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट नम्बर नहीं दिया गया है तो वह एक्स एक्स आर तार जारी करेगा।

(सी) (i) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल पोस्ट पर दिया गया टेलीफोन खराब है तो लोको पायलट विपरीत दिशा के लिए मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल पोस्ट पर दिया गया टेलीफोन पर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा तथा मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करते हुए ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश हेतु उसकी अनुमति प्राप्त करेगा। पिछले स्टेशन मास्टर से यह पुष्टि हो जाने के पश्चात,कि मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल विफल हो गया है, अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर से समर्थित ऐसी अनुमति प्रदान करेगा।

(ii) फिर भी, यदि मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल पर लगा दोनों टेलीफोन खराब है या दूसरे टेलीफोन के बहुत ज्यादा दूर लगे होने के परिणामस्वरूप लोको पायलट पिछले स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ होता है तो वह 5 मिनट प्रतीक्षा करने के पश्चात गार्ड को एक लम्बी सीटी बजाकर जिसे आवश्यकतानुसार दोहराया जा सकता है तथा उसके साथ ''ऑल राइट'' सिगनल का आदान-प्रदान करने के उपरांत मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करेगा और सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी अवरोध की दशा में रूकने
के लिए तैयार रहेगा एवं आगे के लाइन की दृश्यता अच्छी होने की दशा में अधिकतम 15 किमी.प्रति घंटा अन्यथा अधिकतम 8 किमी. प्रति घंटा की गति से चलेगा।

(iii) जब लोको पायलट को आई बी एस 'ऑन' स्थिति में पार करना हो तो सतर्कता से आगे बढ़ेगा जैसा कि सामान्य नियम 3.75(3) में उल्लिखित है और सतर्कता से आगे बढ़ता रहेगा जबतक वह अगले स्टेशन के प्रथम स्टॉप सिगनल तक पहुँच नहीं जाता चाहे वह सिगनल या दूसरा मध्यवर्ती सिगनल, यदि कोई हो, 'ऑफ' संकेत प्रदर्शित करता हो। लोको पायलट आने वाले किसी संभावित अवरोध के लिए सतत निगाह रखेगा तथा वह अगले स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल पर पहुँचने के पश्चात ही उसके निर्देश के अनुरूप कार्रवाई करेगा।

(डी) उन सेक्शनों पर, जहाँ ढलान और अन्य स्थानीय परिस्थितियों के कारण लोको पायलट अपने इंजन को नहीं छोर सकता है , वहाँ पैरा-बी (i) में उल्लिखित लोको पायलट के कर्त्तव्यों को पालन करने की जिम्मेवारी सहायक लोको पायलट पर होगी।

(ई) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल खराब माना जाएगा जब -

i) प्रत्येक छोर के स्टेशन पर दिया गया ब्लॉक कउपकरण विफल हो चुका हो और ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लियर संकेत नहीं प्राप्त किया जा सकता हो।

(ii) लाइन क्लियर संकेत प्राप्त होने के बाद भी सिगनल परिचालित करने पर 'ऑफ' नहीं हो रहा हो।

(iii) अंतिम स्टॉप सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल के बीच लगा हुआ ट्रैक सर्किटिंग या एक्सल काउंटर विफल हो गया हो।

(एफ) (i) जब पिछले स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल के बाद पर्याप्त दूरी के बीच लगा हुआ ट्रैक सर्किटिंग या एक्सल काउंटर विफल हो गया हो तो, स्टेशन का अंतिम स्टॉप सिगनल विफल माना जाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों छोर के ब्लॉक स्टेशनों के बीच पूर्ण ब्लॉक पद्धति के नियम 8.01 के अनुसार लाइन क्लियर पर गाड़ियों का परिचालन किया जाएगा।

फिर भी, ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर एउवांस्ड स्टार्टर को 'ऑन' में पार करने हेतु टी/369(3बी) तब तक जारी नहीं करेगा , जबतक वह यह सुनिश्चित नहीं कर लेता कि अंतिम पूर्ववर्ती गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर संपूर्ण पहुँच चुकी है और प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान कर इसकी पुष्टि हो गयी है, एडवांस्ड स्टार्टर के लिए जारी टी/369(3बी) पर अगले स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नंबर दर्ज किया जाएगा ।

(ii) फिर भी, यदि ट्रैक - सर्किटिंग/एक्सल काउंटर खराब नहीं हुआ है, लेकिन अंतिम स्टॉप सिगनल परिचालित करने पर 'ऑफ' स्थिति में नहीं आता है तो, स्टेशन मास्टर अंतिम स्टॉप सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल के बीच लाइन साफ है, को ट्रैक सर्किट संकेत से सुनिश्चित करने के बाद ही अंतिम स्टॉप सिगनल के लिए टी/369(3बी) जारी करेगा । ऐसे मामलों में मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के कार्यसंचालन को निलंबित करने की आवश्यकता नहीं है और वह सामान्य रूप से कार्य करेगा ।

(जी) टावर वैगन, रेल कार, मोटर ट्रॉली इत्यादि के मामलों में, उपर्युक्त पैरा (बी) (i), (ii), सी (i) और सी (ii) में दिये गये प्रावधानों को सुनिश्चित करने की जिम्मेवारी प्रभारी रेल सेवक की होगी सिवाय सीटी बजाने और गार्ड से सिगनल आदान-प्रदान करने के संबंध में ऊपर के पैराग्राफ में उल्लिखित प्रावधानों को छोड़कर ।

(एच) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को पार करने के पश्चात लाइन के अंश पर गाड़ी की बैकिंग ।

(i) जब गाड़ी के लोको पायलट मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को क्लियरिंग करने के पश्चात यह आवश्यक समझता हो, अपरिहार्य परिस्थितियों के कारण एक्सल काउंटर्स/ट्रैक सर्किट सहित दिए गए लाइन के अंश पर ऐसा नहीं करेगा जिस पर गार्ड जाँच करेगा कि अंतिम वाहन संकेतक सही रूप से दिखाई देता हो तो , वह चार सॉर्ट सीटी बजाते हुए गार्ड का ध्यानाकर्षित किए बिना गाड़ी को स.नि.6.03 में विनिर्दिष्ट अनुसार बचाव करते हुए आगे बढ़ाएगा ।

(ii) तब गार्ड गाड़ी की अवस्थिति की जाँच करेगा और वह दूरी, जिस पर बैकिंग अपेक्षित है, लोको पायलट से पूछताछ करेगा और सुनिश्चित करेगा कि दूरी ट्रैक सेक्शन को अवरूद्ध (फाउल) करने की संभावना नहीं है, बशर्ते सक्सल-काउंटर/ट्रैक सर्किट उपलब्ध हो, ट्रैक सेक्शन को सप्ष्टत: निर्धारित करने के उद्देश्य से, ट्रैक सेक्शन के बाहर पर्याप्त दूरी पर लेजन बोर्ड ''बैकिंग इस प्वाइंट के बाहर स्वीकृत नहीं है'' लगाया जाएगा.

(iii) यदि बैकिंग एक्सल काउंटर/ट्रैक-सर्किट सेक्शन को अवरुद्ध करना संभव न हो तो वह लगभग दूरी संकेत करते हुए बैकिंग हेतु लोको पायलट को लिखित अनुमति प्रदान करेगा और प्वाइंट के संदर्भ में गाड़ी का बचाव करने के पश्चात उस पर गाड़ी बैक किया जायेगा ।

(iv) यदि किसी गाड़ी, जिसने एक्सल काउंटर/ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित लाइन के अंश को पार किया हो , को बैक किया जाए और ऐसा करते समय उपर्युक्त लाइन के अंश को संभवत: अवरूद्ध किया जाए, गार्ड ऐसी अनुमति देने के पूर्व मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल पोस्ट पर उपलब्ध टेलीफोन तक ले जाएगा एवं पिछले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा तथा स्टेशन मास्टर से प्रावेट नंबर द्वारा सुपुष्टि करेगा कि अपनी गाड़ी के पीछे कोई गाड़ी की अनुमति नहीं दी गई है या पिछले स्टेशन से अनुमति दी जाएगी जब तक गार्ड स्टशन मास्टर को सूचित नहीं कर देता कि इस गाड़ी का सेक्शन क्लियर है ।

(iv) प्राइवेट नंबर प्राप्त करते ही लोको पायलट को जारी की जाने वाली मेमो पर उसे दर्ज किया जाएगा ।

(2) समपार फाटक/ फाटकों की सुरक्षा करने वाला इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल:

आम तौर पर इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल लेवल क्रॉसिंग गेट/गेटों की सुरक्षा नहीं करेगा, लेकिन गंभीर आपात स्थिति में यदि इसकी आवश्यकता होती है, तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी:

'आईबी' और 'जी' मार्कर दोनों को एक इकाई के रूप में काम करने के लिए एक साथ वेल्ड किया जाना चाहिए। यह वेल्डेड बोर्ड जीआर 3.17 (1) के प्रावधान के अनुसार काले अक्षर के साथ सफेद पृष्ठभूमि का होगा। वेल्डेड 'आईबी' और 'जी' मार्कर बोर्ड के नीचे एक और बोर्ड लगाया जाना चाहिए जिसमें एल/सी गेट/एस नं. आईबी सिग्नल द्वारा संरक्षित लिखा होना चाहिए।

लेवल क्रॉसिंग गेट/गेटों की सुरक्षा करने वाले इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल को ' ऊन' पर पार करना:-

(क) जब एलपी/मोटरमैन को ऐसे आईबीएस सिग्नल 'ऑन' पर मिलते हैं, तो वह अपनी ट्रेन को सिग्नल के पीछे रोक देगा, अलग-अलग अंतराल पर लगातार एक लंबी सीटी बजाकर गार्ड को इस तथ्य की जानकारी देगा और ब्लॉक स्टेशन के एसएम से पीछे, सिग्नल पोस्ट पर इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध कराए गए टेलीफोन पर संपर्क करेगा।

(ख) यदि एलपी/मोटरमैन द्वारा टेलीफोन पर संपर्क करने पर एसएम को पता चलता है कि सिग्नल ख़राब है, तो एसएम समपार फाटक/ फाटकों को नॉन-इंटरलॉक्ड मानेगा। एसएम व्यक्तिगत रूप से या दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन के एसएम के माध्यम से गेटमैन से व्यक्तिगत नंबर प्राप्त करेगा जो समपार फाटक/ फाटकों के नियंत्रित करता है और समपार फाटक/ फाटकों के बंद होने के आश्वासन के रूप में ट्रेन

सिग्नल रजिस्टर में इसे दर्ज करेगा। पीछे का एसएम टेलीफोन पर एलपी/मोटरमैन को इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल को 'ऑन' पर पास करने के लिए अधिकृत करेगा और आगे के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करें, प्राइवेट नंबर जारी करके जिसके तहत उसे स्टेशन से पहले ही लाइन क्लियर मिल गया था। एलपी/मोटरमैन अपने मेमो बुक में प्राइवेट नंबर नोट करेगा, निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा, गार्ड से ऑल राइट सिग्नल प्राप्त करेगा और सामान्य गति से आगे बढ़ेगा।

(ग) यदि ऐसे आईबीएस पोस्ट पर प्रदान किया गया टेलीफोन खराब है और एलपी/मोटरमैन पीछे के स्टेशन से संपर्क करने में असमर्थ है, उसे बार-बार एसएम से संपर्क करने का प्रयास करना होगा और सिग्नल पर 5 मिनट तक इंतजार करना होगा और यदि इस अवधि के भीतर सिग्नल को 'ऑफ' नहीं किया जाता है, तो एलपी/मोटरमैन ऊपर बताए अनुसार आईबीएस सिग्नल पोस्ट पर प्रदान किए गए लीजेंड बोर्ड का संज्ञान लेगा, एक लंबी सीटी बजाकर गार्ड को इस तथ्य की सलाह देने के बाद, गार्ड के साथ ऑल राइट सिग्नल का आदान-प्रदान करने के बाद, एलपी/मोटरमैन इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप (आईबीएस) सिग्नल को 'ऑन' पर पास कर सकता है और निर्धारित कोड की सीटी बजाते हुए एलसी गेट तक सावधानी से आगे बढ़ें। यदि गेटमैन उपलब्ध है और हाथ का संकेत दे रहा है, तो एलपी/मोटरमैन आगे बढ़ेगा और एलसी गेट को सावधानी से पार करेगा। यदि गेटमैन उपलब्ध नहीं है या उपलब्ध है लेकिन हाथ का सिग्नल नहीं दिखा रहा है, तो एलपी/मोटरमैन ट्रेन को लेवल क्रॉसिंग गेट से पहले ही रोक देगा। गेटमैन से हाथ का संकेत मिलने पर एलपी/मोटरमैन यह सुनिश्चित करने के बाद कि एलसी गेट सड़क यातायात के खिलाफ बंद है। गेटमैन की अनुपस्थिति में, या तो सहायक लोको पायलट या गार्ड (ईएमयू/एमईएमयू/डेमू ट्रेन के मामले में) को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सड़क यातायात के कारण एलसी गेट बंद है। एलपी/मोटरमैन निर्धारित कोड की सीटी बजाएगा और सावधानी से आगे बढ़ेगा और किसी भी रुकावट से बचने के लिए तैयार रहेगा। जब इस तरह से कोई सिग्नल पास किया जाए तो दृश्यता स्पष्ट होने पर ट्रेन की गति 15 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। जहां, किसी भी कारण से, आगे की लाइन स्पष्ट रूप से दिखाई नहीं दे रही है, एलपी/मोटरमैन अपने निर्णय के अनुसार बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी परिस्थिति में 8 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। यदि आईबीएस सिग्नल एक से अधिक एलसी गेट्स से सुरक्षित है तो एलपी/मोटरमैन को अन्य एलसी गेट्स को पार करने के लिए इसी तरह की सावधानी बरतनी चाहिए। एलपी/मोटरमैन अत्यधिक सतर्क रहेगा और अगले स्टॉप सिग्नल के नीचे पहुंचने तक सावधानी से आगे बढ़ना जारी रखेगा। भले ही वह सिग्नल 'ऑफ' स्थिति में हो, एलपी/मोटरमैन उससे कम किसी भी संभावित बाधा पर नजर रखेगा और सिग्नल तक पहुंचने के बाद ही उसके संकेत का पालन करेगा। आगे के ब्लॉक स्टेशन पर प्राप्त होने के बाद, एलपी/मोटरमैन, जैसा भी मामला हो, आईबीएस सिग्नल/सिग्नल पोस्ट टेलीफोन की विफलता की रिपोर्ट संचार/लिखित ज्ञापन के माध्यम से एसएम को देगा।

(घ) हालाँकि, यदि ऐसे आई.बी.एस. के ठीक पीछे स्थित ब्लॉक स्टेशन का एस.एम. सिग्नल को दोषपूर्ण आई.बी.एस. सिग्नल के बारे में पता है, आई.बी.एस. सिग्नल द्वारा संरक्षित समपार फाटक/ फाटकों को नॉन-इंटरलॉक्ड माना जाएगा। ट्रेन भेजने से पहले एसएम को स्टेशन से पहले ही 'लाइन क्लियर' प्राप्त कर लेना चाहिए, एलसी गेट/गेटों को बंद करने के आश्वासन के रूप में, गेटमैन से व्यक्तिगत रूप से निजी नंबर भी प्राप्त करें, यदि वह उसके नियंत्रण में है या दूसरे छोर पर स्टेशन के एसएम से। तब एसएम एलपी/मोटरमैन को एक लिखित प्राधिकारी टी/369(3बी) जारी करेगा कि वह इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप (आईबीएस) सिग्नल को निर्धारित गति प्रतिबंध पर सिग्नल पर रुके बिना 'ऑन' पर आगे बढ़ाए, बशर्ते अन्य गति प्रतिबंध लागू हों। दोनों निजी नंबर दर्ज करें।

(ङ) इस स्थिति में, गेटमैन को SR.16.03 [iii][a] के अनुसार काम करते हुए नॉन-इंटरलॉक एलसी गेट का पालन करना चाहिए।

टिप्पणी- डिवीजन को तदनुसार स्टेशन वर्किंग नियम और गेट वर्किंग नियम/नियमों में इसे प्रतिबिंबित करना चाहिए। (C/S 15)

3.76 <u>खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचित करना</u> : खराब सिगनल ठीक होते ही स्टेशन मास्टर इस बात की सूचना उन अधिकारियों को देखा, जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गई थी।

<u>स.नि.3.76</u> (ए) जब तक कि अंतिम गाड़ी , जिसके लिए पिछले स्टेशन से या अंतिम स्टॉपिंग स्टेशन से टी/369(1) जारी किया गया हे , खराब सिगनलों के फुट पर गाड़ियों हेतु दर्शाए जा रहे हैंड सिगनल से गुजर न जाए, तबतक हैंड सिगनल का प्रदर्शन जारी रहेगा, चाहे क्यों न सिगनल को ठीक ही कर दिया गया हो।

(बी) स्टेशन यह सूचना प्राप्त होने पर कि सिगनल को ठीक कर दिया गया है, उसकी पावती देगा और अंतिम गाड़ी जिसे उनके द्वारा फॉर्म टी/369(1) जारी किया गया था, का नंबर भी बताएगा।

(सी) यदि किसी गाड़ी के लोको पायलट के पास फॉर्म टी/369(1) है और जिस सिगनल के खराब होने की सूचना दी गई थी उसे वह 'ऑफ' स्थिति में पाता है और उस सिगनल के पास कोई व्यक्ति तैनात नहीं है जो हाथ हिलाकर गाड़ी को मुजारे, वह उस सिगनल पर तब तक रूका रहेगा जबतक कि कोई वर्दीधारी व्यक्ति गाड़ी गुजरने के लिए हाथ न हिलाए ।

3.77 <u>खराब या क्षतिग्रस्त प्वाइंट्स इत्यादि</u> :

1) यदि प्वाइंट्स , क्रॉसिंग या गार्ड रेल खराब या क्षतिग्रस्त हो जाती है तो, जिस रेल सेवक के प्रभार(चार्ज) में प्वाइंटों का परिचालन है , वह उनको सुरक्षित करेगा तथा तत्काल स्टेशन मास्टर को (परिस्थितियों की सूचना देने की व्यवस्था करेगा ।

2) स्टेशन मास्टर ऐसे खराब या क्षतिग्रस्त प्वाइंटों आदि की जानकारी मिलते ही निम्नलिखित कार्रवाई करेगा :-

(ए) इनके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक से उसकी खराबी दूर करवाने की तुरंत व्यवस्था करेगा ।
(बी) गाड़ियों के सुरक्षित पारगमन को सुसनिश्चित करने की व्यवस्था करेगा, और
(सी) खराबी ठीक होने तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखेंगा ।

<u>स.नि.3.77</u> (ए) जब कभी प्वाइंटों, क्रॉसिंग या गार्ड रेल क्षतिग्रस्त हों तो, स्टेशन मास्टर अस्थायी रूप से सुरक्षित कार्य संचालन हेतु आवश्यक सहायक सिगनलों की व्यवस्था करेगा तथाक.इंजी./वरि.इंजी./वरि.से.इंजी.(रेलपथ) को सभी क्षतिग्रस्त होने की रिपोर्ट करेगा और अंतर्पाशित प्वाइंटों के मामले में क.इंजी/वरि.इंजी/वरि.से.इंजी (सिग्नल) एवं मंडल रेल प्रबंधक को भी रिपोर्ट करेगा तथा अपेक्षित मरम्मत कार्य पूरा हो जाने पर पुन: उन्हें सूचित किया जाएगा

(बी) यदि अन्तर्पाशित प्वाइंटें खराब हों या किसी प्रकार की कोई त्रुटि आ जाए तो, किसी गाड़ी या वाहन को उनके ऊपर से पार नहीं होने दिया जाएगा, उन पर से होकर पार करने के लिए सिगनल 'ऑफ' स्थिति में नही लाया जाएगा तथा ऐसे प्वाइंटों के पास संरक्षा सुरक्षित करने के लिए पर्याप्त दूरी के अन्दर किसी गाड़ी को आने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक उनका निरीक्षण न कर लिया जाए, और -

(i) खराबी को ठीक न कर लिया गया हो, अथवा,

(ii) प्वाइंटों को क्लैम्प अथवा बोल्ट तथा कॉटर एवं पैडलॉक करके सुरक्षित न कर दिया गया हो ।

मद (ii) के मामले में खराब प्वाइंटों पर 15 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति से प्रतिबंधित किया जाएगा तथा परिशिष्ट - 'ए' के अनुसार सतर्कता (कॉशन) आदेश जारी किया जाएगा जब तक कि अन्तर्पाशन कर्मचारियों द्वारा खराबी ठीक न कर दिया गया हो ।

(iii) जैसे ही मरम्मत कार्य पूरा हो जाए, सर्व संबंधित को उसके बारे में तार द्वारा सूचित किया जाएगाकि मरम्मत कार्य पूरा कर दिया गया है और स्टेशन, अन्तर्पाशित स्टेशन के रूप में पुन: चालित किया जा रहा है तथा लगाए गए प्रतिबंध का पालन भी किया जाना अब आवश्यक नहीं है ।

(सी) यदि कोई प्वाइंट फट(बर्स्ट थ्रू) जाए तो, लोको पायलट तुरंत अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा और स्टेशन मास्टर द्वारा उसे आगे बढ़ने का आदेश न पाने तक वह वहाँ से आगे नहीं बढ़ेगा, यदि आवश्यक हो तो , स्टेशन मास्टर प्वाइंटों को क्लियर करने के उद्देश्य से गाड़ी को आगे चलने का आदेश देगा तथा सम्मुख (फेसिंग) दिशा में किसी भी प्रकार के संचलन की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि प्वाइंटों को सही रूप से सेट करके सुरक्षित न कर दिया गया हो ।

3.78 <u>सिगनलों के बारे में इंजन कर्मीदल का कर्त्तव्य</u> :

1) (ए) लोको पायलट प्रत्येक सिगनल पर, चाहे उसे सिगनल के दिखाए जाने का कारण ज्ञात है या नहीं, फौरन ध्यान देगा और उनका पालन करेगा ।

(बी) तथापि, लोको पायलट सिगनलों पर ही पूरा विश्वास नहीं करेगा बल्कि सदा चौकस और सतर्क रहेगा ।

2) (ए) जब लोको पायलट के अपने इंजन से पटाखा/पटाखें फटता/फटतें है/हैं तब वह सविराम सीटी बजाएगा और हर संभव सतर्क रहेगा साथ ही जितना आवश्यक हो गति को कम करेगा, ताकि गाड़ी उसके नियंत्रणाधीन हो जाए और लाइन पर किसी अवरोध को शीघ्र रोकने के काबिल हो सके ।

(बी) जहाँ उसके इंजन का पटाखा/पटाखें फटता/फटते है/हैं उस स्थान से 1.5 किलोमीटर आगे चलने के बाद, यदि और कोई पटाखा/पटाखें नहीं फटता/फटते है/हैं तो, वह आगे प्राधिकृत गति से बढ़ सकता है ; और

(सी) इस घटना की रिपोर्ट अगले स्टेशन या केबिन को देगा ।

3) यदि कुहासा, आँधी या अन्य कोई कारणवश सिगनल दिखने में कठिनाई होती है तो लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह से नियंत्रित रखने के लिए सभी संभव सावधानी वरतेगा ।

4) जब लोको पायलट बिस्फोटक/बिस्फोटकों के सिवाय किसी अवरोध के वार्निंग सिगनल की जानकारी देता है तो , वह तत्काल अपनी गाड़ी को रोक देगा और वार्निंग सिगनल को दिखाते हुए व्यक्ति की सूचना पर या अपने द्वारा सूचित अवरोध के आधार पर कार्य करेंगे ।

5) यदि वार्निंग सिगनल को दिखाने की अगली सूचना नहीं दी जाती है तो, वार्निंग की अवस्थिति और/या कारण का पता लगाने के लिए दिन में एक मिनट और रात में दो मिनट रूकने के पश्चात वह सतर्कता वरतते हुए अगले स्टेशन तक सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा।

6) लोको पायलट को, रेलवे के जिस सेक्शन या सेक्शनों पर काम करना है वहाँ की कार्य : संचालन पद्धति, सिगनलों की अवस्थिति तथा गाड़ियों के चालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अपने आप को पूरी तरह परिचित रखना चाहिए। यदि वह रेलवे के किसी भाग से जिस पर उसे काम करना है एवं रेलवे के ऐसे कोई अंश से परिचित नहीं है तो वह किसी ऐसे योग्य रेल सेवक को सहायता के लिए अपने साथ ले लेगा जो ऐसे भाग से परिचित है।

SR.3.78 (i) **सिग्नल का दृश्य बाधित होने पर लोको पायलट द्वारा बरती जाने वाली सावधानियां-**

घने, कोहरे या तूफानी मौसम में दृश्यता कम होने पर या जब सिग्नलों का दृश्य बाधित हो, तो लोको पायलट लगातार सीटी बजाएगा [एसआर 4.50 के मद 11(ए) के अनुसार] और आवश्यकतानुसार गति कम करने सहित हर संभव एहतियात बरतेगा ताकि ट्रेन पूरी तरह नियंत्रण में रहे और लाइन पर किसी भी संभावित अवरोध से पहले रुकने में सक्षम हो।

(ii) (a) प्रत्येक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/मोटरमैन को शुरू में सड़क सीखने के लिए 03 ट्रिप (अप और डाउन दिशाएँ अलग-अलग) दी जानी चाहिए, जिसमें से एक रात में खुद को उस सेक्शन से परिचित करने के लिए होनी चाहिए, जिस पर उसे ड्यूटी के लिए नियुक्त किया गया है। घाट सेक्शन और स्वचालित क्षेत्रों में दोनों दिशाओं में सड़क सीखने की कम से कम 06 ट्रिप प्रदान की जानी चाहिए। यदि किसी सेक्शन में एक से अधिक लाइन उपलब्ध हैं, तो प्रत्येक लाइन में कम से कम एक ट्रिप सड़क सीखने की सुविधा प्रदान की जाएगी। (सी/एस नं.-7)

(b) (i) एलजी/गुड्स लोड के रूप में पदोन्नति/कार्यभार संभालने पर एसआर 3.78[ii](ए) में निर्धारित शिक्षा लोको पायलटों को प्रदान की जानी चाहिए।

(ii) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट ने 03 महीने से अधिक समय तक किसी सेक्शन पर परिचालन नहीं किया है, तो उन्हें नीचे दी गई अनुसूची के अनुसार ट्रिप दी जानी चाहिए:

अनुपस्थिति की अवधि	यात्राओं की संख्या	घाट सेक्शन और स्वचालित क्षेत्रों पर ट्रिप/स की संख्या
1) 3 महीने से 6 महीने	1	3
2) 6 महीने से 2 वर्ष तक	2	3
3) 2 वर्ष से अधिक	3	6

यदि कोई अतिरिक्त ट्रिप/ट्रिप्स आवश्यक समझी जाएं तो उन्हें डिवीजन के नियंत्रण शाखा अधिकारी की स्वीकृति से ही उपलब्ध कराया जाना चाहिए। (सी/आर संख्या-7)

(c) साइडिंग और यार्ड के संबंध में लोको क्रू के लिए सड़क शिक्षा निम्नानुसार होगी:-

शुरुआत में, प्रत्येक लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को साइडिंग और यार्ड के लिए 03 (तीन) ट्रिप रोड लर्निंग दी जानी चाहिए (दिन में एक ट्रिप और रात में दो ट्रिप)। यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट ने 6 (छह) महीने से अधिक समय तक साइडिंग और यार्ड पर काम नहीं किया है, तो उसे नीचे दिए गए शेड्यूल के अनुसार रोड लर्निंग ट्रिप दी जानी चाहिए:-

अनुपस्थिति की अवधि	यात्रा की संख्या
6 (छह) महीने से 12 (बारह) महीने तक	01 (एक) यात्रा
1 (एक) वर्ष से अधिक	02 (दो) यात्राएं

बशर्ते कि लोको क्रू को बिना रोड-लर्निंग ट्रिप के साइडिंग या यार्ड में काम करने की अनुमति दी जा सकती है, जब उन्हें एसआर 5.13(iv) में उल्लिखित अधिकृत रेलवे व्यक्ति द्वारा निर्देशित किया जाता है। अधिकृत शंटिंग रेलवे व्यक्ति द्वारा निर्देशित क्रू की ऐसी यात्रा को क्रू के लिए "रोड लर्निंग" के रूप में माना / समझा जाएगा।

(d) उपर्युक्त प्रत्येक मामले [ए] और [बी] में, "रोड लर्निंग" पर कम से कम एक यात्रा (अधिमानतः अंतिम यात्रा एलआई/एसएलआई के साथ होनी चाहिए) । इस संबंध में एक योग्यता प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा, यदि एलआई/एसएलआई के पद से नीचे के अधिकारी द्वारा योग्य पाया जाता है। उपर्युक्त कर्मचारियों में से कोई भी, जिसने ऊपर निर्दिष्ट पर्याप्त "रोड लर्निंग" नहीं की है, को ट्रेन चलाने के लिए बुक नहीं किया जाएगा। चालक दल बुकिंग अधिकारी किसी भी अयोग्य कर्मचारी की बुकिंग के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होगा। एसएसई (लोको) / एसएसई (लोको शेड) / एसएसई (ट्रैक्शन) यह भी सुनिश्चित करेगा कि उसका चालक दल बुकिंग अधिकारी केवल योग्य इंजन चालक दल को ही बुक करे, जिन्होंने उपरोक्त [ए] और [बी] के तहत शर्तों को पूरा किया हो।

(e) क्रू बुकिंग पॉइंट पर एक रजिस्टर बनाए रखा जाना चाहिए। लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को रजिस्टर में 15 दिन पहले दर्ज करना चाहिए कि वह किसी सेक्शन में रोड लर्निंग को समाप्त कर रहा है। साथ ही, बेस डिपो को अलग-अलग सेक्शन पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा की गई अंतिम यात्रा की तारीख का रिकॉर्ड रखना चाहिए और हर महीने की पहली तारीख को इसे अपडेट करना चाहिए। इन रिकॉर्ड के आधार पर डिपो-इनचार्ज को उस सेक्शन पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को रोड लर्निंग के लिए बुक करना चाहिए, जहाँ इसकी आवश्यकता है।

(f) सड़क पर की गई गतिविधियों का रिकार्ड भी क्रू प्रबंधन प्रणाली में रखा जा सकता है।

(g) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को जारी किए गए सभी योग्यता प्रमाणपत्रों का रिकार्ड चालक दल के नियंत्रण वाले कार्यालय में रखा जाएगा।

(h) मल्टीपल लाइन सेक्शन / मौजूदा सेक्शन के उन्नत सिग्नलिंग सेक्शन में, जब एलआई/एसएलआई/सीएलआई उपलब्ध नहीं हो, तब सहायक लोको पायलट तथा लोको पायलट/मोटरमैन अपनी पहली यात्रा के दौरान निम्नलिखित सावधानियों के साथ नई लाइन पर चलेंगे, सिवाय 1 in 260 या उससे अधिक तीव्र ढाल (ग्रेडिएंट) वाले सेक्शन के:

प्रथम यात्रा के दौरान, एएलपी एवं एलपी/मोटरमैन सेक्शन में ट्रेन को प्रतिबंधित गति से चलाएंगे, जो दिन में 40 किमी/घंटा से अधिक नहीं होगी (जब आगे की दृश्यता स्पष्ट हो) तथा रात में या जब घने कोहरे/आंधी-तूफान के कारण दृश्यता बाधित हो, तब 15 किमी/घंटा से अधिक नहीं होगी, साथ ही अन्य निर्धारित गति प्रतिबंधों का पालन किया जाएगा। (केवल पहली यात्रा के लिए लागू) (C/S-24)।

(iii) ट्रेन के पहिये के नीचे डेटोनेटर/डेटोनेटर फटने के बाद लोको पायलट के कर्तव्य –

(a) अपनी ट्रेन के साथ ब्लॉक सेक्शन में चलते समय यदि लोको पायलट एक भी डेटोनेटर फोड़ देता है, तो उसे तुरंत अपनी ट्रेन को पूरी तरह से रोक देना चाहिए और आगे किसी भी अवरोध की तलाश करनी चाहिए। यदि कुछ भी दिखाई न दे, तो उसे 1.5 किलोमीटर की दूरी तक पैदल चलना चाहिए और किसी भी अवरोध की आशंका करते हुए आगे बढ़ना चाहिए और उससे पहले ही रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए।

(b) यदि स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र के अलावा किसी अन्य सेक्शन में लोको पायलट लगभग 10 मीटर की दूरी पर 2 [दो] डेटोनेटर विस्फोट करता है, तो उसे किसी भी निश्चित सिग्नल से पहले ट्रेन को रोकने के लिए गति को नियंत्रित करना होगा और अंतिम विस्फोट से 270 मीटर पहले इसकी खोज करनी होगी। फिर उसे आगे के सिग्नल/सिग्नलों के पहलू से मार्गदर्शन लेना होगा।

(c) यदि कोई सेक्शन स्वचालित सिग्नल द्वारा नियंत्रित है, तो यदि लोको पायलट अवरोध बिंदु के पीछे 180 मीटर की दूरी पर दो डेटोनेटर विस्फोट करता है, और यदि वह पहले दो विस्फोटों से 90 मीटर की दूरी तय करने के बाद दूसरा विस्फोट करता है, तो उसे एकदम रुक जाना चाहिए और अवरोध की तलाश करनी चाहिए। यदि कुछ भी दिखाई नहीं देता है, तो वह अगले स्वचालित सिग्नल के तल तक पैदल गति से आगे बढ़ेगा, चाहे उसका कोई भी पहलू हो।

टिप्पणी:- कोहरे और तूफानी मौसम में, जहां दृश्यता बहुत खराब हो, प्रथम रोक सिग्नल के पीछे 270 मीटर की दूरी पर दो डेटोनेटर एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर लगाए जाएंगे, या अवरोध की स्थिति में स्वचालित खंड में, अवरोध के पीछे 180 मीटर की दूरी पर लगाए जाएंगे।

(d) यदि लोको पायलट 10 मीटर [लगभग] की दूरी पर लगातार 3 [तीन] डेटोनेटर फोड़ता है, तो उसे आगे अवरोध की आशंका होगी और अपनी गाड़ी की गति को इस तरह नियंत्रित करना होगा कि वह किसी अवरोध से पहले ही रुक जाए। फिर वह 1.5 किलोमीटर की दूरी तक पैदल गति से आगे बढ़ेगा और 1.5 किलोमीटर के भीतर किसी रेलवे कर्मचारी द्वारा हाथ का संकेत दिए जाने पर किसी भी स्थान पर रुकने के लिए तैयार रहेगा। यदि 1.5 किलोमीटर की दूरी तय करने के बाद कोई असामान्यता नहीं पाई जाती है, तो वह उस सेक्शन के लिए वैधानिक सावधानी के अधीन सामान्य बुक की गई गति को फिर से शुरू कर देगा।

(iv) कोहरे के दौरान लोको पायलट को गाड़ी की गति के संबंध में निम्नानुसार कार्रवाई करनी होगी:-

(i) कोहरे के दौरान जब निर्णय में लोको पायलट को लगता है कि कोहरे के कारण दृश्यता सीमित है, तो वह उस गति से गाड़ी चलाएगा जिस पर वह नियंत्रण रखता है ताकि किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहे; यह गति किसी भी स्थिति में 75 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(ii) लोको पायलट को लेवल क्रॉसिंग पर आने वाली ट्रेन के बारे में गेटमैन (जहां व्यवस्था हो) और सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बार-बार सीटी बजानी होगी।

(iii) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में गति 75 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए जैसा कि ऊपर मद (i) में विस्तृत रूप से बताया गया है।

(iv) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में गति लोको पायलट के निर्णय के अधीन होगी जैसा कि ऊपर मद (i) में उल्लेख किया गया है और निम्नांकित से अधिक नहीं होगी:-

(a) स्वचालित स्टॉप सिग्नल 'ग्रीन' पर पार करने के बाद, गति 75 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(b) 'डबल येलो' पर स्वचालित स्टॉप सिग्नल पार करने के बाद, गति 30 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(c) 'येलो' पर स्वचालित स्टॉप सिग्नल को पार करने के बाद, लोको पायलट को और अधिक सीमित गति से चलना होता है ताकि वह अगले स्टॉप सिग्नल पर रुकने के लिए तैयार हो सके।

टिप्पणी:- (i) यदि इंजनों में कोहरा सुरक्षा उपकरण उपलब्ध नहीं है या उपकरण रास्ते में खराब हो जाता है तो ऊपर बताई गई अधिकतम गति 75 किमी प्रति घंटा को घटाकर 60 किमी प्रति घंटा या उससे कम कर दिया जाएगा जो लोको पायलट के निर्णय पर निर्भर करेगा।

टिप्पणी:- (ii) जैसा कि जीआर 4.16 (1) (बी) के तहत प्रदान किया गया है, दिन या रात के दौरान धुंधले मौसम में अंतिम वाहन चेक डिवाइस को इंगित करने के लिए एक चमकती लाल रोशनी प्रदर्शित करने वाली अनुमोदित डिजाइन की लाल टेल लैंप प्रदान की जानी चाहिए और अंतिम वाहन पर जलाई जानी चाहिए।

टिप्पणी:- -(iii) प्रत्येक स्टेशन का प्रथम स्टॉप सिग्नल स्थान किलोमीटर चार्ट प्रत्येक लोको पायलट को या तो आसानी से ले जाने योग्य कार्ड के रूप में या कार्य समय सारणी में उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

टिप्पणी -(iv) मौजूदा कोहरे की स्थिति के बारे में साइन ऑन के दौरान लॉबी में चालक दल और गार्ड को सूचित किया जाना चाहिए। (C/S-12)

3.79 <u>कॉलिंग-ऑन सिगनल के संबंध में लोको पायलट का कर्त्तव्य</u> :

जहाँ स्टॉप सिगनल के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है वहाँ किसी गाड़ी के लोको पायलट का मार्गदर्शन सर्वदा उस स्टॉप सिगनल के संकेत द्वारा निर्देशित होगा । यदि वह स्टॉप सिगनल 'ऑन' स्थिति पर है तो वह अपनी गाड़ी को रोकते हुए लायेगा । यदि वह यह देखता है कि कॉलिंग ऑन सिगनल 'ऑफ' कर दिया गया है तो वह अपनी गाड़ी को रोक देने के बाद सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ायेगा और किसी भी अवरोध के पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा ।

3.80 <u>एप्रोच स्टॉप सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट का कर्त्तव्य</u> :

1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित आउटर, होम या रूटिंग सिगनल को 'ऑन' स्थिति में या खराब होने पर तबतक पार नहीं करेगा जबतक कि ---

(ए) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने की सूचना प्राप्त नहीं कर ली है और उसे ऐसे सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक से ''आगे बढ़ो'' हैंड सिगनल भी नहीं मिल गया हो; अथवा

(बी) गाड़ी रोकने के बाद, उसे या तो स्टेशन मास्टर से ऐसे सिगनल से आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं मिल गया हो या 'ऑफ' स्थिति में कॉलिंग ऑन सिगनल द्वारा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है या विशेष अनुदेशों के अनुसार सिगनल पोस्ट पर लगे टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर से प्राधिकृत नहीं हो गया हो ।

2) गाड़ी का लोको पायलट आउटर , होम या रूटिंग सिगनल को 'ऑन' अथवा खराब होने की स्थिति में पार करते समय यह सुनिश्चित कर लेगा कि उसकी गाड़ी की गति 15 किमी. प्रति घंटे से अधिक नहीं है ।

<u>स.नि.3.80</u> सामान्यत:, जब लोको पायलट से संबंधित कोई स्टॉप सिगनल उसके द्वारा 'ऑन' स्थिति में पाया जाता है तो वह एकदम रूक जायेगा और निम्नलिखित परिस्थितियों को छोड़कर जबतक सिगनल आर्म 'ऑफ' नहीं हो जाता तब तक उसे पार नहीं करेगा -

(ए) जब सिगनल खराब है और ऐसे सिगनल को खतरे की हालत में पार करने के लिए सिगनल पोस्ट पर प्रतिनियुक्त रेल कर्मचारी द्वारा फॉर्म टी/369(3बी) पर प्राधिकार उसे दे दिया गया है अथवा आउटर, होम या रूटिंग सिगनलों के मामले में जब उसे पिछले स्टेशन से फॉर्म टी/369(1) दे दिया गया हो , इस मामले में उसे सिगनल पोस्ट के नीचे खड़े वर्दीधारी व्यक्ति द्वारा हैंड सिगनल देकर पार किया जायेगा अथवा जब सिगनल पोस्ट पर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध है, से खराब सिगनल को 'ऑन' में पार करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है ।

(बी) जब कभी किसी लोको पायलट को फॉर्म टी/369(1) (खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार) दिया जाता है तो वह फॉर्म टी/369(1) पर ही पूरी तरह निर्भर नहीं करेगा जो उसे दिया गया है बल्कि वह हमेशा अतिरिक्त सतर्कता वरतेगा एवं जब कभी खराब सिगनल के नीचे से यह उसे दिया जाता है तो वह विशेष रूप से निगाह रखेगा कि उसकी गाड़ी के लिए मार्ग को सही सेट किया गया है ।

(सी) जब वह कॉलिंग ऑन सिगनल जिसके नीचे सिगनल का आर्म उपलब्ध है, 'ऑन' स्थिति पर रखा है, को उस समय हटाते हुए कॉल ऑन करेगा । किन्तु कोई लोको पायलट कॉलिंग ऑन सिगनल को बिना उस सिगनल के बाहर रूके पार नहीं करेगा, जिसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल लगा है, भले ही वह पाता है कि नियम 3.45 के अनुसार सिगनल पर गाड़ी को खड़ा करने के पहले ही कॉलिंग ऑन सिगनल 'ऑफ' किया जा चुका है ।

(डी) जब ब्लॉक लाइन पर प्रवेश हेतु सावधानी (कॉशन) आदेश फार्म टी/409 पर या प्वाइंटों के पहले शंटिंग करने हेतु या बिना उचित प्रस्थान प्राधिकार के आ रही गाड़ी के आगमन हेतु सिगनल को खतरें के पार करने की अनुमति दी गई हो तो ऐसे मामलों में, कॉशन आर्डर को सुपुर्द करने वाला व्यक्ति गाड़ी को पायलट करके संबंधित सिगनल को पार करायेगा ।

(ई) जब दोहरी लाइन सेक्शन इकहरी लाइन कार्य-प्रणाली के दौरान फिक्स्ड सिगनल का प्रयोग किया जाता है -

(i) सही लाइन पर चलते समय जब लोको पायलट को फॉर्म टी/369(3बी) पर प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो ।

(ii) जब गलत लाइन पर बढ़ रहा हो तो सही लाइन पर जा रही गाड़ी के लिए आम तौर पर लागू होने वाले ऐसे सिगनलों के नीचे हैंड सिगनल पर प्रदर्शित किए जाने पर लोको पायलट को कॉशन ऑर्डर फॉर्म टी/409 दिया गया हो ।

(एफ) जब संचार के पूर्णत: अवरूद्ध होने की अवधि में उसे फॉर्म टी/369(3बी) पर नीचे उल्लिखित सिगनलों को 'ऑन' में पार करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो -

(i) दोहरी लाइन सेक्शन पर अंतिम स्टॉप सिगनल ।

(ii) इकहरी लाइन सेक्शन पर प्रस्थान सिगनलें यदि कोई हो ।

(जी) शंटिंग करते समय जैसा कि नीचे दिया गया है -

(i) होम या रूटिंग सिगनलों के मामलों में, जब हैंड सिगनल दिखाकर प्राधिकृत किया गया हो ।

(ii) जब स्टार्टर को स्टेशनों में किसी अन्य कारण से 'ऑफ' नहीं किया जा सकता हो जहाँ एडवांस्ड स्टार्टर दिया गया हो –

(1) शंट सिगनल को 'ऑफ' करके , यदि उपलब्ध हो ।

(2) जहाँ शंट सिगनल नहीं है वहाँ हैंड सिगनलें दिखाकर ।

(एच) आउटर या अंतिम स्टॉप सिगनल के मामले में, शंटिंग ऑर्डर फॉर्म टी/806 के प्राधिकार पर ।

3.81 <u>प्रस्थान स्टॉप सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्त्तव्य</u> :

1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित प्रस्थान स्टॉप सिगनल को 'ऑन' या खराब होने पर तबतक पार नहीं करेगा जबतक कि उसकी गाड़ी उसे स्टेशन पर, जहाँ खराब सिगनल स्थित है ,आकर रूक नहीं जाती और उसे पार करने के लिए निम्नलिखित रूप में प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता अर्थात -

(ए) स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति द्वारा, इसके अतिरिक्त, स्टार्टर या प्वाइंटों का बचाव करने वाला अग्रिम स्टार्टर सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर वह उसे तब तक पार नहीं करेगा जबतक कि उसे सिगनल पर तैनात किसी यथाविधि प्राधिकृत स्टेशन - कर्मचारी सदस्य से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल जाता , या

(बी) यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अनुसार विशेष अनुदेशों के अधीन कॉलिंग ऑन सिगनल की व्यवस्था है तो उसे 'ऑफ' करके। (C/S 16)

2) अंतिम स्टॉप सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर, वह उसे तबतक पार नहीं करेगा जबतक कि कार्य-संचालन पद्धति के अधीन उसके पास समुचित 'आगे बढ़ो' प्राधिकार भी हो।

3.82 <u>रनिंग लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति</u> : लोको पायलट अपने इंजन को किसी रनिंग लाइन पर या उसके पार तबतक नहीं ले जायेगा जबतक कि उसे स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती और वह स्वयं संतुष्ट नहीं हो जाता कि सभी सही सिगनल दिखा दिए गए हैं।

<u>स.नि.3.82</u> (ए) स्टेशन मास्टर सभी प्वाइंटों को जिस पर होकर लोकोमोटिव यार्ड को या से जाते समय इंजनें गुजरेंगी, सही ढंग से सेट करने के लिए जिम्मेवार होगा और स्टेशन कर्मचारी द्वारा दिए गए हैंड सिगनल द्वारा लोको पायलट मार्गदर्शन प्राप्त करेगा। बाहर लाइन सिगनल का 'ऑफ' होना लोको पायलट को अपना इंजन लोकोमोटिव यार्ड से यातायात लाइनों पर ले जाने का प्राधिकार देता है।

(बी) यदि एक ही समय में लोकोमोटिव यार्ड में प्रवेश करना हो और वहां से बाहर जाना हो तो बहिर्गामी इंजन को आने वाले इंजन से अनिवार्य रूप से प्राथमिकता दी जायेगी।

(सी) लोकोमोटिव स्टेशनों पर कार्यरत स्टेशन मास्टर वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (लोको रनिंग शेड) को गाड़ी छूटने के कम से कम 30 मिनट पहले सूचित करेगा कि किसी लाइन पर लोको पायलट गाड़ी पायेगा औरे प्वाइंटों को सही सेट करने के लिए जिम्मेवार होगा , जिससे होकर लोकोमोटिव शेड को जाते समय या वहां से आते समय इंजन गुजरेगा। जिन सेक्शनों पर कंट्रोल हो वहां वरिष्ठ से.इंजी.(लोको रनिंग शेड) को सूचित करने की जिम्मेवारी नियंत्रक की होगी।

(डी) दिन या रात के समय कोई भी इंजन या वाहन एक लाइन से दूसरे लाइन पर या एक जोड़ा प्वाइंटों पर नहीं ले जाया जायेगा जबतक कि प्वाइंट्स मैन या अन्य प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सिगनल न दिया गया हो। कोई स्टेशनरी सिगनल, जैसे हरी बत्ती दिखाने वाला जमीन पर सेट लैम्प प्वाइंटों के जोड़े पर से इंजन के संचलन का अधिकार देने के लिए प्रर्याप्त नहीं है। यह केवल इस बात का संकेत देता है कि प्वाइंट अनुदेशों के अनुसार सेट किए गए हैं।

3.83 <u>सिगनलों के संबंध में इंजन कर्मीदल की सहायता</u> :

1) लोको पायलट और प्रथम फायरमैन या सहायक लोको पायलट अपनी गाड़ी के संचलन संबंधी प्रत्येक सिगनल के दिखाई देते ही उसे पहचानेंगे। वे एक-दूसरे को सिगनल के पहलुओं को बतायेंगे।

2) सहायक लोको पायलट या फायरमैन किसी काम में अन्यथा व्यस्त न होने पर, जैसा अपेक्षित हो, सिगनल के आदान-प्रदान में लोको पायलट की सहायता करेंगे।

3) उपनियम (1) और (2) के उपबन्धों में उपलब्ध लोको पायलट को सिगनलों को देखने और उनके अनुपालन के बारे में उनकी जिम्मेदारी से किसी भी प्रकार से मुक्त नहीं करेंगे।

<u>स.नि.3.83</u> स्टेशन आगमन, प्रस्थान या बिना रूके (थ्रू) पार करते समय डीजल/बिजली इंजनों के लोको पायलट गाड़ी के लिए आगमन और प्रस्थान सिगनल के सही पहलू को देखने में सहायता करेगा और लोको पायलट को प्रत्येक सिगनल का पहलू बोलेगा जो संकेत पहलू की जांच करने के बाद, उसे दोहरायेगा। ऐसी जगहों पर, जहां दो या अधिक लाइनें बाहर निकलती हो या मिलती हो, यदि मुख्य पथ के अतिरिक्त कोई भी पथ सूचित करता हो, तो ऐसे सिगनल का पहलू भी बोलेगा एवं 'लूप होम' और 'लूप स्टार्टर' आदि के रूप में दोहराएगा।

साइटिंग बोर्ड से आगमन सिगनल के सही पहलू को देखने का प्रयास किया जायेगा और यदि कोई सिगनल दिखाई नहीं देता हो तो सिगनल दिखाई नहीं देने के बारे में बोलेगा तथा लोको पायलट सिगनल पहलू के दिखाई देने तक अपनी गाड़ी को तत्काल नियंत्रित करेगा।

इस कार्य के लिए डीजल और बिजली दोनों इंजनों पर सहायक लोको पायलट स्टेशन की तरफ आगमन, प्रस्थान या थ्रू पार करते समय अवश्य ही इंजन कैब में रहेगा और प्रत्येक सिगनल के पहलू को लोको पायलट को बोलेगा। ऐसा करने के बाद, सहायक लोको पायलट कैब को छोड़ सकता है और विभिन्न गेज रीडिंग्स दर्ज करने के लिए या इंजन डिब्बों के विभिन्न पार्ट्स और सहायक उपस्कर की स्थिति तथा चालन को देखने के लिए इंजन डिब्बे में प्रवेश करेगा।

डीजल और बिजली इंजन के लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेवार होगा कि आपात स्थिति और असाधारण स्थितियों को छोड़कर जिसमें सहायक लोको पायलट के इंजन डिब्बों में इंजन और उपस्कर की संरक्षा के हित में प्रवेश करना आवश्यक हो जाए कि उसका सहायक उपर्युक्त अनुदेशों का पालन करता है।

3.84 <u>किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के संबंध में लोको पायलटों के कर्त्तव्य</u> :

उन परिस्थितियोंके सिवाय, जहाँ उसके विपरीत विशेष अनुदेश दिए गए हैं, जब किसी गाड़ीमें दो या दो से अधिक इंजन लगे हैं तो , सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट पर सिगनलों को देखने और उनके पालन की जिम्मेदारी होगी और दूसरे इंजन या इंजनों के लोको पायलट या लोको पायलटें सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट की तरफ देखते रहेंगे और उससे सिगनल लेंगे।

3.85 <u>सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना</u> :

1. **यदि लोको पायलट या गार्ड यह देखें कि पेड़ की शाखाओं के कारण या किसी अन्य कारणवश सिगनल पूरी तरह दिखाई नहीं देता है या सिगनल की बत्ती कुद छिप गई है या उसका प्रकाश इतना तेज नहीं है कि सिगनल साफ-साफ दिखाई पड़े तो वह अगले स्टेशन पर जहाँ गाड़ी रूके इस बात की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर से करेगा।**
2. **लोको पायलट या गार्ड से ऐसी रिपोर्ट मिलने पर स्टेशन मास्टर तुरंत इसकी सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को देगा जो उसकी मरम्मत करवाएगा।**

अध्याय – IV

सामान्यत: गाड़ियों का कार्य संचालन

ए) गाड़ियों की समय-पाबंदी तथा उनका चालन (टाइमिंग एण्ड रनिंग)

4.01 मानक समय-स्टेशनों के बीच गाड़ियों का कार्य संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जाएगा, जिसमी सूचना निर्धारित रीति से रेल के सभी प्रमुख स्टेशनों को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जाएगी।

स.नि.-4.1 स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं कि स्टेशन की घड़ियों में सही मानक समय बनाए रखा गया है। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर रिपोर्ट करते समय अनुभाग नियंत्रक के साथ समय की जांच करेगा और समय भिन्नता का रिकॉर्ड रखेगा।

(ए) अनुभाग नियंत्रक 16-00 बजे सही समय प्रसारित करेगा।सामान्य रिंग का उपयोग करके नियंत्रण में प्रदान की गई जीपीएस घड़ी पर दिखाए गए समय के आधार पर उसके नियंत्रण के तहत सभी स्टेशनों पर प्रतिदिन। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्टेशन की घड़ी को समायोजित करेगा और समय परिवर्तन रजिस्टर में किसी भी बदलाव को दर्ज करेगा। यदि कार्यालय की घड़ी सही समय दिखाती है तो इसे समय परिवर्तन रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए।

(बी) अनुभाग नियंत्रक 16-00 बजे सही समय प्रसारित करेगा। सामान्य रिंग का उपयोग करके प्रतिदिन अपने नियंत्रण वाले सभी स्टेशनों पर। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्टेशन की घड़ी को समायोजित करेगा और समय परिवर्तन रजिस्टर में किसी भी बदलाव को दर्ज करेगा। यदि कार्यालय की घड़ी सही समय दिखाती है तो इसे समय परिवर्तन रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए।

टिप्पणी: एसआर 4.01 (बी) तब तक लागू रहेगा जब तक अनुभाग नियंत्रक/उपाध्यक्ष के बोर्ड में जीपीएस आधारित घड़ी उपलब्ध नहीं करा दी जाती। नियंत्रक (C/S 5)

4.02 विज्ञापित समय का पालन. - कोई भी यात्री ट्रेन या मिश्रित ट्रेन विज्ञापित समय से पहले एक स्टेशन से नहीं भेज जाएंगे।

4.03 घड़ी मिलाना (सेटिंग वाच) :

गाड़ी का अंतिम (टर्मिनल) स्टेशन या कर्मी दल-बदली स्टेशन से प्रारंभ करने से पहले, गार्ड अपनी घड़ी को स्टेशन घड़ी या ड्यूटि के लिए रिपोर्ट करने के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाएगा और लोको पायलट को भी उस समय की सूचना देगा जिससे कि तदनुसार वह भी अपनी घड़ी मिला लें।

स.नि.-4.03 अनुभाग नियंत्रक/उप. से. नियंत्रक/ऑन ड्यूटी एस.एम द्वारा संचार के उपलब्ध साधनों के माध्यम से, क्रू बुकिंग प्वाइंट/गार्ड बुकिंग प्वाइंट में दी गई घड़ी का समय जीपीएस आधारित समय के अनुसार सिंक्रनाइज़ किया जाएगा।
यह नियम SR.4.01 के अनुसार लागू होगा. (C/S-5)

(प्राधिकार : रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2000/सेफ्टी (ए एंड आर)/19/09 दिनांक 19.07.21.

4.04 गाड़ी कर्मीदल के लिए उपस्थिति का समय :

प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट या फायनमैन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटि के लिए उपस्थित होगा।

4.05 सही प्रचालन (रनिंग) लाइन :

लोको पायलट अपनी गाड़ी सही प्रचालन (रनिंग) लाइन से ही ले जाएगा।

4.06 रनिंग की दिशा :

(1) जबतक विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, दोहरा (डबल) लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बांयी ओर वाली लाइन पर ही चलेगी।

(2) यदि दो या दो से अधिक समानांतर लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियाँ चलेंगी, यह विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया जाएगा।

4.07 कार्यकारी समय-सारणी की आपूर्ति एवं मानक आयामों (डायमेंशंस) की अनुसूची :

(1) तत्समय के लिए कार्यकारी समय-सारणी की एक-एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, गार्ड, लोको पायलट, रेल-पथ या कार्य निरीक्षक और ऐसे किसी भी अन्य रेल सेवक को दी जाएगी, जिसे अपनी ड्यूटि के दौरान कार्यकारी समय-सारणी के प्रयोग की आवश्यकता है।

(2) कार्यकारी समय-सारणी प्रकाशित हो जाने पर उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को दी जाएगी।

(3) तत्समय हेतु मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल-पथ या कार्य निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

बी) गाड़ियों की गति

4.08 सामान्यत: गति की सीमाएं :

1) **ए) रेल के हर सेक्शन में प्रत्येक गाड़ी का संचालन गति की उन सीमाओं के भीतर ही होगा जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई है।**

बी) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति प्रतिबंध कार्यकारी समय-सारणी में दिखाए जाएंगे।

सी) लोको पायलट तब के सिवाय जबकि किसी विद्युत रेल इंजन के मामले में कोई एक स्पीडोमीटर अथवा अन्य रेल इंजनों के मामले में दो गतिमापी मीटर खराब हो, सेक्शन के लिए स्वीकृत गति का पालन करेगा। ऐसे खराब गतिमापी मीटरों के मामले में सवारी गाड़ियों की अधिकतम अनुमेय गति और निर्धारित गति दोनों को अन्यथा अनुमेय गति दस प्रतिशत कम किया जाएगा।

2) **लोको पायलट निम्नलिखित का पालन करेगा -**

ए) गाड़ी के रनिंग का विनियमन (रेग्यूलेट) और नियंत्रण कार्यकारी समय-सारणी के अनुसार करेगा जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो और न समय की ही हानी हो तथा ,

बी) किन्हीं दो स्टेशनों के बीच उससे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यकारी समय सारणी में इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबंधों का भी पालन करेगा।

3) **यदि लोको पायलटको सूचना देना आवश्यक है कि कहाँ पर गाड़ियाँ प्रतिबंधित गति से चलनी है अथवा किस स्थान पर रेल लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण गाड़ियों को रोकना है तो नियम 15.09 मे विनिर्दिष्ट जैसी कार्रवाई की जाएगी।**

स.नि.4.08

ए) कोई भी इंजन शेड से अपूर्ण या खराब स्पीडोमीटर के साथ नहीं निकाला जाएगा। यदि मार्ग में स्पीडोमीटर खराब हो जाता है तो लोको पायलट अपनी घड़ी, किलोमीटर पोस्ट और कार्यकारी समय सारणी में दिए गए इंटर-स्टेशनों की रनिंग टाइम की सहायतासे अनुमान कर अनुमेय गति से 20% कम गति से गाड़ी का कार्य संचालन करेगा।

बी) (i) राजधानी लाइन पर केवल एसी-बीजी-ईओजी डबल डेकर गाड़ी ही चलेगी।

(ii) यदि किसी गाड़ी को राधानी लाइनों की अपेक्षा अन्य किसी लाइनों पर चलना अपेक्षित हो तो किसी प्लेटफार्म लाइन से थ्रु पार करते समय 15 किमी प्रति घंटे की गति प्रतिबंध लागू होगा। तथापि, अधिकतम अनुमेय गति 110 किमी प्रति घंटे,बशर्ते कि अधिकतम अनुमेय सेकशनल गति का अनुपाल, जो भी कम हो, रहेगी।

(iii) गाड़ी चालन के दौरान, किसी असामान्य स्थिति में, विशेष रूप से प्लेटफार्म कॉपिंग/अन्य निर्धारित संरचनाओं सहित इनफ्रिगमैंट का पता लगान तक घड़ी को बंद रखा जाना चाहिए।

(iv) डबल डेकर कोचों में फुटबोर्ड पर यात्रा करने के विरुद्ध यात्रियों को चेतावनी देने हेतु, प्रारंभिक स्टेशन तथा मार्ग में आने वाले ठहरावों पर बार-बार घोषणा की जानी चाहिए।

(c) यदि लोकोमोटिव में कवच उपलब्ध नहीं है अथवा लोको का कवच दोषपूर्ण हो जाता है, तो अन्य गति प्रतिबंधों के अधीन रहते हुए ट्रेन की अधिकतम गति 140 किमी/घंटा से अधिक नहीं होगी।

(संदर्भ : रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/Safety(A&R)/19/05, दिनांक 20.01.2025, C/S-24)

(d) आईआर-एटीपी युक्त लोकोमोटिव में, जैसे ही स्पीडोमीटर के दोषपूर्ण होने का पता चले, लोको पायलट द्वारा निकटतम पावर कंट्रोलर को सूचना दी जाएगी, ताकि दोषपूर्ण स्पीडोमीटर की मरम्मत अथवा अगले क्रू चेंजिंग पॉइंट या उससे पहले, जैसा उपयुक्त हो, लोकोमोटिव परिवर्तन की व्यवस्था की जा सके।

तथापि, आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में, जब लोको का स्पीडोमीटर दोषपूर्ण हो, तो कोचिंग ट्रेनों के लिए निर्धारित गति में कमी का पालन आवश्यक नहीं होगा, यदि लोकोमोटिव में आईआर-एटीपी (कवच) उपलब्ध है तथा संबंधित कैब में डीएमआई (ड्राइवर मशीन इंटरफेस) पर स्पीडोमीटर कार्यशील है।

(संदर्भ : रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/Safety(A&R)/19/05, दिनांक 20.01.2025, C/S-24)

4.09 सतर्कता ओदश (कॉशन आर्डर) :

1) **जब कभी लाइन की मरम्मत हो रही है या किसी अन्य कारणवश विशेष पूर्व सावधानी की आवश्यकता हो तो लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश दिया जाएगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटर में ऐसी पूर्व सावधानियाँ आवश्यक हैं, सावधानी रखने के क्या कारण है और गाड़ी किस गति से चलाई जाएगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ पूर्व सावधानी आवश्यक है गाड़ी के रूकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसे तरीके दिया जाएगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।**

2) **उप नियम (1) वहाँ लागू नहीं होगा जहाँ लगातार अधिक समय से मरम्मत चल रही है और स्थावर (फिक्स्ड) सिगनल ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिए गए हैं संबंधित रनिंग स्टाफ को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।**

3) उप नियम (1) में उल्लिखित "सतर्कता आदेश" (कॉशन आर्डर) सफेद कागज पर नीले अथवा काले फॉण्ट अथवा टाइप कर अथवा स्पष्ट रूप से पर्याप्त फॉण्ट साइज के मोटे अक्षरों में फार्म के ऊपर "सतर्कता आदेश" (कॉशन आर्डर) शब्द को कंप्यूटर पर तैयार किया जाएगा तथा उस पर पूरे हस्ताक्षर किए जाएंगे।

स.नि.4.09

नोट: सावधानी (Caution) तथा सावधानी आदेश [T/409] की आपूर्ति से संबंधित नियम परिशिष्ट 'A' में दिए गए हैं। सभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, जिसमें रेस्ट गिवर भी शामिल हैं, को नोटिस स्टेशन से सावधानी आदेश जारी करने की प्रक्रिया से पूर्णतः अवगत होना चाहिए।

जब भी कोई नया सिग्नल लगाया जाए अथवा सिग्नल के स्थान और/या प्रकार में परिवर्तन किया जाए, तो ऐसे सिग्नल के स्थापना अथवा स्थान परिवर्तन की तिथि से 3 माह की अवधि तक सावधानी आदेश जारी किए जाएंगे।

नए इंटरमीडिएट ब्लॉक सिग्नल (IBS) के चालू किए जाने की स्थिति में रोड लर्निंग ट्रिप आवश्यक नहीं होगी।

(प्राधिकरण: रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2017/Safety (DM)/7/25/Pt./4, दिनांक 13.02.2019) (संशोधन पर्ची-26, दिनांक 30.12.2025)

4.10 फेसिंग प्वाइंटों पर गति-सीमा :

(1) गैर-अन्तर्पाशन (नॉन-इंटरलॉक्ड) फेसिंग प्वाइंटों पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 30 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, और टर्न आउट तथा क्रॉस ओवर पर भी गति 30 किलोमीटर प्रति घंटेसे अधिक नहीं होगी, जबतक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति की अनुमति नहीं दी जाती। (C/S-1)

(2) बशर्ते कि उप-नियम (1) के उपबंधों के अधीन कोई गाड़ी अन्तर्पाशित फेसिंग प्वाइंटों पर उतनी ही गति से चलेग, जितनी अन्तर्पाशन-मानक(स्टैन्डर्ड ऑफ इंटरलॉकिंग) द्वारा अनुमत है।

स.नि. (i) डॉक प्लेटफार्म पर प्रवेश करते समय गाड़ियों की गति 10 किमी प्रति घंटे सीमित की जाती है।

(ii) डेड एंड प्लेटफार्म पर प्रवेश करते समय अंतिम स्टेशनों पर ई.एम.यू.गाड़ियों की गति 15 किमी प्रति घंटे प्रतिबंधित है।

(v) निम्नलिखित एहतियाती शर्तों का पालन किया जाना है, जबकि एनआई कार्य के दौरान 30 किमी प्रति घंटे से अधिक की गति से एक ट्रेन को नॉन-इंटरलॉक्ड फेसिंग पॉइंट्स/टर्न-आउट/क्रॉस-ओवर पर अनुमति दी जाती है।

(i) उपयुक्त क्लैंप का उपयोग करके बिंदुओं की क्लैंप पैडलॉकिंग के साथ गति को 30 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाया जा सकता है।

(ii) किसी अलग अस्थायी पैनल की आवश्यकता नहीं है और एनआई के दौरान स्वतंत्र होम सिग्नल उपलब्ध कराया जाएगा। इसके अलावा साइट की व्यवहार्यता और परिचालन आवश्यकता के अनुसार स्वतंत्र स्टार्टर सिग्नल प्रदान किया जा सकता है।

(iii) एनआई के दौरान अपनाई गई मौजूदा प्रथा के अनुसार परिचालन कर्मचारियों द्वारा बिंदु की अखंडता की जांच की जाएगी।

(iv) ट्रैक का जाँच एसएम द्वारा भौतिक रूप से किया जाएगा

(v) आवश्यक समझे जाने वाले उपयुक्त बुनियादी ढांचे के समर्थन के साथ अधिकतम 30 किमी प्रति घंटे की गति पर नॉन-इंटरलॉकिंग के लिए अस्थायी कार्य निर्देशों में आवश्यक सुरक्षा निर्देश शामिल किए जाने चाहिए। (C/S-13)

4.11 स्टेशनों पर बिना रूके जाने वाली (रनिंग थ्रु) गाड़ियों की गति-सीमा :

1) अन्तर्पाशित स्टेशन पर कोई भी गाड़ी 50 किमी प्रति घंटे या उससे कम ऐसी कम ऐसी गति से जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई है, अधिक तेज नहीं चलेगी, जबतक उस लाइन को जिस पर से गाड़ी को पार होना है, प्वाइंटों द्वारा या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा दूसरी सभी लाइनों से पृथक नहीं कर दिया जाता और इंटरलॉक्ड द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता है कि यह स्थिति गाड़ी के पार हो जाने तक बनी रहेगी।

2) यदि गाड़ियों को बिना रूके ऐसी लाइन पर से जाने की अनुमति दी जाती है जिसका दूसरी लाइनों से पृथककरण नहीं किया गया है तो हर ऐसी परिस्थिति में शंटिंग पूरी तरह रोक दी जाएगी और इंजन से अलग किसी वाहन को या ऐसे वाहन को नियम 5.23 के अनुसार ठीक तरह सुरक्षित नहीं कर दिया गया है, ऐसी संबद्ध लाइन पर नहीं रखा जाएगा जो थ्रु लाइन से पृथक नहीं की गई है।

स.नि.4.11 टिप्पणी : (i) इंटरलॉक्ड स्टेशनों में फेसिंग प्वाइंटों पर निर्धारित गति-सीमा प्रत्येक मंडल हेतु कार्यकारी समय-सारणी के रनिंग नोट्स में विनिर्दिष्ट किए गए हैं।

(ii) लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए निर्धारित स्थानों पर टर्न-आउट के प्रकार के आधार पर अपेक्षित गति संकेतक बोर्ड उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

4.12 इंजन ढकेलना (पुशिंग) :

1) विशेष अनुदेशों के अनुसार कोई इंजन या सेल्फ -प्रोपेल्ड वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन-सीमा से बाहर नहीं ढकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी ।
बशर्ते कि उप-नियम ऐसी गाड़ीके लिए लागू नहीं होगा जिसका सबसे आगे वाला वाहनचालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन परिचालित किया जा सकता है ।
बशर्ते किसी गाड़ी के पीछे सहायक इंजन को गाड़ी के साथ जोड़े बगैर, अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उस पर यह उप-नियम लागू नहीं होगा।
बशर्ते कि और भी कि आपातकालीन स्थिति को छोड़कर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर वैक्यूम / एयर ब्रेक नहीं लगे हैं, स्टेशन-सीमा से बाहर नहीं ढकेली जाएगी ।
बशर्ते कि 'पैट्रोल' या 'सर्चलाइट' स्पेशल को, जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं, अधिक से अधिक 40 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है ।
2) यदि रात्रि में या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसममें, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या जहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन-सीमा से बाहर किसी इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपातकालीन स्थिति को छोड़कर सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित हेड लाइट और मार्कर लाइट लगाई जाएंगी ।
3) जब गाड़ियाँ उप-नियम (1) और (2) में वर्णित रूम में चलाई जाती है तो, यदि ढकेलने वाला इंजन से पीछे है तो उसमे, या सबसे पीछे के वाहन में यदि कोई है, पिछला टेल बोर्ड या टेल लैम्प लगेगी ।

4.13 टेंडर आगे होने पर इंजन की गति-सीमा :

1) ए) कोई सवारी गाड़ी या मिली-जूली (मिक्स्ड) गाड़ी स्टीम इंजन द्वारा टेंडर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दशाओं में नहीं खींची जाएगी, सिवाए --
(i) जब प्राधिकृत अधिकारी द्वारा लिखित आदेश दिया गया है; या
(ii) ऐसी अपरिहार्य आवश्यक स्थिति, जिसमें लोको पायलट द्वारा ऐसा करना अनिवार्य रूप से आवश्यक समझा गया है ।

बी) जब कोई ऐसी गाड़ी ले जाई जाती है तो, उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी या 40किलोमीटर प्रति घंटे तक की ऐसी कोई उच्चतम गति होगी, जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत की जाती है ।

2) अपरिहार्य आवश्यक स्थिति में स्टीम इंजन से लगी मालगाड़ियाँ टेंडर आगे होने पर 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं चल सकेंगी या ऐसी किसी उच्चतर गति से चल सकेंगी, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए, परन्तु ऐसी गति किसी भी स्थिति में 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी ।
3) यदि उपनियम (1) के खण्ड के उप खण्ड (1) और उपनियम (2) के अधीन स्टीम इंजन वाली गाड़ियों का टेंडर आगे करके नियमित रूप से चलाना है तो, नियम 4.14 में निर्धारित हेड लाइट एवं मार्कर लाइट टेंडर पर उपलब्ध कराई जाएगी ।

सी) गाड़ी एवं गाड़ी कर्मीदल के उपकरण

4.14 प्रमुख बत्ती (हेड लालट) और चिह्न (मार्कर) बत्तियाँ तथा गतिमापी (स्पीडोमीटर) :

1) रात्रि के समय अथवा धुंध , कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या लम्बी सुरंगों में गाड़ी तबतक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि इंजन पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लालट) और इसके अतिरिक्त तेल या बिजली की दो सफेद चिह्न (मार्कर) बत्तियाँ नहीं लगी है ।
2) स्टेशनों और यार्डों में केवल शंटिंग कार्य पर लगके इंजनों में, जब रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाइ् नहीं देता है, रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई ऐसी प्रमुख बत्ती (हेड लालट) और आगे तथा पीछे की दो लाल चिह्न (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जाएंगी ।
3) इंजन पर लगी बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लालट) का प्रकाश धीमा करने के लिए उसमें स्विच लगा रहेगा ओर यह नीचे लिखी स्थिति में धीमी की जाएगी,
ए) जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है ।
बी) जब गाड़ी उसी या भिन्न गेज के दोहरी (डबल) अथवा बहुलाइन वाले रेलपथ पर सामने से आती हुई किसी अन्य गाड़ी के पास पहुँच रही है; तथा
सी) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किसी अन्य अवसर पर ।
4) यदि इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लालट) खराब हो जाती है अथवा इंजन को, टेंडर आगे करके, आपात स्थिति में चलाा आवश्यक है, तो उप नियम (1) के अनुसार इंजन पर तेल या बिजली की दो सफेद चिह्न (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जाएंगी जो संचलन की दिशा की ओर संकेत देंगी ओर गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार, निर्धारित गति से चलेगी ।

5) यदि किसी सेक्शन पर चल रहे इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लालट) खराब हो जाती है और परावर्ती रिफ्लेक्टिव किस्म के इंजीनियरिंग फिक्स्ड सिगनल की व्यवस्था की जाती हे तो रात्रि या घने कोहरे वाले मौसम के दौराब जब स्पष्ट दिखाई नहीं देतो है, बड़ी लाइन(ब्राड गेज) तथा मीटर लाइन (मीटर गेज) लोको पायलट सावधानीपूर्वक गाड़ी चलाएगा तथा गाड़ी की गति ब्लॉक सेक्शन पर लगी अस्थायी गति सीमा या 40 किमी प्रति घंटा, जो भी कम हो, से अधिक नहीं रखेगा।

6) यदि स्पीडोमीटर / रिकार्ड्स खराब हालत में हो तो कोचिंग लोको होम शेड से बाहर नहीं निकाले जाएं। यदि चालन के दौरान गति मापी रिकार्ड्स खराब हो जाता हे तो गाड़ी विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित गति पर चलाई जाएगी।

<u>स.नि.4.14</u> (ए) यदि विद्युत हेडलाइट अंधेरा के समय और / अथवा धुंध एवं कोहरा के मौसम में मार्ग में खराब हो जाता है तो लोको पायलट / मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि 2 (दो) बफरबीम मार्करलाइट /हेडकोड लाइट जल रहे हैं और बड़ी लाइन तथा छोटी लाइन पर सावधानीपूर्वक गाड़ी चलाएगा जिसकी गति 50 किमी प्रति घंटा और 15 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी और इंजन की सीटी / ई.एम.यू. हूटर लगातार बजाएगा। लोको पायलट / मोटरमैन घटना को आगेवाले पहले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा ताकि वह हेडलाइट के आवश्यक मरम्मत के लिए नियंत्रक को, यदि कोई हो, सूचित कर जहाँ ऐसी मरम्मत की सुविधा उपलब्ध हो, उस प्रथम विन्दु पर व्यवस्था कर सके।

(बी) इंजन हेडलाइट और बफर / मार्कर लाइट जलाने और बुझाने के लिए निर्धारित समय, जैसा सा.नि. 4.15 में उल्लिखित है, की तरह हैं।

4.15 <u>पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तियाँ</u> :

1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, स्टेशन सीमा के बाहर कोई गाड़ी तबतक नहीं चलाई जाएगी जबतक उसमें निम्नलिखित न हो –

(ए) उस स्थिति में सिवाय जिसमें उपनियम (2) लागू होता है, इंजन के साथ जुड़े वाहनों में, कम से कम एक लाल पिछली बत्ती (टेल लैम्प) तथा दो बगल (साइड) बत्तियाँ लगी हैं जो पीछे की ओर लाल तथा इंजन की ओर सफेद दिखाई देती है :

"बशर्ते माल गाड़ी तथा बिजली बहु इकाई गाड़ियों में बगल (साइड) बत्तियों को तयागा जा सकता है।"

(बी) यदि इंजन बिना किसी वाहन के अकेला है तो उसमें कम से कम एक लाल पिछली (टेल) बत्ती है तथा

(सी) यदि दो या दो से अधिक इंजन एक साथ बिना किसी वाहन के जुड़े हैं तो कम से कम पिछले इंजन के पीछे एक लाल पिछली (टेल) बत्ती लगी है।

2) जब कोई कोयला पायलट, अर्थात ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगा में वाहनों को एकत्रितया वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लॉक सेक्शन में अथवा ब्लॉक सेक्शन से निकलने वाली कायला साइडिंग में काम करती हैं तो उस पर लाल पिछली (टेल) बत्ती की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लॉक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है।

बशर्ते इस बात को सुनिश्चत करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तबतक ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लॉक सेक्शन में, जहाँ वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।

3) जब समानान्तर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियाँ चलती है तो उपनियम (1) के खण्ड (ए) में उल्लिखित साइड बत्ती का प्रबंध विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जएगा।

4) जब किसी गाड़ी को अनुगामी गाड़ी पार करने के लिए शंट किया जाता है तो उपनियम (1) के खण्ड (ए) में उल्लिखित पिछली (टेल) और बगल (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में, शंटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष आदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियाँ लगी होंगी।

<u>स.नि.4.15</u> (ए) ब्रेक वैन साइड और टेल लैम्पों के जलने और बुझाने के लिए निर्धारित समय निम्न प्रकार हैं :-

	जलाने का समय			बुझाने का समय				
मंडल	फरवरी से अप्रैल	मई से जुलाई	अगस्त से अक्टूबर	नवम्बर से जनवरी	फरवरी से अप्रैल	मई से जुलाई	अगस्त से अक्टूबर	नवम्बर से जनवरी
सियालदह हावड़ा मालदा	17 20	18 00	17 00	16 50	06 20	05 10	05 45	06 20
आसनसोल	17 25	18 05	17 05	16 55	06 25	05 15	05 50	06 30

तथापि, यदि तूफानी, कुहरा इत्यादि के कारण मौसम साफ नहीं हो तो बत्तियों को जलाना और बुझाना क्रमश: पहले या बाद में विद्यमान परिस्थितियों के अनुसार व्यवस्थित किया जाए ।

बी) यदि किसी सेक्शन में रेलपथों की संख्या अनुमति दे कि सामान्य कार्य स्थितियों में एक समय एक ही दिशा में गाड़ियाँ चल रही हों तो, दूसरी लाइन या लाइनों की ओर के ब्रेकवान का साइड-लैम्प आगे तथा पीछे की ओर एक सफेद बत्ती ऐसे सेक्शनों पर गुजरते समय प्रदर्शित करेगा ।

सी) किसीस्टेशन पर जब कोई गाड़ी उसी दिशा से आने वाली किसी दूसरीगाड़ी को प्राथमिकता देने के लिए शंट की या रोक ली जाती है या कोई ब्रांच लाइन की गाड़ी स्टेशन में ब्रांच लाइन पर खड़ी हो तो गार्ड ज्योंहि गाड़ी रनिंग / मेन लाइन साफ करती है त्योंहि गाड़ी के दोनों साइड लैम्पों (या स्थिर साइड लैम्पों की स्थिति में स्लाइडों) को उलट देगा ताकि उसके गाड़ी के इंजन की ओर लाल तथा पीछे की ओर सफेद प्रदर्शित करे । रनिंग/मेन लाइन पर गाड़ी संचलन प्रारंभ करने के पूर्व गार्ड पुन: साइड लैम्प या स्लाइड, जैसी भी स्थिति हो, गाड़ी के इंजन की ओर सफेद और पीछे की ओर लाल प्रदर्शित करने हेतु उलट देगा।

डी) स्टेशन सीमा के भीतर गाड़ी खींचने वाला इंजन या किसी साइडिंग में शंटिंग करने वाला इंजन बफर या साइड लाइट ले जाएगा ।

4.16 <u>पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प)</u> **:**

1) **उपनियम (2) में दिए गए उपबन्धों के सिवाय, कर्मचारियों को गाड़ी की संपूर्णता के बारे में बताने के क्रम में अंतिम वाहन की पहचान के लिए उसके पीछे निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है :**

   ए) दिन में, अनुमोदित डिजाइन का पिछला (टेल) बोर्ड या अनुमोदित डिजाइन की लाल रंगी हुई पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो प्रकाशित न हो, अथवा

   बी) रात्रि में धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिन स्पष्ट दिखाई नहीं देता तब अंतिम वाहन जांच युक्ति को दर्शाने के लिए अनुमोदित डिजाइन की एक लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) फ्लैशिंग लाल बत्ती जलाई जाएगी, अथवा

   सी) विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत कोई अन्य उपकरण।

2) **जब कोई कोयला पायलट, अर्थात ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगों में वाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लॉक सेक्शन में अथवा ब्लॉक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंगो में काम करती है, तो उस पर पिछला (टेल)बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत किसी अन्य उपकरण की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वहज ऐसे ब्लॉक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लॉक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है । बशर्ते इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए है कि किसी अन्य गाड़ी को तबतक ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उस ब्लॉक सेक्शन में, जहाँ वह कार्यकर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।**

3) **पिछला (टेल) बोर्ड या प्रकाश रहित पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के बदले में एक लाल झण्डी का प्रयोग केवल आपात स्थिति में और हर बार विशेष अनुदेशों के अधीन ही, किया जा सकता है ।**

<u>स.नि.</u> **4.16**

(a) यह दर्शाने के लिए कि ट्रेन पूर्ण है, ट्रेन मैनेजर का यह कर्तव्य है कि अंतिम वाहन के पीछे अनुमोदित डिजाइन का एलईडी आधारित फ्लैशिंग टेल लैम्प दिन तथा रात दोनों समय प्रज्वलित अवस्था में लगाया जाए।

(b) आपातकालीन स्थिति में, जब प्रज्वलित एलईडी आधारित फ्लैशिंग टेल लैम्प उपलब्ध न हो या टेल लैम्प टूट जाए, तो दिन में लाल झंडा तथा रात में पीछे की ओर निरंतर लाल प्रकाश दिखाने वाला हैंड सिग्नल लैम्प, टेल लैम्प के स्थान पर स्वीकृत विकल्प माना जाएगा, जिससे यह प्रदर्शित हो कि ट्रेन पूर्ण है।

(c) विद्युतीकृत सेक्शन के लिए नियम— अंतिम वाहन के दाहिने निचले कोने पर दिन के समय EMU/MEMU/DEMU रेक पर लाल क्रॉस (X) प्रदर्शित किया जाएगा। विशेष ध्यान रखा जाए कि इसी प्रकार का संकेत ट्रेन के किसी अन्य भाग में न दिया जाए। रात में तथा घने कोहरे या आंधी-तूफान जैसी दृश्यता बाधित करने वाली परिस्थितियों में, इस लाल क्रॉस के अतिरिक्त, ट्रेन के पीछे लाल प्रकाश भी प्रदर्शित किया जाएगा।

(d) SLR अथवा निरीक्षण कोच में अंतर्निर्मित लाल बत्ती को तब बंद कर दिया जाएगा जब ऐसे SLR या निरीक्षण कोच के पीछे कोई अन्य वाहन जोड़ा जाता है। ट्रेन मैनेजर यह सुनिश्चित करेगा कि टेल लैम्प केवल अंतिम वाहन के पीछे ही लगाया जाए, जैसा कि खंड (a) में वर्णित है।

(e) ब्लॉक सेक्शन में लाइट इंजन/इंजनों का संचालन— दिन या रात में, पीछे की ओर पैनल (मार्कर) लाल बत्तियों में से एक अवश्य जली होनी चाहिए। यदि दो लोकोमोटिव आपस में जुड़े हुए चल रहे हों, तो सबसे पीछे वाले लोकोमोटिव के पीछे पैनल (मार्कर) लाल बत्ती जलाई जाएगी।

(C/S–25, दिनांक 16.12.2025)

4.17 <u>स्टेशन मास्टर की, पार होने वाली गाड़ियों के पिछले बोर्डया पिछली (टेल) बत्ती (लैम्प) के संबंध में जिम्मेदारी</u> :

1) स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि उसके स्टेशन से पार होने वाली प्रत्येक गाड़ी के अंतिम वाहन पर नियम 4.16 के प्रावधानों के अनुसार पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या ऐसे अन्य उपकरण लगा है।

2) यदि स्टेशन से कोई ऐसी गाड़ी पास होती हे कि जिस पर गाड़ी की संपूर्णता का ऐसा चिह्न नहीं लगा है तो स्टेशना मास्टर :

ए) तत्काल अगले स्टेशन को सूचित करेगा कि गाड़ी को रोक कर अभाव की पूर्ति कर दी जाए और यह सूचना दी जाए कि गाड़ी पूर्ण है या नहीं।

बी) इस बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि पिछले स्टेशन से किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाए, ब्लॉक सेक्शन को बन्द करने का कार्य रोग देगा।

सी) जबतक अगले स्टेशन से यह सूचना नहींमिल जाती कि गाड़ी पूर्ण है, तब तक वह न तो पिछल ब्लॉक सेक्शन को खाली समझेगा और न ही उसे बन्द करेगा।

3) जिस सेक्शन में ब्लॉक प्रुविंग एक्सल काउन्टर या रिसिविंग स्टेशन के गैर-चालन लाइनों को छोड़कर स्टेशन सेक्शन के ब्लॉक स्टेशनों और संपूर्ण ट्रैक सर्किटिंग के बीच क्रमश: ट्रैक सर्किटिंग करके लगाया जाता हे तथा कार्य किया जाताहे और ब्लॉक सेक्शन के क्लियरेंस का साफ संकेत दिया जाता है अर्थात दिए गए संकेत के अनुसार गाड़ी का संपूर्ण आगमन हो चुका है, उपर्युक्त उप-खण्ड (1) के उपबंध के अनुसार यदि कोई गाड़ी बिना संपुष्टि किए स्टेशन से पार कर जाती है तो, स्टेशन मास्टर गाड़ी को स्टेशन के आगे रोकने के लिए तत्काल सूचना देगा और खराबी को दूर करके देखेगा एवं ऐसे मामले में उसे उप-नियम(2) का खण्ड (बी) और (सी) में निर्धारित पिछला ब्लॉक सेक्शन को बन्द करके रोके रखना आवश्यक नहीं है।

<u>स.नि.4.17</u> यदि कोई गाड़ी किसीस्टेशन से बिना अंतिम वाहन संकेतक के गुजरती है तो स्टेशन मास्टर तुरंत यह तथ्य जिन स्टेशनों की ओर गाड़ी जा रही है उन्हें सूचित करेगा। यदि ब्लॉक यंत्र कार्यशील हो तो सूचना अधिकृत घंटी कोड 000000-00 (सिक्स पॉज टू) द्वारा तत्काल प्रेषित किया जाएगा और इसकी पुष्टि दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच प्राइवेट नम्बरों के आदान - प्रदान द्वारा तत्काल कर लिया जाएगा। ब्लॉक यंत्रों के अभाव में संबंधित स्टेशनों को प्राइवेट नम्बरों द्वारा समर्थित प्रयुक्त आइडेंटिफिकेशन नम्बर टेलीफोन पर सूचित की जाएगी। गाड़ी सेक्शन से बाहर की सूचना पिछले स्टेशन को तबतक नहीं दी जाएगी जबतक कि अगले स्टेशन से यह सूचना प्राप्त नहीं हो जाती है कि गाड़ी पूर्णत: आ गयी है।

ऐसे खण्ड पर जहाँ नियंत्रण व्यवस्था चालू है, उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर जिस स्टेशन से गाड़ी बिना टेललैम्प / टेलबोर्ड या उसके बदले अनुमोदित विकल्प के रूप में लाल झंडी या लाल रोशनी दिखाता हैण्ड सिगनल लैम्प के बिना गाड़ी गुजरती है, घटना की सूचना नियंत्रण कक्ष को भी देगा जो इसे रिकार्ड करेगा और अगला स्टेशन पर गाड़ी को रोकने की व्यवस्था करेगा।

दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेललैम्प/टेलबोर्ड के गुजरती है तब स्टेशन मास्टर विपरीत दिशा से किसी गाड़ी को रोकने के लिए 'ऑन' स्थिति में फिक्स्ड सिगनल को अवश्य रखेगा, गार्ड और लोको पायलट को वस्तु स्थिति से अवगत कराएगा एवं किसी अवरोध की स्थिति में सतर्कतापूर्वक रूकते हुए आगे बढ़नेका सतर्कता आदेश जारी करेगा।

4.18 <u>संचार साधन</u> :

1) कोई सवारी गाड़ी या मिली-जुली गाड़ी किसी स्टेशन से तबतक नहीं भेजी जाएगी जबतक कि हर सवारी डिब्बे में गार्ड या लोको पायलट के साथ संचार स्थापित करने का कोई साधन नहीं लगा है।

2) उप-नियम(1) में निम्नलिखित में लागू नहीं होगा :-

(ए) वैक्यूम व्यवस्था पूर्ण या आंशिक रूप से खराब है, के मामले में सवारी या मिली-जुली गाड़िया तथा

(बी) ऐसी उपयुक्त गाड़ियों को जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन छूट दे दी गई है।

3) यदि रेल प्रशासन संतुष्ट हो जाता है कि उपनियम (1) में उल्लिखित संचार साधनों का सामान्यत: शरारतपूर्ण प्रयोग होता है तो वह, उक्त उपनियम में किसी बात के होते हुए भी किसी भी ऐसी गाड़ी के सभी या किन्हीं सवारी गाड़ी में लगाए गए संचार साधन को तत्समय काटने का निर्देश दे सकता है।

4) यदि किसी माल वाहन में यात्री ले जाए जाते हैं तो वह इस नियम के अर्थ में यात्री सवारी गाड़ी नहीं माना जाएगा।

4.19 <u>गार्ड तथा लोको पायलट के उपकरण</u> :

1) अपनी गाड़ी पर ड्यूटि के समय प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट के पास निम्नलिखित उपकरण होंगे:

ए) इन नियमों या इनके ऐसे भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे आपूर्ति की गई है।

बी) रेल के जिस सेक्शन पर गाड़ी चलनी है, उसके लिए प्रवृत्त कार्यकारी समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) तथा सभी शुद्धि पत्रों और परिशिष्ट यदि कोई हो, की एक प्रति;

सी) एक हैण्ड सिगनल बत्ती

डी) एक सीटी(केवल गार्ड के लिए)

ई) एक लाल झंडी और एक हरी झंडी;

एफ) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित, पटाखों का इतना स्टॉक जो संबंधित नियमोंके पालन के लिए पर्याप्त है

(जी) प्राथमिक उपचार पेटी (फर्स्ट-एड-बॉक्स) (केवल सवारी गाड़ियों के गार्डों के लिए, तथा

(एच) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्राशासन द्वारा इस संबंध में निर्धारित किया जा सकता है।

2) यदि किसी गार्ड या लोको पायलट के पास उपनियम (1) में उल्लिखित या विनिर्दिष्ट वस्तुओं में से कोई नहीं है, तो वह इस बात की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा जो इस कमी की पूर्ति करेगा।

3) प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट अपनी गाड़ी पर ड्यूटि के समय, अपने साथ ऐसे चश्में की दो जोड़ी रखेगा जिसका पहनना उसके लिए डाक्टरी सलाह के अनुसार आवश्यक है।

<u>टिप्पणी</u> : प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट उप-नियम (1) में निर्धारित उपकरण के अतिरिक्त घड़ी को अपने अधिकार में भी रखना चाहिए।

<u>स.नि</u> 4.19. (a) गार्ड के व्यक्तिगत उपकरणों में निम्नलिखित मानकीकृत वस्तुएं शामिल होनी चाहिए।

i.	एक त्रि-रंगा बैटरी चालित हैंड सिग्नल लैंप / एलईडी आधारित हैंड सिग्नल लैंप।	
ii.	हाथ संकेत झंडे।	(a) लाठी – 2
		(b) झंडे – 3 (लाल – 2, हरा – 1)
iii.	चमकती टेल लैंप - 1	
iv.	पैड लॉक - सात/विभागीय प्राधिकारी द्वारा निर्दिष्ट।	
v.	प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स [केवल यात्री गाड़ियों के गार्डों के लिए	
vi.	डिटोनेटर [एक बॉक्स में दस/बारह की संख्या में	
vii.	रबर वॉशर – तीन.	
viii.	नियम पुस्तिकाएं [जी एंड एसआर बुक, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल और दुर्घटना मैनुअल – सभी अद्यतन सुधार पर्चियों के साथ] हार्ड या इलेक्ट्रॉनिक रूप में। (सी/एस नं 03)	
ix.	दो जोड़ी चश्मे [यदि उसे चिकित्सीय सलाह के तहत इन्हें पहनना आवश्यक हो	
x.	एक वैक्यूम / एयर प्रेशर इंडिकेटर-गेज एडाप्टर 'बी' के साथ [केवल मालगाड़ी के गार्ड के लिए	
xi.	उस विभाग की कार्य समय सारणी जिसमें वह कार्य करेगा और सभी संशोधन पत्रक और अनुबंध हार्ड या इलेक्ट्रॉनिक रूप में। (सी/एस नं 03)	
xii.	रफ जर्नल बुक और फॉर्म टी/609 सहित अन्य फॉर्म।	
xiii.	जल कैनवास।	
xiv.	सीटी।	
xv.	कलाई घड़ी।	
xvi.	लोको पायलट/स्टेशन मास्टर के साथ संचार के लिए वॉकी-टॉकी।	
xvii.	गार्ड प्रमाणपत्र पुस्तिका [फॉर्म संख्या ईआर-कॉम. 246 - केवल पैसेंजर ट्रेन गार्ड के लिए।	
xviii.	यात्री गाड़ी की विशेष चाबी जिसमें एस.एल.आर. होती है।	

<u>टिप्पणी</u> :: सामने वाले एसएलआर में गार्ड के डिब्बे को प्रारंभिक स्टेशन पर सी एंड डब्ल्यू स्टाफ (टीएक्सआर) द्वारा विशेष कुंजी द्वारा बंद रखा जाना चाहिए और खोला जाना चाहिए, जहाँ भी रास्ते में उलटफेर होता है। जिन स्थानों पर टीएक्सआ स्टाफ उपलब्ध नहीं है, उन्हें गार्ड द्वारा खोला और बंद किया जाना चाहिए, जिन्हें विशेष चाबियाँ प्रदान की जानी चाहिए।

(b) एसआर 4.19[ए] में निर्धारित किए गए उपकरणों के अलावा गार्डों को अपनी गाड़ियों के साथ ड्यूटी पर रहते समय निम्नलिखित उपकरण भी साथ रखने होंगे।

(i) पीसीपी सेट (विद्युतीकृत और गैर-विद्युतीकृत दोनों खंडों के लिए) या वॉकी टॉकी सेट या मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार (एमटीआरसी) के लिए हैंडसेट या उपरोक्त से अधिक का संयोजन, यह इस बात पर निर्भर करता है कि ट्रेन किस सेक्शन पर चलेगी (केवल यात्री ले जाने वाली ट्रेन के लिए)

(ii) दो अग्निशामक यंत्र अच्छी कार्यशील स्थिति में [केवल यात्री गाड़ियों के गार्डों के लिए]।

(iii) आपातकालीन प्रकाश उपकरण - एक सेट [राजधानी एक्सप्रेस को छोड़कर जहां इसे जेनरेटर कार में रखा जाएगा]।

(iv) स्ट्रेचर।

(v) लकड़ी का कुंदा / स्प्रैग।

(c) ईएमयू/एमईएमयू/डीईएमयू ट्रेन में कार्यरत गार्ड और लोको पायलट को अपनी निजी वस्तुओं के रूप में निम्नलिखित वस्तुएं अपने पास रखनी होंगी-

(i) स्टेशन मास्टर के साथ संचार के लिए वॉकी-टॉकी [ईएमयू/एमईएमयू/डीईएमयू ट्रेन के गार्ड को 'साइन-इन' से पहले वॉकी-टॉकी सेट अपने कब्जे में रखना होगा और इसे 'साइन-ऑन' रजिस्टर में घोषित करना होगा]।

(ii) रफ जर्नल बुक (केवल गार्ड के लिए)

(iii) कलाई घड़ी और दो जोड़ी चश्मा (यदि उसे चिकित्सीय सलाह के तहत इन्हें पहनना आवश्यक हो)

(iv) हाथ संकेत झंडे - क) डंडे-2, ख) झंडा-2 (लाल-1 और हरा-1)

(v) तिरंगा बैटरी चालित हस्त संकेत लैंप।

(vi) व्यक्तिगत मद के रूप में इलेक्ट्रॉनिक रूप में अद्यतन सुधार पर्चियों सहित जी एवं एसआर बुक (वैकल्पिक)। (सी/एस नं. 03)

ईएमयू/एमईएमयू/डीईएमयू के कैब में इनबिल्ट उपकरण बॉक्स में आवश्यक उपकरण के रूप में निम्नलिखित अन्य वस्तुएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए, जिनका उपयोग गार्ड के साथ-साथ ट्रेन के लोको पायलट दोनों द्वारा किया जाना है।

(i) जी एंड एसआर बुक और ब्लॉक कार्य मैनुअल (सभी अद्यतन सुधार पर्चियों के साथ)

(ii) दुर्घटना मैनुअल (सभी अद्यतन सुधार पर्चियों के साथ)

(iii) 10 डेटोनेटर (एक केस में)

(iv) पूर्ण सुविधाओं सहित प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स।

(v) हाथ संकेत झंडे - क) डंडे-2, ख) झंडा-3 (लाल-2 और हरा-1)

(vi) कार्य समय सारणी (गार्ड और लोको पायलट के लिए)

(d) (i) एसआर 4.19[ए] में निर्धारित नियमों के अतिरिक्त डिवीजनल मटेरियल ट्रेनों में काम करने वाले गार्डों को अपने साथ अनुमोदित डिजाइन के एक जोड़ी क्लैंप भी रखने होंगे।

और

(ii) कोयला पायलटों पर काम करने वाले गार्ड - एक टॉर्च।

(e) लोको पायलट अपनी गाड़ियों में ड्यूटी के दौरान अपने साथ जीआर 4.19 में निर्धारित उपकरणों के अतिरिक्त निम्नलिखित उपकरण भी रखेंगे –

(i) लोको पायलट की नियम पुस्तिका/जी एवं एसआर पुस्तिका की एक प्रति, अद्यतन सुधार पर्चियों सहित (हार्ड या इलेक्ट्रॉनिक रूप में) (सी/एस नं. 03)

(ii) इंजन उपकरण जैसा कि निर्धारित किया गया है।

(iii) एक लाल झंडा अतिरिक्त।

(iv) एक त्रि-रंग बैटरी संचालित हाथ संकेत लैंप / एलईडी आधारित हाथ संकेत लैंप।

नोट – गार्ड/लोको पायलट जिनसे चश्मा पहनने की अपेक्षा की जाती है, उन्हें उपस्थिति पुस्तिका में दर्ज करना होगा कि वे जीआर 4.19[3] में संदर्भित एक अतिरिक्त जोड़ी चश्मा साथ ले जा रहे हैं।

(f) सहायक लोको पायलट को निम्नलिखित उपकरण साथ ले जाने होंगे –

(i) तिरंगा टॉर्च।

(ii) लाल और हरा झंडा।

(iii) हथौड़ा सह स्क्रू ड्राइवर।

(iv) ऐसे प्रभागों में लागू कार्य समय सारणी, जिसमें उसे काम करना है तथा सभी सुधार पर्चियां और परिशिष्ट हार्ड या इलेक्ट्रॉनिक रूप में। (सी/एस नं. 03)

(प्राधिकरण: रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2010/सुरक्षा (ए एंड आर)/19/18 दिनांक 21.07.2017 और कार्यकारी निदेशक/सुरक्षा II, रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2020/सुरक्षा (ए एंड आर)/19/12 दिनांक 17.12.2020।)

(g) पैसेंजर/मेल एक्सप्रेस ट्रेन में काम करने वाले गार्ड के पास निजी सामान के रूप में निम्नलिखित चीजें होनी चाहिए, जहां एसएलआर में इनबिल्ट उपकरण बॉक्स उपलब्ध कराया गया है:-

(i) स्टेशन मास्टर और अन्य रेलवे कर्मचारियों के साथ संचार के लिए वॉकी-टॉकी

(ii) कलाई घड़ी और दो जोड़ी चश्मे (यदि चिकित्सा सलाह के तहत इन्हें पहनना आवश्यक हो)

(iii) रफ जर्नल बुक और फॉर्म टी/609 सहित अन्य फॉर्म

(iv) सीटी

(v) एसएलआर के इनबिल्ट उपकरण बॉक्स के लिए मास्टर कुंजी।

(vi) त्रि-रंग बैटरी चालित हस्त संकेत लैंप-1

(vii) अनुमोदित डिजाइन का चमकता टेल लैम्प लाल रंग से रंगा हुआ -1.

(viii) हाथ संकेत झंडे - क) छड़ियां-2, ख) झंडा-2 (लाल-1 और हरा-1)।

(ix) G&SR पुस्तक नवीनतम संशोधन पर्चियों सहित इलेक्ट्रॉनिक रूप में (वैकल्पिक) व्यक्तिगत वस्तु के रूप में। (C/S सं. 03)

(h) पैसेंजर/मेल एक्सप्रेस ट्रेन के एसएलआर में इनबिल्ट उपकरण बॉक्स में गार्ड द्वारा उपयोग किए जाने वाले अन्य आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराए जाने हैं:-

i. हाथ संकेत झंडे - क) छड़ियां-2, ख) झंडा-3 (लाल-2 और हरा-1)।

ii. जी एंड एसआर बुक, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल और दुर्घटना मैनुअल (सभी अद्यतन सी/स्लिप्स के साथ)।

iii. 10 डेटोनेटर (एक केस में)।

iv. पूर्ण सुविधाओं सहित प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स।

v. ड लॉक जैसा निर्दिष्ट किया गया है।

vi. रबर वॉशर-3।

vii. कार्य समय सारणी

viii. व्यक्तिगत वस्तु के रूप में इलेक्ट्रॉनिक रूप में अद्यतन सुधार पर्ची के साथ जी एंड एस आर बुक (विकल्प)।

(प्राधिकरण: कार्यकारी निदेशक/सुरक्षा II, रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2020/सुरक्षा(ए एंड आर)/19/12, दिनांक 17.12.2020)। (सी/एस संख्या 3)

नोट: गार्ड को इनबिल्ट बॉक्स के उपकरणों की जांच करनी चाहिए, कमी/कमी के मामले में, स्टेशन मास्टर द्वारा बनाए गए कमी रजिस्टर में इसका उल्लेख किया जाना चाहिए।

4.20 इंजन चलाने की जिम्मेदारी (मैनिंग) :

1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा उपबंधित के सिवाय, किसी इंजन को किसी भी रनिंग लाइन पर तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक कि उस पर लोको पायलट और साथ ही सहायक लोको पायलट या फायरमैन भी नहीं है।

2) बशर्ते उप नियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट या यथाविधि सभी दृष्टि से योग्य रेल सेवक की अपेक्षा कोई भी व्यक्ति किसी भी रनिंग लाइन पर इंजन नहीं चलाएगा।

3) यदि इंजन गतिमान है और लोको पायलट असमर्थ हो जाता है तो सहायक लोको पायलट या फायरमैन यदि वे यथाविधि योग्यता प्राप्त है तो गाड़ी को सतर्कतापूर्वक अगले स्टेशन तक ले जा सकता है और यदि सहायक लोको पायलट या फायरमैन यथाविधि योग्यता प्राप्त नहीं है तो वह गाड़ी को रोक देगा और निकटतम स्टेशन के स्टेशन मास्टर को गाड़ी के भार साधन के लिए लोको पायलट की व्यवस्था करने हेतु संदेश भेजेगा। इस काम के लिए वह गार्ड की सहायता ले सकता है।

<u>स.नि.4.20</u> (i) सिंगल या मल्टीपल यूनिट गाड़ियों की स्थिति में सामान्य नियम 4.20 (1 से 3 तक) चालू होगा।

(ii) किसी भी ट्रेन को तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि लोको पायलट और सहायक न हों। ईएमयू/एमईएमयू/डेमू को छोड़कर लोको पायलट इस पर तैनात रहते हैं। केवल एक लोको पायलट/शंटर को G&SR 5.13 का पालन करते हुए स्टेशन के सबसे बाहरी स्टॉप सिग्नल के भीतर शंटिंग करने के लिए अधिकृत किया गया है।

4.21 <u>विद्युत गाड़ी चलाना</u> :

1) इन नियमों में अन्यथा उल्लिखित मामले को छोड़कर विद्युत गाड़ियों के मामले में लोको सामने के चालक कक्ष में रहेगा जब गाड़ी चल रही हो या गाड़ी जब किसी चालू लाइन पर खड़ी हो।

2) (ए) सिंगल या मल्टीपल यूनिट गाड़ी के मामले में यदि सामने के चालक कक्ष में चालन - उपकरण खराब हो जाते हैं तो सबसे नजदीकी चालक-कक्ष से जो सेवा योग्य हो गाड़ी सावधानीपूर्वक चलायी जाय, ऐसी स्थिति में गार्ड अग्रणी चालक-कक्ष में सफर करेगा तथा लोको पायलट को आवश्यक सिगलन प्रेषित करेगा, जरुरत पड़ने पर गार्ड हॉर्न या सीटी भी बजाएगा, आपातकाल में ब्रेक का इस्तेमाल करेगा तथा सिगनलों स्टेशनों तथा अवरोधों में सही ढंग से गाड़ी रोकने के लिए जिम्मेवार होगा।

(बी) विद्युत इंजन रहने पर यदि आगे का चालक-कक्ष खराब हो जाता है, सहायक लोको पायलट द्वारा यदि वह विधिवत गाड़ी चलाने में दक्ष है, गाड़ी को पिछले चालन-कक्ष से चलाया जाना चाहिए तथा लोको पायलट अपने सामने के चालक-कक्ष में रहेगा तथा गाड़ी के सही परिचालन के लिए जिम्मेवार होगा।

<u>स.नि.4.21</u> (1) (ए) सा.नि. 4.21 (i) एवं 2 (b) दो केबिन वाले डीजल लोको के ट्रेन संचालन पर भी मान्य होगा।

(बी) विद्युत चल स्टॉक के लिए सिर्फ प्रमाणित लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट को ही चालू लाइन के किसी भाग पर विद्युत चल-स्टॉक चलाने की अनुमति होगी। वे किसी को चालक-कक्ष में प्रवेश करने की अनुमति नहीं देंगे। वैसे लोगों को छोड़कर जिन्हें इन नियमों के तहत ऐसा करने का अधिकार है या जिनके पास मंडल बिजली इंजीनियर (चल स्टॉक) द्वारा हस्ताक्षरित अनुज्ञा प्राप्त हो। किसी भी व्यक्ति को इंजन या चालक कक्ष में किसी भी उपकरण को छेड़छाड़ करने की अनुमति नहीं होगी जबतक कि उसके पास दक्षता का लोको पायलट प्रमाण-पत्र न हो।

(सी) यदि लोको पायलट ने बिजली इंजल या मल्टीपल यूनिट को छ: महीनों तक नहीं चलाया हो तो पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के बाद उसकी पुन: परीक्षा ली जाएगी और उसकी दक्षता- प्रमाण-पत्र को अनुमोदित किया जाएगा तत्पश्चात् उसे पुन: चलाने की अनुमति होगी।

(डी)जब एक लोको पायलट ने तीन महीने या उससे अधिक समय तक किसी सेक्शन पर काम नहीं किया है, तो उसे उस सेक्शन पर तब तक बुक नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि उसने रोड लर्निंग न ली हो और उसके पक्ष में दक्षता-प्रमाणपत्र जारी न कर दिया गया हो। लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को जारी किए गए सभी दक्षता-प्रमाणपत्र का रिकॉर्ड क्रू नियंत्रक के कार्यालय में रखा जाएगा।

क्रू मैनेजमेंट सिस्टम में रोड लर्निंग का रिकॉर्ड भी रखा जा सकता है। (C/S-7)

(ई) जब कभी यदि प्रशिक्षणाधीन कर्मचारी को बिजली इंजन/ई एम यू चलाने हेतु मंडल बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉफ) द्वारा विशेष रुप से प्राधिकृत किया जाता है, ऐसे इंजनों को प्रमाणित अनुदेशक की देखरेख में वह चला सकता है। जब प्रशिक्षु इन परिस्थितियों में इंजन चला रहा हो, निगरानी रखनेवाले अनुदेशक प्रशिक्षु पर निरंतर निगरानी रखेंगे तथा स्वयं को कोई भी कार्रवाई करने हेतु तैयार रखेंगे जिसकी आपातकाल में गाड़ी रोकने हेतु आवश्यकता पड़ेगी।

(2) किसी भी व्यक्ति को बिजली चल स्टॉक लोको शेड की सीमा के अंदर तथा स्टेब्लिंग साइडिंग में ले जाने की अनुमति नहीं होगी जबकतक कि उसे ऐसा करने के लिए सहायक बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक) की तरफ से दक्ष प्रमाणित न कर दिया गया हो।

(3) सहायक लोको पायलटों को खास सेक्शनों में इंजन चलाने की अनुमति दी जा सकती है यदि मंडल बिजली इंजीनियर द्वारा लोको पायलट के सीधे पर्यवेक्षण में ऐसा करने हेतु विनिर्दिष्ट किया गया हो। आपातकाल के दौरान सहायक लोको पायलट द्वारा नियंत्रित गति पर जो 40 किमी./घंटा से अधिक न हो, निकटतम निर्धारित स्थल तक इंजन के जाने का प्राधिकार है जहाँ उसे मुक्त किया जा सकता है ।

(4) रिवर्स करने का कार्य तथा ब्रेक हैंडल-

(ए) लोको पायलट अपना चालक कक्ष छोड़ते समय रिवर्सिंग हैंडल तथा बिद्युत इंजनों में लगे हुए स्वतंत्र एयर ब्रेक हैंडल जहाँ उन्हें हटाया जा सकता है को अपने साथ ले जा सकता है।

(बी) पूरे समय तक डेड मैन के आपतकालीन गियर को कार्यरत बनाए रखने हेतु कि गाड़ी चालू अवस्था में है, सिंगल एवं मल्टीपल यूनिर गाड़ियों के लोको पायलट रिवर्सिंग हैंडल को 'आगे' या 'रिवर्स' स्थिति में रखेंगे । जब गाड़ी गतिमान अवस्था में हो तथा रिवर्सिंग हैंडल को 'ऑफ' स्थिति में नहीं लाएंगे जब तक कि इसके बाद गाड़ी रुक नहीं जाती है।

(5) इन नियमों में जैसा कि वर्णित है उसे छोड़कर लोको पायलट कभी भी रिवर्सिंग हैंडल की स्थिति को नहीं छोड़ेंगे.

(6) जब इंजन/ईएमयू को सामने के कक्ष से नहीं चलाया जा सकता है, तब लोको पायलट मंडल बिजली इंजीनियर (चल-स्टॉक) द्वारा विहित विशेष अनुदेशों का पालन करेगा।

(7) यदि सामने के कक्ष से नियंत्रण संभव नहीं है, लोको पायलट पिछले कक्ष से इंजन को चलाने के लिए सहायक लोको पायलट उत्तरदायी होगा। लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलटक के बीच सारे परिचालन का कार्य सिगनलों के आदान-प्रदान द्वारा होगा। गाड़ी की गति 40 किमी./घंटा से अधिक नहीं होगी ।

अवसर आने पर लोको पायलट दूसरे इंजन की व्यवस्था करने हेतु कर्षण इंजन नियंत्रण को सूचित कर देगा।

(8) **<u>लोको पायलट के कर्तव्य जब सिंगल या मल्टीपल यूनिट ट्रेन अपंग हो जाती है</u>** - सिंगल या मल्टीपल यूनिट ट्रेन अपंग हो जाने पर तथा सहायक गाड़ी का लोको पायलट अपना रिवर्सिंग हैंडल सहायता देने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सौंप देगा। यदि सहायक गाड़ी पीछे में है तथा पूरी गाड़ी को लोको पायलट के चालक-कक्ष से नहीं चलाया जा सकता है, अपंग गाड़ी का लोको पायलट गार्ड के लिए सहा.नि.4.21 में विहित अनुदेशों का पालन करेगा।

(9) **<u>त्रुटिपूर्ण स्वचालित ब्रेक उपकरण</u> –**

(ए) यदि सिंगल या मल्टीपल यूनिट की विद्युत गाड़ियों के चालक-कक्ष से स्वचालित ब्रेकों को काम में नहीं लाया जा सकता है लेकिन सामने के कक्ष में चालन-उपकरण ठीक काम कर रहा है, गार्ड सामने के कक्ष में मोटर मैन का साथ देगा तथा आवश्यकता पड़ने पर वह हैंड ब्रेक का प्रयोग करेगा तथा गाड़ी की गति 8 किमी./घंटा से अधिक नहीं होगी।

(बी) यदि सिर्फ सामने के डिब्बों में स्वचालित ब्रेक उपकरण त्रुटिपूर्ण है, तब मोटरमैन सामने के डिब्बे से ही गाड़ी चलाएगा। सामने से सबसे करीबी डिब्बे से जिसमें ब्रेक उपकरण ठीक काम कर रहा है, मोटरमैन के सिगनल के अनुसार स्वचालित ब्रेक के संचालन के लिए गार्ड उत्तरदायी होगा तथा गाड़ी की गति 8 किमी./घंटा से अधिक नहीं होगी।

(सी) यदि सामने के डिब्बे में स्वचालित ब्रेक के अतिरिक्त गाड़ी चलाने का उपकरण त्रुटिपूर्ण है, गार्ड सामने के डिब्बे में रहेगा तथा आवश्यकता पड़ने पर हैंड-ब्रेक का प्रयोग करेगा। मोटरमैन निकटतम चालन-कक्ष से जिसमें चलाने वाला तथा स्वचालित ब्रेक उपकरण हॉर्न के माध्यम से ऐसे सिगनलों के अनुसार मोटरमैन गाड़ी का नियंत्रण करेगा तथा गाड़ी की गति 8 किमी./घंटा से अधिक नहीं होगी।

(डी) यातायात नियंत्रण निकटतम स्टेशन पर गाड़ी को गाइडिंग लाइन में डालने की व्यवस्था करेगा जहाँ साइडिंग सुविधा उपलब्ध है ।

(10) **<u>स्टेशनों के बीच में रोकी गई सिंगल एवं मल्टीपल यूनिट गाड़ियों की सुरक्षा</u>** :

(ए) यदि किसी त्रुटि के कारण गाड़ी रुकी हुई है जिसे ड्राइवर ठीक करने में सक्षम है तो लोको पायलट उस त्रुटि को दूर करने का प्रयास करेगा और यदि उसे चालक-कक्ष छोड़ने की जरुरत पड़ी तो वह उसे छोड़ने के पहले स्वचालित ब्रेक पूरी तरह

लगा देगा और अपने चालन-कक्ष में हैंड ब्रेक भी लगा देगा। यदि गाड़ी पूरी तरह ढाल पर रूकी हुई है तो वह गार्ड को सूचित करेगा, गार्ड भी अपने गार्ड-डिब्बे में तथा ब्रेक रहने पर कम से कम दो अन्य डिब्बों में भी हैंड ब्रेक लगा देगा।

(बी) यदि विलंब अधिक होता है तथा 10 मिनट से अधिक विलंब होने की संभावना है तब सामान्य नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव किया जाएगा।

(सी) ऐसे मामले में जहाँ लोको पायलट एवं गार्ड के अलावा कोई भी सक्षम व्यक्ति उपलब्ध नहीं है तथा लोको पायलट को स्वयं जाकर सामने से गाड़ी को सुरक्षा प्रदान करना है तो वह जाने से पहले उप नियम (क) में विहित सतर्कतामूलक कार्रवाई करेगा।

(11) **<u>छत के उपकरणों की जांच जब ऊपरी उपस्कर की विद्युत आपूर्ति विफल हो जाती है</u>** : जब ऊपरी उपस्कर की विद्युत आपूर्ति विफल हो जाती है, तिद्युत गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी:-

(ए) वह तत्काल अगले आपातकालीन टेलीफोन सॉकेट या स्टेशन तक पहुँचने का प्रयास करेगा। ऐसा करते हुए लोको पायलट को यह सुनिश्चित करने के लिए सर्किट ब्रेक बन्द कर देने का प्रयास करना चाहिए कि बिजली पुन: चालू की गई है या नहीं। यदि बिजली पुन: चालू नहीं की गई है तो उसे 'डीजे' को एक मिनट के बाद दूसरी बार चालू करने का प्रयास करना चाहिए तथा तीन मिनट के बाद तीसरी बार। उस समय तक भी यदि बिजली पुन: चालू नहीं हुई है तो उसे 'डीजे' को पुन: बन्द करने का प्रयास नहीं करना चाहिए।

(बी) आपातकालीन टेलीफोन सॉकेट या स्टेशन के पास रुकते हुए उसे पेन्टोग्राफ को गिरा देना चाहिए तथा इतर सामग्री या कोई अन्य त्रुटि के लिए छत की जांच कर लेनी चाहिए।

(सी) यदि कोई इतर सामग्री छत पर है, उसे तुरन्त टी एल सी/टी पी सी को सूचित करना चाहिए तथा टीपीसी/टी एलसी के संपर्क से इतर सामग्री को या तो हटा देनी चाहिए या टीएलसी द्वारा व्यवस्था किए गए आपूर्ति बिजली की मदद से नामित स्थान पर ले जाना चाहिए । ईएमयू के मामले में यदि संभव हुआ तो वह अप्रभावित यूनिट के साथ या तो गंतव्य तक बढ़ेगा या प्रभावित यूनिट के छत के सुधार हेतु उस स्थान तक जैसा कि टीपीसी /टीएलसी द्वारा कहा गया है।

(डी) यदि छत पर कोई असामान्यता नहीं दिखाई देती है तथा बिजली की आपूर्ति में व्यवधान बना हुआ है तो लोको पायलट को अपने इंजन का पेन्टोग्राफ गिरा देना चाहिए, टी एल सी/ टी पी सी को सूचना देनी चाहिए तथा उसे तब तक नहीं उठाना चाहिए जब तक कि उसे ऐसा करने के लिए टी पी सी/टी एल सी से अनुमति नहीं मिल जाती है ।

(12) **<u>ऊपरी विद्युत-आपूर्ति विफल हो जाने पर गाड़ी की सुरक्षा</u>** : जब विद्युतीकृत सेक्शन में ऊपरी विद्युत आपूर्ति विफल हो जाती है, इसे क्ट्रिक लोको पायलटों को आपातकालीन टेलीफोन पर कर्षण विद्युत नियंत्रण से यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि किस समय पुन: बिजली की आपूर्ति चालू होगी। ढलानों पर 10 मिनट से अधिक समय लगता है तो लोको पायलट अपने इंजन में हैंड- ब्रेक लगा देगा तथा इंजन के तत्काल पिछले 10 माल डिब्बों में भी ब्रेक लगा देगा ।

यदि लोको पायलट आपातकालीन टेलीफोन सॉकेट बहुत दूर है तथा ऊपरी विद्युत आपूर्ति पुन: शुरु होने में 10 मिनट से अधिक समय लगने की संभावना है, वह सबसे पहले गाड़ी को लुढ़कने से बचाएगा जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है तथा इसके बाद वह कर्षण बिजली नियंत्रक से संपर्क स्थापित करेगा।

(13) **<u>न्यूट्रल सेक्शनों में पहुँचने पर गाड़ी का नियंत्रण</u>** :

(ए) बिजली इंजनों/ईएमयू के ड्राइवरों को न्यूट्रल सेक्शन में पहुँचने पर गाड़ी को इस ढंग से नियंत्रित करना चाहिए कि जब वे न्यूट्रल सेक्शन पार करते समय बिजली का स्विच ऑफ कर देते हैं, गाड़ी के ब्रेक में पूरी तरह ढील दे देनी चाहिए ताकि 'डी जे' का स्विच ऑफ करने के बाद न्यूट्रल सेक्शन में खड़ी हो जाने के जोखिम से बचते हुए गाड़ी अपनी गति से नयूट्रल सेक्शन पर कर जाए।

(बी) यदि गाड़ी को नयूट्रल सेक्शन के पहले वैनर फ्लैग या किसी अन्य कारण से रोक दिया जाता है, लोको पायलट को अपनी गाड़ी पर्याप्त तौर पर न्यूट्रल जोन के पहले रोकनी चाहिए तथा पूरा वैक्यूम निर्माण करना चाहिए, यदि आवश्यकता पड़ी तो गाड़ी पुन: चालू करने के पहले दोनों एक्सहॉस्टर चालू करके ताकि 'डी जे' का स्विच ऑफ करने के पहले गाड़ी पर्याप्त गति पकड़ ले तथा खड़ी हो जाने के खतरे से बचते हुए ब्रेक पूरी तरह निर्मुक्त दशा में गाड़ी न्यूट्रल जोन पार कर जाए।

(14) **<u>सीतारामपुर-झाझा सेक्शन में तीक्ष्ण अवरोधी ढलान पर अप मालगाड़ियों का परिचालन</u>** : सीतारामपुर-झाझा सेक्शन में विद्यासागर एवं मदनकठा ब्लॉक हट के नीच तथा घोरपरा एवं झाझा के बीच अप गाड़ियों के लिए तीक्ष्ण अवरोधी ढाल है।

पहाड़ी सेक्शन के लिए यदि अपेक्षित ब्रेक क्षमता उपलब्ध नहीं है या यदि लोको पायलट को ब्रेक-क्षमता की कुशलता या पर्याप्तता पर संदेह है, वह गाड़ी को विद्यासागर/पोरपका में रोक देगा तथा निचले ढाल पर गाड़ी के पूर्ण नियंत्रण को

सुनिश्श्वित करने हेतु पर्याप्त संख्या हैंड ब्रेक लगाएगा या पिन डाउन करेगा। सिर्फ पाइप वाले वाहनों में ही हैंड ब्रेक पिन डाउन किए जाएंगे या स्क्रू कसे जाएंगे। यदि ट्रेन में पर्याप्त संख्या में पाइप वाले वाहन न हों जिससे अपेक्षित संख्या में ब्रेक पिन लगाया जा सके, तो किसी भी दशा में अपने प्राधिकार से गार्ड किसी भी कार्यशील वैक्यूम फिट किए हुए मालडिब्बे में पिन नहीं लगाएगा, ऐसा करके वह लोको पायलट को खास मात्रा में ब्रेक क्षमता से बंचित कर देगा लोको पायलट ब्रेक-पिन लगाने तथा गैर- सक्रिय वाहनों में जिसमें ब्रेक पिन लगाए जा सकते हैं, के बारे में निर्देश देने में गार्ड की सहायता करेगा।

टिप्पणी : अप मालगाड़ी के लोको पायलट के लिए अपनी गाड़ियों में ब्रेक क्षमता की जांच करने हेतु सीतारामपुर-झाझा सेक्शन में लाहाबन से गुजरने के बाद 338/3-4 किमी. पर तथा विद्यासागर से गुजरने के बाद 270/10 किमी. पर जांच - बोर्ड लगाए गए हैं।

(15) पानी से भरे हुए रेल लाइनों पर बिजली चल स्टॉक (इंजनों) का कार्य करना :

(ए) जब रेल लाइन के ऊपर पानी का स्तर हो, निम्नलिखित गति प्रतिरोध लागू होगा

(i) ईएमयू स्टॉक :: 5 किमी. प्रति घंटा

(ii) बिजली इंजन :: 10 किमी. प्रति घंटा

(बी) पानी से भरे हुए ट्रैक वाले ऐसे सेक्शनों में जहाँ रेल लाइन के ऊपर पानी की सतह 5 सेमी. से अधिक हो ईएमयू गाड़ियों तथा बिजली इंजनों के कार्य करने से रोकने हेतु हर तरह की सावधानी बरती जानी चाहिए।

(सी) यदि ईएमयू स्टॉक या बिजली इंजन असावधानीवश या अपरिहार्य कारणों से पानी से भरे हुए ट्रैक वाले सेक्शनों जहाँ जल का स्तर रेल लाइन के ऊपर 5 सेमी. से अधिक हो ले जाए जाते हैं, चल स्टॉक अपनी विद्युत क्षमता से और अधिक कार्य न करे जब तक कि अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा उनकी जांच नहीं हो जाती है और उन्हें फिट करार नहीं कर दिया जाता है ।

(16) निष्क्रिय बिजली इंजनों का कर्षण :

निष्क्रिय इंजन के कर्षण के समय मूलभूत आवश्यकताओं को पूरा किया जाना चाहिए - निष्क्रिय इंजन के कर्षण के समय निम्नलिखित शर्तों का अनुपालन किया जाना चाहिए- निष्क्रिय इंजन से तात्पर्य ऐसा इंजन जो किसी गाड़ी में अपनी विद्युत- क्षमता पर नहीं कार्यरत हो।

(ए) (ए) (1) निष्क्रिय इंजनों को जोड़ने के लिए शर्त –

i. 'कार्य करने हेतु फिट' का प्रमाणपत्र सेक्शन इंजीनियर / लोको निरीक्षण / सवारी/ माल गाड़ियों के लिए बिजली नियंत्रक द्वारा जारी किया जाना है ।

ii. एक सक्षम व्यक्ति जो सहायक लोको पायलट से निचले स्तर का न हो निष्क्रिय इंजन को साथ में ले जा सकता है।

iii. निष्क्रिय इंजन की अधिकतम अनुमेय गाति गाड़ी की अधिकतम अनुमेय से कम न हो ।

iv. ऐसी व्यवस्था हो जिससे सुनिश्चित हो सके कि कार्य कर रहें इंजन के साथ ही साथ निष्क्रिय इंजन में भी ब्रेक लगाया जा सके।

v. उस सेक्शन में जिस पर निष्क्रिय (खराब) इंजन को खींचा जाना है दोहरे/तिहरे शीर्ष का चालन अनुमेय है

vi. जब एक (खराब) निष्क्रिय बिजली इंजन को गैर-विद्युतीकृत सेक्शन में ले जाया जाना है, उसके द्वारा अतिक्रमण किए जाने वाले अधिकतम चल आकार की अनुसूची की विशेष जांच की जानी चाहिए। अतिक्रमण या अतिलांयन के मामले में (खराब) निष्क्रिय इंजन को ओ डी सी के रुप में समझा जाएगा ।

vii. अन्तिम जांच के रुप में जुडना इंजनों को लगभग 500 मीटर तक चलाया जाना चाहिए तब लोको पायलट को खराब इंजन के चक्कों में तापक्रम की असामान्य वृद्धि की जांच कर लेनी चाहिए तथा यात्रा के दौरान अगले पड़ाव पर भी क्रमश: जांच करनी चाहिए

उपर्युक्त के अतिरिक्त निष्क्रिय (खराब) इंजनों के कर्षण में निम्नलिखित सावधानियां बरती जानी चाहिए।

(2) यात्री गाडियों में निष्क्रिय (खराब) इंजनों का जोड़ा जाना/ कर्षण किया जाना :

i. सिर्फ एक निष्क्रिय (खराब) इंजन (डीजल /बिजली) जोड़ा जा सकता है।

ii. निष्क्रिय इंजन को छोड़ कर गाड़ी की ब्रेक - क्षमता 100% होनी चाहिए ।

iii. निष्क्रिय इंजन को सिर्फ गाड़ी के इंजन के पास ही जोड़ा जा सकता है।

iv. जहाँ तक सम्भव हो, खराब इंजन का ब्रेक काम करता रहे। फिर भी यदि यह सम्भव नहीं है तक एअर-ब्रेक वाली गाड़ियों के मामले में कार्यरत इंजन का ब्रेक पाइप एवं फीड पाइप कर्षित इंजन के ब्रेक पाइन एवं फीड पाईप से जोड़ दिया जाएगा तथा खराब इंजन पाइपयुक्त वाहन के रुप में काम करेगा ।

वैक्यूम ब्रेक वाली गाड़ियों के मामले में इंजन का वैक्यूम पाइप खींचे जाने वाले स्टॉक के वैक्यूम ट्रेन पाइप में जोड़ दिया जाएगा तथा निष्क्रिय (खराब) इंजन को पाइप युक्त वाहन के रुप में समझा जाएगा। यदि इंजन में प्योर एअर ब्रेक प्रणाली फिट की हुई है तथा इंजन में वैक्यूम पाइन नहीं लगा हुआ है तब इसे सिर्फ एअर-ब्रेक वाली गाड़ियों के साथ जोड़ा जाएगा।

v. किसी भी निष्क्रिय (खराब) इंजन को किसी भी परिस्थिति में सुपर-फास्ट गाड़ी में नहीं जोड़ा जाना चाहिए।

vi. सुपर फास्ट ट्रेन में निष्क्रिय लोकोमोटिव को जोड़ने की अनुमति निम्नलिखित शर्तों के साथ दी जाती है:-

i) निष्क्रिय लोकोमोटिव का अंत से अंत तक जुड़ाव, या

ii) उन स्टेशनों पर जहां रुकने का समय न्यूनतम 10 मिनट है।

(3) <u>माल गाड़ियों में निष्क्रिय इंजनों का लगाया जाना / कर्षण किया जाना</u>

भार सहित अधिकतम तीन इंजनों (2 कार्यरत एवं + 1 खराब) के संचलन की अनुमति है वशर्ते सेक्शन में दोहरे/ तिहरे शीर्ष वाले कार्यरत इंजनों के परिचालन में सारे प्रतिबंधों पर गौर कर लिया गया हो तथा निष्क्रिय इंजनों में ब्रेक कारगर हो ।

(ए) i. सारे सर्किट ब्रेकर तथा बैटरी नाइफ स्विच बन्द कर दिए गए हों, रिवर्सिंग हैंडल हटा दिए गए हो तथा ऐसे कदम उठाए गए हों जिससे सुनिश्चित होल हो कि खराब इंजन को असावधानीपूर्वक चालू न किया जा सके।

ii. कर्षण मोटर रिवर्सर को वस्तुत: रखकर न्यूट्रल स्थिति में लॉक कर दिया है। खराब बिजली इंजनों के लम्बी दूरी के संचलन हेतु कर्षण मोटर ब्रशों उठा देना चाहिए एवं उचित ढंग से सुनिश्चित कर लेनी चाहिए।

iii. इंजन के ब्रेकों को पूरी तरह छोड़ना चाहिए । ब्रेक पाइप तथा मेन रिजर्यार प्रेशर को पूरी तरह छोड़ना चाहिए तथा वैक्यूम को पूरी तरह नष्ट कर देना चाहिए। यदि एम यू जेड बी वाटव फिट किया हुआ हो, तो उसे निष्क्रिय स्थिति में कर दिया जाय।

iv. गाड़ी के लोको पायलट को सूचित कर देना चाहिए कि वह गाड़ी को ठीक ढंग से चलाए क्योंकि खराब इंजनों में कभी भी ब्रेक- क्षमता खत्म हो सकती है ।

v. निष्क्रिय (खराब) इंजन को यात्री गाड़ी में लगाने तथा मालगाड़ी में पीछे लगाने पर सक्षम व्यक्ति द्वारा जो सहायक लोको पायलट से निचले स्तर का नहीं हो, ले जाया जाएगा। गाड़ी का गार्ड जिसमें खराब इंजन लगाया गया है व्यक्तिगत तौर पर यह सुनिश्चित करेगा कि खराब इंजन को सक्षम व्यक्ति ले जा रहा है। मालगाड़ी के पीछे लगाए जाने पर इस व्यक्ति की ड्यूटी तथा उत्तरदायित्व होगा कि वह ग्रेडेड सेक्शन में अनियंत्रित हो जाने पर बुद्धिमानीपूर्वक हस्त ब्रेक का प्रयोग करे।

(बी) <u>ब्लॉक सेक्शन को खाली करना तथा गंतब्य स्थल तक पहुँचना</u> :-

i) किसी गाड़ी में कार्यरत इंजन जब रास्ते में खराब हो जाता है तो खराब इंजन को सहायक पहुँचाने वाले इंजन के साथ जोड़ दिया जाएगा तथा गाड़ी को अगले ब्लॉक स्टेशन पर ले जाया जाएगा जहाँ खराब इंजन को समान्यतया अलग कर दिया जाएगा।

ii) यदि वहाँ खराब इंजन को अलग नहीं किया जाता है तथा गन्तब्य स्थल तक खराब इंजन सहित दोहरे शीर्ष (इंजन) से गाड़ी चलाई जाती है, ऐसी स्थिति में एक से अधिक खराब इंजन गाड़ी में न लगाया जाय।

iii) उपर्युक्त सभी मामले में खराब इंजन सहित इंजनों की कुल संख्या दो से अधिक नहीं होनी चाहिए बशर्ते कि सेक्शन में दोहरे शीर्ष वाले इंजनों की अनुमति है ।

iv) यदि सेक्शन में दोहरे शीर्ष की अनुमति नहीं है जहाँ कोई बैंकर सामान्य उपयोग में नहीं लाया जाता है ब्लॉक सेक्शन क्लियर करने के लिए सहायता पहुँचाने वाले इंजन द्वारा धक्का दिया जाएगा तथा अगले ब्लॉक स्टेशन पर इंजनों के क्रम में अदल-बदल कर दिया जाएगा तथा सुनिश्चित किया जाएगा कि उनको एक साथ न जोड़ा जाय वह उन दोनों इंजनों के बीच में न्यूनतम 91 मी. की दूरी वे ।

v) ऐसे सेक्शनों में जहाँ दोहरे शीर्ष (इंजन) ले जाने की अनुमति नहीं है तथा बैकिंग इंजन उपयोग में लाया जाता है संबंधित मंडल इंजीनियर को रिलिविंग इंजन के स्थान के बारे में सूचित किया जाएगा जो सेक्शन में पुलों की स्थिति तथा उनकी लम्बाई की जांच करने के बाद मार्शलिंग आर्डर के संबंध में अनुदेश देगा।

(सी) <u>मालगाडियों द्वारा खराब इंजन का कर्षण</u> :

i. जहाँ तक सम्भव है, खराब इंजनों का कर्षण सिर्फ मालगाडिय्यों द्वारा ही किया जाना चाहिए।

ii. जहाँ दोहरे शीर्ष की अनुमति है ऐसे सेक्शनों में खराब इंजन को गाड़ी के इंजन की ठीक पास में जोड़ा जाय। खराब इंजन सहित इंजनों की कुल संख्या तीन से अधिक नहीं होनी चाहिए।

iii. यदि खराब इंजन को गाड़ी के इंजन के ठीक पास में नहीं लगाया जाता है, इसे मालगाड़ी में किसी भी क्रम में लगाया जा सकता है बशर्ते कि खराब इंजन तथा गाड़ी इंजन/ बैंकिंग इंजन (यदि कोई हो) के बीच की न्यूनतम दूरी उसे सेक्शन में जहाँ खराब इंजन कर्षित किया जाना है पुल की लम्बाई से अधिक हो।

iv. वैक्यूम पाइप को जोड़ दिया जाएगा तथा खराब इंजन को पाइपयुक्त वाहन के रुप में समझा जाएगा तथा इस तरह खराब इंजन के पीछे पूर्णत: वैक्यम ब्रेक युक्त चार चक्कों वाले कम से कम 10 डिब्बों को जोड़ा जाएगा।

v. यदि खराब इंजन को ब्रेक यान के पीछे जोड़ा जाता है, तो तीक्ष्ण ढाल वाले सेक्शन में अनियंत्रित होने की स्थिति में खराब इंजन के कपलिंग टूट जाने पर उचित ढंग से हैंड - ब्रेक लगाने की ड्यूटी एवं दायित्व उस सक्षम व्यक्ति की होगी जो खराब इंजन पर सवार है।

(डी) <u>यात्री गाडियों द्वारा खराब इंजन का कर्षण</u> : बिजली इंजन (यात्री या मिश्रित) जो त्रुटिपूर्ण न हो, बिजली/ डीजल इंजन द्वारा कर्षित यात्री गाड़ी (मेल एवं एक्सप्रेस छोड़कर) में जोड़ा जा सकता हे बशर्ते कि निम्नलिखित शर्तें पूरी होती हों -

(i) खराब इंजन लगाने के लिए गाड़ी में गुंजाइश हो।

(ii) सेक्शन में दोहरे शीर्ष के बिजली /डीजल इंजन चलाने की अनुमति हो

(iii) गाड़ी के इंजन के ठीक बाद में खराब इंजन को लगाया जाएगा यात्री गाड़ी के ब्रेक यान/ टी एल आर के पीछे नहीं।

(iv) वैक्यूम पाइप को जोड़ दिया जाएगा तथा खराब इंजन को पाइपयुक्त वाहन के रुप में समझा जाएगा।

(v) खराब इंजन के संबंधित फोरमैन/लोको पायलट द्वारा एक प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा कि गाड़ी की अधिकतम अनुमेय गति पर संरक्षा को ध्यान में रखते हुए खराब इंजन यात्री गाड़ी द्वारा कर्षित किए जाने के लिए हर मामले में फिट है।

(vi) पैरा (ए) में विनिर्दिष्ट मूलभूत आवश्यकताएं पूरी तरह से अनुपातित हैं।

(vii) खराब इंजन सहित इंजनों की कुल संख्या दो से अधिक नहीं होगी।

(ई) <u>गैर- विद्युतीकृत सेक्शन में खराब बिजली इंजन का कर्षण</u> :-

जब गैर-विद्युतित सेक्शन में खराब बिजली इंजन को ले जाया जाता है, तो अधिकतम गति आयाम की अनुसूची के उल्लंघन के संबंध में विशेष जांच की जानी चाहिए। यदि इस अनुसूची में कुछ उल्लंघन होता है तो खराब बिजली इंजन को (ओ डी सी) अधिक आयामी परेषण के रुप में समझा जाएगा तथा ऐसे संचलन को इस तरह के आवागमन को नियंत्रित करने वाले वर्तमान नियमों के अनुरूप अनुमति दी जाएगी।

(17) गाड़ियों को जोड़ देने पर एक गाड़ी के रुप में समझा जाना: जब गाड़ियों को एक में जोड़ दिया जाता है, उन्हें एक गाड़ी के रॅप में समझा जाएगा। एक समय में सिर्फ एक ही मास्टर कंट्रोलर से कार्य लिया जाएगा।

4.22 **<u>इंजन या टेंडर पर चढ़ना</u>** :

(1) इंजन के चालक दल को छोड़कर किसी अन्य व्यक्ति को सटीम इंजन के ऊपर या टेंडर पर चढ़ने की अनुमति किसी भी परिस्थिति में नहीं है सिर्फ विशेष अनुदेशों के अंतर्गत।

(2) विशेष अनुदेशों के तहत दी जाने वाली अनुमति को छोड़कर इंजन चालक को छोड़कर कोई भी अन्य व्यक्ति को एकता या बहुत इंकाई वाली गाड़ी या बिजली, डीजल या पेट्रोल इंजन द्वारा चालित गाड़ी के किसी भी चालन-कक्ष में प्रवेश करने की अनुमति नहीं होगी।

(3) कोई भी अनधिकृत व्यक्ति उसमें रखे हुए किसी भी यंत्र की छेड़छाड़ नहीं करेगा।

सा.नि.4.22

(ए) किसी भी व्यक्ति को डीएमयू/ईएमयू/एमईएमयू के पायदान या चालक कक्ष में यात्रा करेगा जब तक कि वह ड्यूटी पर नहीं है तथा वह पायदान पर यात्रा करने के लिए प्राधिकृत नहीं है। एक व्यक्ति को पायदान पर यात्रा करने हेतु प्राधिकृत समझा जा सकता है यदि वह इंजन के लिए बुक किया हुआ चालक है या वह मेटल पास धारक है या उसके समकक्ष ड्यूटी पास धारक है या उसके पास संबंधित मंडल या मुख्यालय के प्राधिकृत अधिकारियों के सक्षम प्राधिकारी (वरिष्ठ मंयांइं (पावर/वरिष्ठ मंबिइं (कर्षण)) द्वारा निर्गत चालक कक्ष पास उपलब्ध है।

(बी) अपवाद जनक परिस्थितियों में चालक दल/गार्ड, अनुरक्षण या सुरक्षा कर्मचारियों को डीएमयू/ईएमयू/ एमईएमयू के गार्ड ब्रेकयान या गार्ड-डिब्बो में यात्रा करने की जरुरत पड़ सकती है। सभी औपचारिकताओं पर गौर करने के बाद गार्ड- के अतिरिक्त यात्री-गाड़ियों के ब्रेक-यान में अधिकतम तीन व्यक्तियों को जाने की अनुमति दी जा सकती है।

(सी) गार्ड के अतिरिक्त माल गाड़ियों के ब्रेकयान में यात्रा करने वाले अनुमत व्यक्तियों की संख्या पाँच (5) से अधिक नहीं होनी चाहिए। फिर भी आपातकालीन मामलों में संबंधित मंडल के वरिष्ठ मं. परि.प्र. की पूर्व अनुमति से सुरक्षा कर्मचारियों, पुलिस, सिगनल एवं दूर संचार विभाग के मरम्मती दस्ते, चिकित्सा कर्मचारियों इत्यादि के मामले में ढील दी जा सकती है।

(घ) डीएमयू/ईएमयू/एमईएमयू के चालक कक्ष के मामले में ऐसे प्राधिकृत व्यक्तियों की संख्या मोटरमैन सहित तीन से अधिक नहीं होनी चाहिए। ट्रेन में कार्यरत डीजल इंजनों /बिजली इंजनों में इंजन के चालक सहित चार से अधिक प्राधिकृत व्यक्तियों को यात्रा करने की अनुमति नहीं रहेगी। फिर भी, सिल्वर मेटल पास धारक उपर्युक्त वर्णित 4 प्राधिकृत व्यक्ति के अतिरिक्त इंजन के फूट पर सफर कर सकते है, इस तरह ऐसे मामलों में प्राधिकृत व्यक्तियों की अधिकतम संख्या 05 हो सकती है। समान रूप से सिगनल प्रेक्षण समितियों द्वारा निरीक्षण के मामले में इंजन के चालक सहित 05 प्राधिकृत व्यक्तियों को अनुमति दी जा सकती है।

4.23 <u>ब्रेक-वैन</u> :

1) **कोई भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं होगी जब तक की आपातकाल या विशेष अनुदेशों के तहत प्रदत्त अवस्था को छोड़कर एक या अधिक ब्रेक - वैन या हैंड ब्रेक वाले वाहन उसमें नहीं जोड़े जाते हैं।**

2) **रेल गाड़ियों, एक साथ जुटे हुए इंजन या इंजनों पर यह नियम लामू नहीं होता है।**

<u>सा.नि.4.23</u> – (i) यदि किसी इंजन के पीछे क्रू रेस्ट वैन, निरीक्षण कोच अथवा ऐसा विभागीय वाहन जो हैंड ब्रेक से युक्त नहीं है, जोड़ा गया हो, तो उसे बिना गार्ड या पीछे ब्रेक-वैन के स्टेशन से प्रेषित किया जा सकता है, बशर्ते कि ऐसे वाहन सक्रिय वैक्यूम ब्रेक/एयर ब्रेक प्रणाली से सुसज्जित हों।

(ii) **<u>ब्रेक-वैन के बिना गाड़ी चलाने की अनुमति हेतु प्राधिकार</u>** :-

कोई भी मालगाड़ी बिना ब्रेक-वैन के स्टेशन से बाहर नहीं जाएगी। हालाँकि, प्रत्येक मामले में सीनियर डीओएम/डीओएम की पूर्व व्यक्तिगत मंजूरी के साथ परिचालन संबंधी अत्यावश्यकताओं में, ट्रेनों को ब्रेक-वैन के बिना चलाया जा सकता है। ऐसी ट्रेनों के चलने का रिकॉर्ड नियंत्रण कार्यालय में एक अलग रजिस्टर में रखा जाएगा जिसमें ट्रेन का विवरण यानी तारीख, ट्रेन संख्या, स्टेशन से और स्टेशन तक और अंतिम वाहन संख्या दर्ज की जाएगी। ब्रेक-वैन के बिना आवाजाही के दौरान, 4.23(ii) [1] से [16] (नोट सहित) में निर्धारित सावधानियों का सावधानीपूर्वक पालन किया जाना चाहिए।
ऐसी ट्रेनों को गैर-नियंत्रित **सेक्शन** पर, **सेक्शन** में बीपीएसी की लंबे समय तक विफलता के दौरान और संचार की पूर्ण विफलता के दौरान चलाना प्रतिबंधित है।

<u>बरती जाने वाली सावधानियां</u> :

जब कभी एक मालगाड़ी बिना ब्रेक-वैन के चलाई जाती है, निम्नलिखित सावधानियां बरती जानी चाहिए -

(1) गाड़ी अन्तिम वाहन सं. सिद्धान्त पर चलायी जाएगी ।

(2) गाड़ी स्टार्ट करने से पहले गार्ड अन्तिम वाहन की संख्या तथा उसके विवरण की जानकारी लिखित रुप में गाड़ी के प्रारंभिक स्टेशन के स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को देगा ।

(3) प्रारंभिक स्टेशन का स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर प्राइवेट नं. के आदान-प्रदान द्वारा अंतिम वाहन की संख्या तथा उसके विवरण के बारे में सेक्शन कंट्रोलर को जानकारी दे देगा। तब सेक्शन कंट्रोलर मार्गस्थ सभी स्टेशन-मास्टरों को गाड़ी सं. तथा वाहन का पूर्ण विवरण देकर सतर्क कर देगा।

(4) प्राईवेट सं. अदान-प्रदान के तहत पूछे जाने पर तथा लाइन क्लियर देते समय लाइन क्लियर संबंधी पूछताछ एवं उसके उत्तर में अन्तिम वाहन की संख्या तथा उसके विवरण को स्पष्ट रुप से शामिल किया जाय। गाड़ी की

संख्या, उसका विवरण तथा आदान-प्रदान किए गए प्राइवेट नं. गाड़ी सिगनल रिजस्टर में दर्ज किए जाने चाहिए ।

(5) प्रत्येक स्टेशन से गाड़ी प्रवेश सेक्शन सिगनल देते समय अन्तिम वाहन की संख्या तथा उसका विवरण सेक्शन कंट्रोल एवं आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को बार-बार दोहराई जाय।

(6) गाड़ी परीक्षक ब्रे-क्षमता प्रमाणपत्र जारी करते समय अन्तिम वाहन की संख्या एवं उसके विवरण का अवश्य उल्लेख करे।

(7) फ्लैशर टेल लैम्प, जो लाल रंग की झिलमिलाती रोशनी प्रदर्शित करता है, को एसआर 4.16 के अनुसार दिन एवं रात में ट्रेन मैनेजर द्वारा अनिवार्य रूप से अंतिम छोर अथवा अंतिम वाहन पर लगाया जाएगा।ब्रेक वैन के बिना चलने वाली किसी भी ट्रेन को अंतिम वाहन संकेतक के बिना चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी। **(C/S-25, दिनांक 16.12.2025)**

(8) ट्रेन के गार्ड को इंजन पर यात्रा करनी चाहिए।

(9) यात्रा के दौरान गार्ड, लोको पायलट एवं उसके सहायक को अक्सर पीछे ध्यान देना चाहिए कि गाडद्यी का पिछला सही एवं उचित ढंग से गाड़ी से जुड़ा हुआ है।

(10) बिना ब्रेक-वैन एवं उसके अन्तिम वाहन सं. के बिना स्टेशन द्वारा गाड़ी की गाड़ी सं. प्राप्त होने पर वह प्राइवेट नं. आदान-प्रदान करके दोनों छोर के केबिनों को सूचित कर देगा ।

(11) केविन मैन/ स्टेशन मास्टर/सहा. स्टेशन मास्टर- केविन पिछले स्टेशन से प्राप्त गाड़ी के पिछले वाहन की संख्या की जांच करेंगे तथा गाड़ी के पूरी तौर पर आगमन के बाद सेक्शन को क्लियर कर देंगे ।

(12) यदि केविनों में ड्यूटी पर उपस्थित कर्मचारी अन्तिम वाहन सं. जो पिछले स्टेशन /सेक्शन कंट्रोलर से प्राप्त हुई है को मिलान करने में असमर्थ है या गाड़ी के अन्तिम वाहन सं. को पढ़ने में असमर्थ है उनहें ड्यूटी पर उपस्थित अन्य केबिनमैन/सं. स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करना चाहिए और उनसे गाड़ी रोककर अन्तिम वाहन सं. जो कंट्रोल से प्राप्त हुआ है को सत्यापित करने हेतु कहना चाहिए स्टेशन मास्टर/ सहा.स्टेशन मास्टर/ केबिनमैन भी यदि गाड़ी को रोकने तथा अन्तिम वाहन सं. को सत्यापित करने में बिफल रहे, तो अगले स्टेशन को गाड़ी रोककर अन्तिम वाहन सं. मिलान करने हेतु कहा जाएगा। ऐसे मामलों में जब अन्तिम वाहन सं. गाड़ी रोककर विधिवत सत्यापन कर लिया जाता है तथा गाड़ी का पूरी तरह आगमन सुनिश्चित कर लिया जाता है पिछे के ब्लॉक सेक्शन को बंद नहीं करना चाहिए।

यदि पिछले स्टेशन/ सेक्शन कंट्रोलर से प्राप्त अन्तिम वाहन सं. टैली नहीं करती है, गाड़ी रोकने का हर संभव प्रयास करना चाहिए तथा इंजन पर यात्रा कर रहे गार्ड से कहना चाहिए कि वह वाहन की सही सं. दर्शाते हुए जो कि गाड़ी परीक्षक द्वारा ब्रेक क्षमता प्रमाणपत्र में दर्ज है, आगमन प्रमाणपत्र जारी करके गाड़ी के पूर्ण आगमन का अभिप्रमाण दे।

जब दोनों छोर पर केबिन नहीं है, अन्तिम वाहन सं. के मिलान का दायित्व स्टेशन मास्टर पर आएगा ।

(13) **<u>गाड़ी की गति</u>** : यदि गाड़ी बिना ब्रेक- यान के अन्तिम वाहन सं. पर चल रही हो, दिन के समय जब सब कुछ साफ दीख रहा हो, 20 किमी. प्र.घं. की सीमित रफ्तार से स्टेशनों से होकर गाड़ी गुजरेगी । रात के समय या घने कुहरे वाले मौसम में जब साफ दिखाई नहीं पड़ता है, इस तरह की गाड़ी को अन्तिम वाहन सं. के सत्यापन तथा गाड़ी के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करने हेतु प्रत्येक स्टेशन पर रुकना चाहिए ।

(14) स्टेशनों के बीच में बिना ब्रेक-वैन के गाड़ी जो अन्तिम वाहन सं. पर चल रही हो, प्रभावी अन्य गति प्रतिबन्धों के अधीन सेक्शन की निर्धारित गति सीमा के अन्दर चलेगी। फिर भी घने एवं कुहरे मौसम में जब ठीक से दिखाई नहीं पड़ती है, सामान्य एवं सहा. नियम के अनतर्गत सतर्कता पर बखूबी घ्यान देते हुए गाड़ी चलेगी।

(15) कुछ स्टेशनों पर एक गाड़ी को जगह देने के लिए एडवांश स्टार्टर ट्रेलिंग प्वायंट से 180 मी. से भी अधिक दूरी पर रहते हैं। ऐसे स्टेशनों पर एडवांश स्टार्टर तक बिना ब्रेक-वैन के गाडियों का आगे बढ़ने से रोकना चाहिए।

(16) स्वचालित ब्लॉक सिगलिंग तथा आई.बी.पी. क्षेत्रों में किसी भी गाड़ी के पीछे-पीछे जाने की अनुमति नहीं रहनी चाहिए जब तक कि आगे जाने वाली गाड़ी जिसे बिना ब्रेक-वैन के जाने की अनुमति दी गई है, अगले ब्लॉक स्टेशन पर पूरी तरह नहीं पहुँच जाती है।

<u>टिप्पणी</u> : सहायक नियम 4.23(ii) के उपलब्धों का बिना ब्रेक वान के नियमित रूप से चलाने हेतु प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए ये उपलब्ध नहीं टालने योग्य परिस्थितियों में परिचालनिक आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु बिना ब्रेक वान के गाडियों के संचालन की आवश्यकता की पूर्ति करते हैं।

4.24 <u>गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान</u> : जब तक की विशेष अनुदेशों द्वारा अन्य निर्देश नहीं दिया जाता है, एक ब्रेकयान गाड़ी के पीछे लगाया जाएगा, परन्तु विशेष अनुदेशों के अधीन, आरक्षित डिब्बे या दूसरे वाहन ऐसे ब्रेकयान के पीछे लगाए जा सकते हैं।

<u>स.नि.4.24</u>

(ए) मिक्स्ड गाड़ी बनाते समय मालडिब्बे गाड़ी के इंजन के साथ लगाये जायेंगे और उसके पीछे अगला ब्रेकयान तथा उसके पीछे खाली या भर्ती कोचिंग वाहन लगाये जायेंगे ताकि कोचिंग वाहन और मालडिब्बों के बीच में एक ब्रेक यान हो।

(बी) अधिकतम 2 बोगी या चार 4 व्हीलर तक एक्टिव वैक्यूम ब्रेक्ड व्हीकल्स या वैगनों की वैक्यूम फिटेड ट्रेन के पिछले ब्रेक-यान के पीछे जोड़ा जा सकता है, बशर्ते कि वे सभी व्हीकल्स या वैगन ट्रेन के वैक्यूम ब्रेक से जुड़े हों।

यह मिल्ट्री स्पेशल पर भी लागू है। पूर्व रेलवे प्रणाली पर कोई गाड़ी इन अनुदेशों का उल्लंघन करता है तो उसे उपर्युक्त नियम के अनुसार रिमार्शल किया जाता है ।

(सी) यदि किसी यात्री ले जाने वाली ट्रेन में पीछे ब्रेक-वैन के पश्चात पहले से ही दो बोगियाँ अथवा चार चार-पहिया वाहन लगे हों, तो कार्यशील वैक्यूम ब्रेक/एयर प्रेशर ब्रेक से युक्त एक निरीक्षण कोच अतिरिक्त रूप से पीछे जोड़ा जा सकता है, बशर्ते कि ब्रेकिंग प्रणाली का प्रकार ट्रेन के अनुरूप (मेल खाता) हो।

(डी) पूर्ण वैक्यूम ब्रेक्ड ट्रेन के मामले में केवल वैक्यूम ब्रेक्ड या पाइप व्हीकल्स को जोड़ा जा सकता है और ऐसे सभी मामलों में, वैक्यूम पाइपो को प्रयोग में लाया जाएगा, डमीज पर केवल वैक्यूम पाइप इंजन का लीडिंग पाइप और पिछले व्हीकल का पुच्छल्ला पाइप होगा।

4.25 <u>गार्ड</u> :

(1) विशेष अनुदेशों के अधीन या आपात स्थिति के सिवाय, प्रत्येक परिचालित गाड़ी में एक या एक से अधिक गाड़ों की व्यवस्था की जाएगी।

(2) निम्नलिखित अवस्थाओंके सिवाय परिचालित गाड़ी का गार्ड अपने ब्रेकयान में यात्रा करेगा, अपवाद -

(ए) आपात स्थिति में, या

(बी) विशेष अनुदेशों के अधीन ।

(3) यदि कोई गाड़ी बिना गार्ड के चलाई जाती है तो गार्ड के वे कर्तवय जिनका लोको पायलट पालन कर सकता है, विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट रूप में उसे सौंप दिए जाएंगे।

<u>स.नि.4.25</u> (ए) जब किसी गाड़ी के साथ दो या अधिक गार्ड चल रहे हों तो प्रभारी गार्ड पिछला ब्रेकयान में चढ़ेगा।

(बी) राजधानी एक्सप्रेस/शताब्दी एक्सप्रेस का गार्ड ब्रेकयान के स्थान पर गाड़ी अधीक्षक के साथ या पावर कार में यात्रा कर सकता है। वह सा.नि.4.19 में यथा विनिर्दिष्ट निजी उपकरण अपने साथ निश्चित रुप से रखेगा।

4.26 <u>युग्मक (कपलिंग)</u> : कोई भी वाहन जिसमें अनुमोदित ढंग का युग्मक (कपलिंग) नहीं लगा है, किसी गाड़ी से नहीं जोड़ा जाएगा ।

(घ) <u>व्हीकल और क्रेन</u>

4.27. <u>क्रेन</u> :

(1) कोई भी ट्रावेलिंग क्रेन किसी गाड़ी के साथ तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक किसी उसचित रुप से प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता कि वह ठीक चालू हालत में है और, यदि आवश्यक है तो, उसकी जिब के लिए एक डमी ट्रक भी लगा दिया जाता है।

(2) जब क्रेन को किसी विद्युत कर्षण वाली या उससे लगी किसी लाइन पर काम करना है तो विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि और सावधानी का भी, पालन किया जाएगा।

4.28 <u>वाहनों का लदान</u> :

(1) किसी वैगन या ट्रक का लदान इस प्रकार नहीं किया जाएगा कि उसका सककल भार अधिनियम की धारा 5-3 की उपलब्धता (3) के अधीन नियम अधिकतम सीमा से अधिक या कम हो यदि कोई हो, रेल प्रशासन द्वारा उसे निर्धारित किया जा सकता है ।

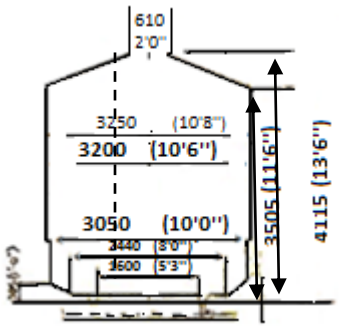
(2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, कोई वाहन इस प्रकार नहीं लादा जाएगा कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम (मेक्सीमम मुविंग डाइमेन्शन) से अधिक हो जाए।

(3) यदि किसी ट्रक में लदा हुआ माल ट्रक की सीमा से असुरक्षित रुप में आगे निकला हुआ है तो उस ट्रक के साथ एक अतिरिक्त ट्रक डमी के रुप में, लगा दिया जाएगा।

(4) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा यह काम किसी अन्य रेल सेवक को नहीं सौपी जाती, गाड़ी का गार्ड उस गाड़ी में जुड़े खुले ट्रक पर लदे माल की सावधानीपूर्वक जाँच करेगा और यदि कोई माल अपनी जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता तो वह या तो माल को सुरक्षित रुप से बंधवा देगा या उस ट्रक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

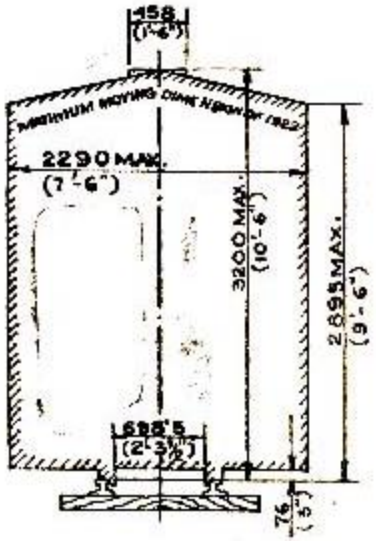
<u>स.नि.4.28</u> (ए) **मानक चल आयाम**, बड़ीलाइन - किसी भी प्रकार के कोई वाहन को परिचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी यदि उस वाहन या उसका भार नीचे लिखे आयाम के अंदर नहीं हो -

i)	कोचिंगवाहन हेतु अधिकतम चौड़ाई	-	3250 मिलीमीटर
ii)	चारपहिया माल डिब्बा हेतु अधिकतम चौड़ाई	-	3200 मिलीमीटर
iii)	आठपहिया मालडिब्बा हेतु अधिकतम चौड़ाई	-	3050 मिलीमीटर
iv)	मध्य में अधिकतम ऊँचाई	-	4115 मिलीमीटर
v)	बोगी मालडिब्बा हेतु किनारा में अधिकतम ऊँचाई	-	3530 मिलीमीटर
vi)	चारपहिया मालडिब्बा हेतु किनारा में अधिकतम ऊँचाई	-	3505 मिलीमीटर



(बी) मानक चल आयाम- (नैरोगेज)- किसी भी प्रकार के कोई वाहन को परिचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी यदि उस वाहन या उसका भार नीचे लिखे आयाम के भीतर नहीं हो :-

(i)	मध्य में अधिकतम ऊँचाई	-	3200 मिलीमीटर अधिकतम (10'- 6")
(ii)	रेलसतह से किनारा की ऊँचाई	-	2895 मिलीमीटर अधिकतम (9'- 6")
(iii)	अंग्रेजी पृष्ठ से चित्र बनाएं बोगी वाहन तथा चारपहिया दोनों वाहनों की चौड़ाई	-	2290 मिलीमीटर



(सी) जब लकड़ी (टिम्बर) या अन्य सामान जो 2 ट्रक में आ सकता है लेकिन अधिक लंबाई होने के कारण 3 ट्रक में लदान किया जाना हो तो निम्निलखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए -

(i) बीच वाले ट्रक में कोई लदान नहीं होगा और उसके दोनों साइड कन्साइन्मेन्ट से कम से कम 230 मि.मी. क्लियर रहना चाहिए।

(ii) कन्साइन्मेन्ट दोनों छोडद्य के 2 ट्रकों के मध्य रहेगा और सतह से 152 मि.मी. दूर (Free) रहेगा।

(iii) इन ट्रकों के साइड भी कन्साइन्मेन्ट से कम से कम 230 मि.मी. क्लियर रहेगा।

(iv) कन्साइन्मेन्ट का वज़न लदान वहन करने वाले इन 2 ट्रकों में से किसी एक की वहन क्षमता से दो गुना नहीं होना चाहिए ।

4.29 <u>क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन</u> –

1) यदि कोई वाहन पटरी से उतर जाता है तो उसे स्टेशनों क बीच तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि सक्षम गाड़ी - परीक्षक उसकी जाँच करके उसे पास नहीं कर देता,

परन्तु यदि कोई वाहन स्टेशनों के बीच पटरी से उतर जाता है किन्तु उसे फिर से पटरी पर चढ़ा दिया जाता है तो लोको पायलट यदि सुरक्षित समझता हैतो, उस वाहन को धीमी गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

2) यदि गार्ड या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन की दशा में गाड़ी परीक्षक द्वारा उसकी जाँच की जाने से पहले ही, किसी संकट की आशंका है तो वे लोको पायलट से परामर्श करेंगे, और यदि वह आवश्यक समझता है तो उस वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।

<u>स.नि.4.29</u>

(ए) 'स्टेशन मास्टर' एवं उनके कर्मचारियों को अपने स्टेशन से गुजरनेवाली गाडियों के वाहन की स्थिति ध्यानपूर्वक देखना चाहिए और किसी खराबी या अनियमितता पाये जाने पर जैसे कि वस्तुओं का गाड़ी से गिरना, किसी वाहन में आग लगना, गर्म धूरा या एवं अन्य असुरक्षित परिस्थितियाँ, जिससे रेललाइन या

लाइनें फाउल या बाधित होने की संभावना हो, खतरा का सिगनल दिखाकर गाड़ी को रोकने का तत्काल प्रयास करना चाहिए। यदि गाड़ी को रोका नहीं जा सकता हो तो तत्काल अगले स्टेशन को ब्लॉकयंत्र से, जहाँ लगे हों, सूचित करेगा, 000000-0 छ: विराम एक का घंटी संकेत देकर गाड़ी रोकने की सूचना दूरभाष पर देगा एवं प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करेगा, यदि दूरभाष खराब हो तो अन्य संचार माध्यम से प्राइवेट नंबर देने के पूर्व इसकी सूचना देगा एवं सेक्शन नियंत्रक को सूचित करेगा।

जब तक प्रभावित गाड़की अगले स्टेशन पर पूरी तरह पहुँच नहीं जाती है तब तक ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर पर के स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी या गाडियों को उस लाईन या सटे लाइन/लाइनों पर सेक्शन में संचलन की अनुमति नहीं देंगे। उसके बाद गाड़ी के चालक को परिस्थितियों की सूचना देकर एवं सतर्कता आदेश द्वारा पैनी नजर रखने की चेतावनी के साथ सेक्शन में प्रवेश की अनुमति दी जायेगी।

तथापि यदि यह सूचना मिलती है कि प्रभावित गाड़ी के साथ गर्म धूुरा बाला वाहन है या गाड़ी से सामान गिर चुका है तो उस लाइन या सटे लाईनों पर उसी तरह का सतर्कता आदेश जारी कर प्रवेश की अनुमति दी जा सकती है। सर्तकता आदेश जारी करना तब बंद किया जायेगा जब ब्लॉक सेक्शन का बाधारहित होना सुनिश्चित कर लिया जायेगा।
गाड़ी में कार्यरत कर्मचारी भी अपनी गाड़ी के दोनों तरफ लगातार देखते रहेंगे, जब गाड़ी चल रही हो यह देखने हेतु कि गाड़ी संरक्षित तथा उचित विधि से चल रही है।

(बी) उन परिस्थितियों में जब स्टेशन मास्टर वस्तुओं या वाहन के किसी पार्ट्स को गिरता देखता है और ऐसा विश्वास करने का कारण हो कि वे स्टेशन सीमा में गाड़ी के पहुँचने के पूर्व गिरे हैं, वह पिछला स्टेशन को भी सूचित करेगा जैसा कि पारा (ए) में वर्णित है। जब ऐसा कर लिया जाये तो उसी तरह की सावधानियाँ अपने स्टेशन एवं पिछले स्टेशन के बीच चलने वाली गाड़ियों के संचलन के लिये भी बरती जायेगी। तथापि ऐसी सूचना पिछले स्टेशनों को दिया जाना जिस स्टेशन को खतरा की आशंका हो और पिछला सटा ब्लॉक सेक्शन तक ही सीमित होना चाहिए ।

<u>टिप्पणी</u> : गतिशील गर्म धुरा / रॉलर बीयरिंग के जाम होने के लक्षण क्रमबद्ध रुप में निम्नलिखित है :

<u>गर्म धुरा</u> : (i) बक्सा गर्म होने लगता है और इस चरण में मात्र पीछे की तरफ से बक्सा के किनारा पर हाथ रखकर छूने से पकड़ा जा सकता है ।

(ii) गर्म तेल और जूट की तीखी गंध आती है जो वाहन से कुछ दूरी पर पकड़ा जा सकता है ।

(iii) गर्म होने की प्रक्रिया में कभी भी किसी समय सीटी बजने का शोर भी हो सकता है। जिस ब्क्सा से सीटी की आवाज आती है उसकी जॉच अवश्य की जानी चाहिए।

(iv) बक्सा इतना गर्म हो जाता है कि जूट और तेल जल सकता है। बक्सा से धुआं निकलता हुआ एवं चिनगारी देखा जा सकता है और बक्सा का धातु गर्म होकर लाल हो जाता है। इस स्थिति में धुरा कुछ किलोमीटर में टूट जाएगा ।

(सी) **<u>रॉलर बीयरिंग का जाम होना</u>** :

(i) व्हील्स का फिसलना
(ii) धात्विक शोर
(iii) जले हुए तेल/ग्रीस का गंध
(iv) लाल ज्वाला (रेड ग्लो) केवल रात में
(v) ग्रीस से धुआ

(डी) कोई कर्मचारी जिसकी जानकारी में गर्म धुरा या रौलर बीयरिंग का जाम होना आता है, तुरन्त इस बात की सूचना तैसे जिम्मेवार रेल कर्मचारी यथा स्टेशन मास्टर गार्ड अथवा चालक को अवश्य देगा जो इसकी जाँच के लिए कदम उठाएगा। यदि आवश्यक हो तो ऐसे वाहन को अवश्य ही काट दिया जाएगा ।

(ई) रोड साईड स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षक कर्मचारी नहीं हो किसी वैगन को भेजने के पहले एक्सल बॉक्स का परीक्षण स्टेशन ट्रेन स्टाफ द्वारा अवश्य की जानी चाहिए । यदि ढक्कन की कमी हो तो यह देखना साधारण बात है कि बॉक्स में कुछ है अथवा नहीं। यदि कोई बॉक्स खाली है तो वैगन को निश्चित रुप से रोका जाना चाहिये एवं निकटतम गाड़ी परीक्षक को तार द्वारा सूचित करना चाहिए जो पाकिंग करने की व्यवस्थ करेगा। स्टेशन मास्टर अवश्य देखेंगे कि उनके स्टेशन पर सभी IV श्रेणी के कर्मचारी इस आदेश को जानते हैं। जब कोई धुरा बक्सा या धुरा गर्म हो तो उस पर कतई पानी नहीं डालना चाहिए ।

(ई) <u>गाड़ी चलाने से पूर्व की सावधानियाँ</u>

4.30 <u>प्रस्थान करने से पूर्व ड्राइवर और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जाँच</u> : गाड़ी के साथ प्रस्थान करने से पहले प्रत्येक लोको पायलट और गार्ड उनके मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जॉच करेंगे और उएनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि रेल के उस सेक्शन में जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिसका उन्हें विशेष रुप से ध्यान रखना है ।

<u>स.नि.4.30</u> (ए) सभी गार्ड अपनी ड्यूटी पर जाने के पहले स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपस्थित होंगे और उपस्थिति पंजिका (एपीयरेन्स बुक) में हस्ताक्षर करेगे एवं ऐसी सूचनायें और अनुदेशों पर लष्फहस्ताक्षर करेंगे जो उनके सूचनार्थ एवं मार्गदर्शन हेतु प्रदर्शित होंगे ।

(बी) लोको पायलट कार्य प्रारंभ करने के पहले उपस्थिति पंजिका (एपीयरेन्स बुक) में शेड में उपस्थित होने साथ अपना हस्ताक्षर करेंगे। मंडल रेल प्रबंधक द्वारा स्थानीय अनुदेशों द्वारा विभिन्न कोटि के गाड़ियों के लिए लोको पायलट के उपस्थित होने का समय निर्धारित किया जायेगा। तत्पश्चात नोटिस बोर्ड या नोटिस बुक में प्रदर्शित गाड़ी संचालन संबंधी सभी नई सूचनाओं को चालक द्वारा ध्यानपूर्वक पढ़ा जायेगा और तब चालक यह प्रदर्शित करने हेतु कि उसने उसमें लिखे सूचनाओं को पढ़ लिया है और समझ लिया है, अपना नाम लिखकर हस्ताक्षर करेगा ।

4.31 प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जाँच - जब किसी स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक द्वार गाड़ी की जाँच कर ली जाती है तो स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति नहीं देगा जब तक उस परीक्षक से यह रिपोर्ट नहीं मिल जाती कि गाड़ी जाने योग्य है और दसमें निर्धारित ब्रेक शक्ति है ।

<u>स.नि. 4. 31</u> **(1)** ऐसे स्टेशन जहाँ गाड़ी परीक्षक पदस्थापित नहीं है या रोड साईड स्टेशनों पर स्टेबल्स लोड चलाते समय, गार्ड एवं चालक -

i) प्रस्थान के पहले वक्यूम या एयरप्रशर निरंतरता और पर्याप्त ब्रेकशक्ति क्रियाशील एवं निष्क्रिय पिस्टनों की गणना कर सुनिश्चित करेंगे ।

ii) दृष्टि परीक्षण द्वारा सुनिश्चित करेंगे कि ब्रेकब्लॉक, सेफ्टीब्रैकेट, ट्रैकएरिया पिन, ब्रेकगीयर पिन समेत अन्डरगीयर के फिटिंग ढीले नहीं हैं जो गाड़ियों क संरक्षित परिचालन को खतरा पहुँचा सकता है।

iii) ब्रेकशक्ति प्रमाण-पत्र की वैधता की जांच करेंगे, यदि वैधता अवधि समाप्त हो गयी हो तो गाकड़ी संचलन की दिशा में अगले गाड़ी परीक्षण बिन्दु तक गाड़ी ले चलेंगे एवं संयुक्त मेमो, जो उपधारा iv) में वर्णित अनुसार तैयारकिया जायेगा, और इन्दराज करके स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रक को सूचित किया जायेगा, एवं

iv) ब्रेकशक्ति एवं कमियाँ यदि कोई हो, को उसके प्रकार क उल्लेख के साथ सादा कागज पर तीन प्रतियाँ में संयुक्त रुप से मेमो तैयार करेगा और वे दोनों उसकी एक एक प्रति अपने पास रखेंगे। उसकी तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे।

(2) स्टेशन मास्टर गार्ड और लोको पायलट को गाड़ी चलाने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि उन दोनों से सुयुक्त मेमो इस संबंध में प्राप्त नहीं हो जाता हैकि गाड़ी आगे बढ़ने हेतु फिट है।

(3) गाड़ी परीक्षक कर्मचारियों को आवश्यक सुरक्षा प्रदान करने हेतु दिन में परीक्षणं के समय एक बड़ा लाल झंड़ा या लाल रंगवाला लगभग 038 x 0.30 मीटर का बोर्ड जिस पर सफेद में (STOP) लिखा रहेगा जो धरातल से 1.21 मीटर ऊपर गाड़ी के दोनों छोर पर उनके द्वारा प्रदर्शित किया जायेगा। सूर्यास्त से सूर्योदय के बीच झंडा या स्टॉप बोर्ड लाल बत्ती द्वारा बदल दिया जाएगा । प्लेटफॉर्म लाइन पर यात्री वाहक गाड़ियों की स्थिति में लाल झंडा या बोर्ड या लालबत्ती प्लेटफार्म पर प्रदर्शित किया जाना चाहिए ताकि गाड़ी के चालकदल द्वारा प्लेटफार्म की और
से देखा जा सके। कोई भी गाडक़ी किसी भी कारण से जब तक ये झंडे या बोर्ड या बत्तियाँ प्रदर्शित रहें तबतक आगे नहीं बढ़ायी जायेगी। गाड़ी परीक्षक एवं विद्युत कर्मचारी जो इसे लगायेंगे वे ही इन झंडों, बोर्ड या बत्तियों को हटायेंगे और स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे जब उनका काम पूरा हो गया है।

4.32 <u>लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जाँच</u> : यात्रा प्रारम्भ करने से पहले और मार्ग में कोई शंटिंग करने के बाद लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि :

(क) उसका इंजन ठीक प्रकार काम कर रहा है।

(ख) इंजन और गाड़ी के बीच युग्मक (कपलिंग) समुचित रुप से कस दिया गया है।

(ग) नियम 4.14 के उपनियम (1) में निर्धारित हैड लाइट और चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ अच्छी हालत में है, और आवश्यकता के समय, वे तेज रोशनी देती हैं।

<u>स.नि.4.32</u> (i) विद्युत गाड़ियों के लोको पायलट / मोटरमैन इसके अतिरिक्त मंडल विद्युत इंजीनियर (चल स्टॉक) द्वारा जारी विशेष अनुदेशों के अनुरुप निरीक्षण एवं जांच करेंगे।

(ii) शेड से बाहर निकलते समय विद्युत इंजनों का परीक्षण :- लोको पायलट किसी विद्युत इंजन को रनिंग लाइन पर बाहर नहीं निकालेगा जबतक कि वह इंजन की जाँच नहीं कर ले एवं मंडल विद्युत इंजीनियर (टीआरएस) द्वारा जारी अनुदेशों के अनुरुप इंजन की जाँचकर क्रमबद्ध तैयार नहीं कर लें।

(iii) मार्ग में चालकदल द्वारा विद्युत इंजन की कार्यप्रणाली की जाँच :-

(ए) लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट इंजन के निचला हिस्सा की जांच करेगा और ठहराव पर जब पर्याप्त समय मिले तब जी- केस, डब्लू.एन.एपलर, एक्सल बॉक्स एवं बाहर से दिखाई पड़ने वाले अन्य यांत्रिक कलपुर्जा का तापमान, छूकर अनुभव करेंगे। जब ठहराव पर पर्याप्त समय उपलब्ध हो

(बी) लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि उसका सहायक लोको पायलट इंजन के कॉरिडोर को यात्रा के समय अक्सर घूमकर देखे कि विभिन्न सहायक कलपुर्जे, रिले एवं उपकरणों की जॉंच कर और असामान्य स्थिति, यदि कोई हो, सूचना लोको पायलट को दे। सहायक लोको पायलट बहु संचलन वाले इंजनों के पीछे की और चलनेवाले इंजनों के अगला केबिन की जांच भी करेगा । सं.नि. 4.42 (2) (सी) के अनुसार जब गाड़ी किसी स्टेशन के पास पहुँच रही हो तो इंजन के भीतर की जांच नहीं करेगा।

(सी) लोको पायलट स्थितियों की सूचना स्वयं या सहायक लोको पायलट या स.स्टे.मा. के माध्यम से मेमो द्वारा टीएलसी को करेगा। यदि मध्य सेक्शन में गाड़ी अशक्त हो जाती है तो वह आपातकालीन दूरभाष का उपयोग करेगा।

(iv) <u>लोको शेड में पहुँचने पर विद्युत इंजन का परीक्षण</u> :- लोको पायलट ईटी सुनिश्चित करेगा कि रूफ निरीक्षण सहित इंजन की विस्तृत जॉंच मंडल विद्युत इंजीनियर (टीआरएस) द्वारा जारी विशेष अनुदेशों के अनुरुप शेड में पहुँचने के बाद किया जाता है।

(v) <u>इंजन में अग्निशामक यंत्र की उपलब्धता</u> :- कार्यरत इंजनों के लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट यह सुनिश्चित करेंगे कि इंजन में अग्निशामक यंत्र प्रदान किया गया है जब तक कि इसके विपरीत अनुदेश सक्षम पदाधिकारी, (एटीएम (आर) की श्रेणी के नीचे का नहीं,) से प्राप्त हो।

(vi) **लोको पायलट द्वारा ट्रेन का परीक्षण** –आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में यात्रा प्रारंभ करने से पूर्व, लोको पायलट ऑन-बोर्ड कवच को बूट करेगा, ट्रेन संरचना (कंसिस्ट) के अनुसार कॉन्फ़िगरेशन प्रविष्ट करेगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि सभी पैरामीटर सही प्रकार से प्रदर्शित हो रहे हैं।आईआर-एटीपी ऑन-बोर्ड लोको कवच तभी प्रभावी होगा जब ट्रेन पहला कवच-सुसज्जित सिग्नल "ऑफ" स्थिति में पार कर लेगी।**(संदर्भ : रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/Safety(A&R)/19/05, दिनांक 20.01.2025, C/S-24)**

4.33 <u>लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जॉंच</u> - एक या बहू यूनिटों को अथवा इन यूनिटों के सवारी डिब्बों को जोड़ते समय लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रुप से जोड़ दिए गए हैं। सभी युग्मकों (कपिलिंग) के जुड़ जाने के बाद, पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय, लोको पायलट इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति यंत्र (पावर आपरेट्स) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रुप में काम कर रहे हैं।

<u>स.नि.4.33</u> (ए) ईएमयू गाड़ियों के ब्रेक, गार्ड एवं मोटरमैन द्वारा संयुक्त रुप से, यात्रा प्रारंभ करने से पहले, यह सुनिश्चित करने हेतु कि इलेक्ट्रो- न्यूमेटिक और स्वचालित ब्रेक/वैक्यूमब्रेक सामान्य रुप में काम कर रहें हैं और ब्रेक पाईप पूरी गाड़ी में लगातार जुड़े हैं, जॉंच किया जायेगा । यह संयुक्त जॉंच इस उद्देश्य से निर्धारित स्थानीय अनुदेशों के अनुरुप किया जायेगा।

(बी) ब्लॉक सेक्शन में किसी सिंगिल या मल्टीपुल यूनिट गाड़ी के अशक्त होने एवं अन्य सिंगिल या मल्टीपुल यूनिट गाड़ी द्वारा ब्लॉक सेक्शन साफ करने और दोनों के उचित रुप से एकसाथ नहीं जुड़ने की स्थिति में वापस इमप्रोवाइज्ड कपलिंग व्यवस्था अुनस्थापित की जायेगी बशर्ते कि दोषपूर्ण यूनिट के स्वचालित ब्रेक या हैंड ब्रेक क्रियाशील अवस्था में हों।

(सी) ऐसी इमप्रोवाइज्म व्यवस्था के साथ दोषपूर्ण यूनिट को चलाने के पहले यात्रियों को गाड़ी से उतार दिया जायेगा। दोषपूर्ण यूनिट के मोटरमैन एवं गार्ड दोषपूर्ण यूनिट के दोनों और के चालनकक्ष में रहेंगे और विच्छेद की स्थिति में स्वचालितिब्रेक या हैन्ड ब्रेक तत्परता से लगाने को तैयार रहेंगे ।

(डी) अशक्त यूनिट पीछे रखा जायेगा।

(ई) अशक्त गाड़ी निकटतम स्टेशन पर जहॉं साइडिंग सुविधा उपलब्ध हो, सेवा से हटा लिया जायेगा।

4.34 <u>किसी गाड़ी का प्रभार ग्रहण करते समय गार्ड क कर्तव्य</u> : गार्ड गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहणं करने के समय, गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले, इस बावत अपना समाधान करेगा कि –

(ए) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है,

(बी) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक पावर है।

(सी) गाड़ी में पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) और बगल (साइड) बत्तियाँ लगी है तथा आवश्यकतानुसार बत्तियाँ जला दी गई है और वे तेज रोशनी दे रही है।

(डी) यदि गार्ड और ड्राइवर के बीच कोई संचार साधन है तो ठीक प्रकार कार्य करते हैं, तथा

(ई) साधरणतया, जहाँ तक यह सुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्ण रुप से सक्षम है।

<u>स.नि.4.34</u> (ए) मालगाड़ी का प्रभार लेते समय गाड़ी प्रस्थान के पहले गार्ड स्वयं संतुष्ट होगा कि सभी वैगनों के दरवाजे बंद हैं और/ अथवा ठीक से सुरक्षित कर दिये गये हैं और सुरक्षित करने के बाद दरवाजा खुलने एवं ट्रैक के बगल के स्थिर संरचना से गतिशील हालत में टकराने की संभावना नहीं है। यदि सुरक्षित करने के बाद भी दरवाजा खुलने की संभावना हो तो ऐसे वैगनों को गाड़ी के साथ चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी जबतक कि खराबी दूर नहीं कर दिया जाय अन्यथा इसे काटकर गाड़ी से अलग कर दिया जाना चाहिए।

उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि किसी वैगन का स्पेयर कपलिंग झूलती स्थिति में नहीं हो।

(बी) गाड़ी का प्रभार लेते समय एवं गाड़ी परीक्षक के ब्रेक शक्ति प्रमाण - पत्र पर हस्ताक्षर करने से पहले गाड़ी का गार्ड सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी परीक्षक जिस ब्रेक शक्ति प्रमाणपत्र में हस्ताक्षर किया है उसमें लिखा है कि :

(i) सभी डिब्बों एवं वैगनों के दरवाजे ठीक कार्यदशा में है और बंद किये जा सकते हैं एवं बाँधे जा सकत हैं।

(ii) जब आवश्यक हो तो वेस्टिबुल कोच में एक कोच से दूसरे कोच में जाने के दरवाजा में ताला लगाया जा सके और उसमें बोल्ट किया जा सके, तथा वेस्टिबुल संयोजन यथोचित सुरक्षित है।

4.35 <u>गाड़ियों का प्रस्थान</u> :

1. **लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा । गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह स्वयं यह सुनिश्चित कर लेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और, जहाँ आवश्यक है, वहाँ हैण्ड सिगनल भी, दे दिए गए हैं और उसके सामने, लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं है तथा गार्ड ने प्रस्थान सिगनल दे दिया है । शुरुआती सिग्नल देने से पहले गार्ड यह देखेगा कि ट्रेन के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।**
2. **स्टेशन मास्टर और गार्ड को विशेष निर्देशों द्वारा निर्दिष्ट तरीके से सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कोई भी भूमिका या कर्तव्य सौंपा जा सकता है।**
3. **गार्ड तब तक स्टार्ट करने के लिए सिग्नल नहीं देगा जब तक कि वह स्वयं संतुष्ट न हो जाए कि, विशेष निर्देशों के अनुसार, कोई भी व्यक्ति किसी डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है जो यात्रियों के उपयोग के लिए नहीं है।**
4. **उप-नियम (3) के विपरीत किसी भी यात्रा के मामले में, गार्ड, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो तो अनधिकृत व्यक्ति को वाहन या वाहन की छत से, डिब्बे से निकालने के लिए सरकारी रेलवे पुलिस, रेलवे सुरक्षा बल और स्टेशन स्टाफ से मदद लेंगे।** (C/S 8)

Authority: Gazette Notification No. GSR 195 (E) dated 14-03-2022 and Executive Director/ Safety/ Railway Board's letter no. 2020/Safety(A&R)/19/17 dated 14.03.22

<u>स.नि. 4.35</u> (ए)

(i) किसी स्टेशन पर खड़ी की गई किसी भी ट्रेन को नहीं हटाया जाएगा स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना.

(ii) निम्नलिखित को स्टेशन मास्टर की अनुमति माना जाएगा ट्रेन शुरू करें:

(क) डबल लाइन सेक्शन में, अंतिम स्टॉप सिग्नल को 'टेक ऑफ' करने के साथ स्टार्टर, यदि प्रदान किया गया हो।

(ख) टोकनलेस इंस्ट्रूमेंट्स के साथ सिंगल लाइन सेक्शन में, आखिरी रोक सिग्नल को 'टेक ऑफ' करना यदि उपलब्ध हो तो स्टार्टर के साथ स्टॉप सिग्नल।

(ग) सिंगल लाइन सेक्शन में, टोकन इंस्ट्रूमेंट्स के साथ, लोको पायलट द्वारा 'आगे बढ़ने का अधिकार' प्राप्त करने साथ के अंतिम स्टॉप सिग्नल और स्टार्टर, यदि प्रदान किया गया हो।

(घ) नॉन-इंटरलॉक्ड स्टेशनों पर, 'आगे बढ़ने के अधिकार' का प्राप्त करने वाला लोको पायलट द्वारा।

<u>टिप्पणी</u> : नीचे वर्णित हावड़ा, सियालदह, मंडलों के उपनगरीय सेक्शन पर जहाँ ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर के लिए प्रत्येक उपनगरीय गाड़ी को स्टार्ट करने के लिए अनुमति देना संभव नहीं है, गार्ड गाड़ी को स्टार्ट करने के लिए प्राधिकृ कर सकता है बशर्ते वह स्वयं संतुष्ट हो ले कि उस गाड़ी के लिए स्टार्टिंग सिगनल को 'ऑफ' रख गया है और उस गाड़ी को स्टार्ट करने की सभी शर्तें पूरी हो ।

इस उद्देश्य हेतु उपनगरीय सेक्शन हैं :

(i)	हावड़ा	से	बर्द्धमान (मेन लाइन होकर)
(ii)	हावड़ा	से	बर्द्धमान (एच.बी.कॉर्ड होकर)
(iii)	सेवड़ाफुली	से	तारकेश्वर
(iv)	बैंडल	से	कटवा
(v)	बैंडल	से	नैहाटी
(vi)	सियालदह मंडल का दक्षिण सेक्शन		
(vii)	सियालदह	से	कृष्णानगर सिटी/ शांतिपुर
(viii)	रानाघाट	से	गेदे
(ix)	रानाघाट	से	बनगांव
(x)	कल्याणी	से	कल्याणी सीमांत
(xi)	दमदम जं.	से	बनगांव
(xii)	दमदम जं.	से	डानकुनी
(xiii)	दमदम जं.	से	प्रिंसेप घाट
(xiv)	बारासात	से	हसनाबाद

(ब) किसी भी स्टेशन से या उसके ब्लॉक सेक्शन में खड़े होने के बाद ट्रेन का इंजन चालू नहीं किया जाएगा जब तक गार्ड द्वारा संकेत न दिया जाए ।

(सी) लाइन के उन हिस्सों पर जहां बैंकिंग इंजन कार्यरत हैं, गार्ड अंदर आता है रात में लोको पायलट को शुरुआती सिग्नल देने के बाद ट्रेन को चार्ज करना पीछे के लोको पायलट को तुरंत बैंक पायलट को सिग्नल दोहराना होगा।

4.36 **<u>गार्ड गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा</u> : गाड़ी में इंजन लग जाने केक बाद और यात्रा के दौरान, गार्ड या (एक से अधिक गार्ड होने पर) मुख्य गार्ड, यातायात के लिए गाड़ी को ठहराने या चलाने से संबधित सभी बातों के लिए गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वनोदित (सेल्फ - प्रोपेल्ड) वाहन, जैसे कि बिना ट्रेलर और बिना गार्ड के मोटर कोच, की दशा में गार्ड के कर्त्तव्यों का पालन ड्राइवर करेगा ।**

4.37 **<u>स्टेशन सीमा में गार्डो की अधीनता</u> : जब गाड़ी स्टेशन सीमा के अन्दर है, तो गार्ड स्टेशन मास्टर के आदेश के अधीन होगा।**

4.38 **<u>फायरमैन और सहायक लोको पायलट,लोको पायलट की आज्ञा मानेंगे</u> : सब बातों के बारे में फायरमैन या सहायक लोको पायलट अपने लोको पायलट के विधिपूर्ण आदेशों का पालन करेंगे ।**

4.39 **<u>लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन</u> : गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान लोको पायलट निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा ।**

(ए) यातायात के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में गार्ड के आदेश, और

(बी) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी भी रेल सेवक द्वारा उसे दिए जाने वाले सभी आदेश, जहाँ तक कि वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रुप से कार्य चालन की दृष्टि से ठीक है ।

<u>स.नि. 4.39</u> किसी इंजन बदलाव वाले स्टेशन पर मालगाड़ी के पहुँचने के उपरान्त लोको पायलट अपना इंजन गाड़ी से तब तक नहीं काटेगा जब तक कि उसकी गाड़ी उचित स्थान पर खड़ी नहीं हो जाती है और शेड जाने के लिए आवश्यक सिगनल मिल नहीं जाता है, यदि उसकी गाड़ी का अग्रिम संचलन आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर सभी आवश्यक व्यवस्था करेगा और गार्ड या शंटिंग का प्रभारी व्यक्ति स्वयं उपस्थित नहीं हो जाता है एवं लोको पायलट को आवश्यक आदेश देगा और काम समाप्ति के समय की सूचना उसे देगा।

एफ. <u>यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों क कर्तव्य</u>

4.40 **<u>लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे</u> : जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक फायरमैन या सहायक लोको पायलट भी, जब वह अन्यथा कोई आवश्यक काम नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा ।**

4.41 **<u>लोको पायलट तथा फायरमैन या सहायक लोको पायल्ट पीछे की और निगाह रखेंगे</u> - यात्रा के दौरान, लोको पायलट तथा फायरमैन तथा सहायक लोको पायलट यह देखने के लिए बार-बार पीछे देखते रहेंगे कि गाड़ी उनके पीछे सुरक्षित और सही ढंग से आ रही है या नहीं ।**

4.42 **<u>लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान</u> -**

(1) गाडक़ी के लोको पायलट और गार्ड एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और इस रीति से संकेतों का आदान-प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये।

(2) जब गाड़ी बिना रुके किसी स्टेशन से पास हो रही है तो उसके लोको पायलट और गार्ड उन 'आल राइट' संकेतों को देखेंगे जो स्टेशन मास्टर और स्टेशन के ऐसे अन्य कर्मचारी, जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है, गाड़ी के सुरक्षित और सही रुप में चलने की दशा में देते हैं, तथा विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उन संकेतों को अभिस्वीकृत करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रुप से नहीं चल रही है, तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी स्टॉप हैंड सिगनल दिखाएगा, जिसकी प्राप्ति पर गार्ड और लोको पायलट गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेंगे।

<u>स.नि.4.42</u> (i) <u>लोको पायलट एवं गार्ड के बीच सिलनलों का आदान-प्रदान</u> -

(ए) यह सुनिश्चित करने के लिये कि गाड़ी के आगे बढ़ने हेतु सब कुछ ठीक-ठाक है एवं गार्ड भी अपने ब्रेकयान में है, 'ऑल राईट' सिगलन का आदान-प्रदान गार्ड एवं लोको पायलट के बीच नीचे वर्णित परिस्थितियों में हमेशा किया जायेगा।

(i) किसी स्टेशन पर रुकने के बाद जब गाड़ी प्रस्थान करती है।

(ii) स्टेशन सीमा से बाहर कोई गाड़ी खड़ी होने के बाद जब प्रसथान होती है।

(iii) जब कोई मालगाड़ी या गाड़ी जिसमें वैक्यूम ब्रेक फिट न हो स्टेशन से होकर थूआयूट चलती है ।

(i) और (iii) की स्थिति में ज्योंहि पिछला ब्रेकयान स्टेशन प्लेटफॉर्म को क्लियर करेगा और (ii) की स्थिति में ज्योंहि गाड़ी स्टार्ट होगी ।

(बी) उपर वर्णित 'आलॅ राईट' सिगनल ब्रेकवान से गार्ड द्वारा जानेवाला हाथ सिगनल है जो दिन में हरी हाथ झंडी और रात या धुंध या कुहासा के सौसम में जब दृश्यता बाधित हो हरी हाथ बत्ती हिलाकर दिया जाता है जो लोको पायलट द्वारा दुहराकर आदान-प्रदान किया जायेगा। यदि गार्ड से लोको पायलट 'ऑल राईट' सिगनल नहीं प्राप्त करता है तो वह अपना इंजन सीटी बजायेगा।

(सी) 'ऑल राईट' सिगनल सीधी लाइन में सिगनल हमेशा इंजन एवं ब्रेकवान केक बायी और से और घुमावदार लाइन में उस और से जिस और से उन्हें अच्छी तरह से दिखाई पड़े, दिया जाएगा ।

(डी) ई.एम.यू./पुश पुल/डी. एम. यू. एवं राजधानी एक्सप्रेस /शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियॉं तथा वातानुकूलित गार्ड डिब्बे वाले एक एल.आर.सहित कार्यरत अन्य गाड़ियों में लोको पायलट एवं गार्ड के बीच 'ऑल राईट' सिगनल का आदान-प्रदान केबिन में प्रदत्त घंटियां स.नि.4.51 में वर्णित कूट के अनुरुप बजाकर या वाकी-टॉकी से या यदि संचार के ये साधन खराब हो गए हों तो 'ऑल राईट' सिगनल, लोको पायलट और गार्ड के बीच दिन में हाथ से हरी झंडी दिखाकर और रात/घने कोहरे या तुफानी मौसम के क्षीण दृश्यता में हरी हैंड लाइट दिखाकर, आदान-प्रदान किया जाएगा। राजधानी एक्सप्रेस के लोको पायलट एवं गार्ड के बीच सिगनलों का आदान-प्रदान उन परिस्थितियों में आवश्यक नहीं होगा जब स्टेशन सीमा से बाहर खड़ी होने के बाद गाड़ी स्टार्ट होती है।

(ii) <u>डीजल/विद्युत इंजन चालित गाड़ियों में सिगनलों का आदान प्रदान</u> :

(ए) जब कभी गाड़ियां स्टेशन से बिना रुके गुजरती हैं इस बात के आश्वासन के रुप में कि उसकी गाड़ी के साथ सब कुछ सही है, का संकेत देने वाला सिगनल उन्होंने देख लिया है, कर्षण का विचार किये बिना सभी गाड़ियों के लोको पायलट गार्ड एवं स्टेशन या केबिन कर्मचारी के साथ सियगनलों का आदान-प्रदान करेंगे। इसके अतिरिक्त ऐसी गाड़ियों के चालक स्टेशन से गुजरते समय सीटी भी बजायेंगे। यदि स्टेशन कर्मचारियों द्वारा स.नि.4.42 (iii)(a) के अधीन रुकने का हाथ सिगनल वे देखते हैं तो वे तत्काल गाड़ी खड़ी करने हेतु कदम उठायेंगे।

(बी) सहायक लोको पायलट सतर्क रहेगा क्योंकि 'ऑल राईट' सिगनल आदान प्रदान करने में चालक को उसकी सहायता की आवश्यकता हो सकती है।

(सी) डीजल/विद्युत लोको पायलट के सहायक इंजन कक्ष में नहीं रहेंगे किन्तु इंजन केबिन में रहेंगे जब इंजन स्टेशन के पास पहुँच रही हो या ऐसे स्थल जहाँ प्रतिबंध लागू हो क्योंकि 'ऑल राईट' सिगनल आदान-प्रदान करने में लोको पायलट का उसकी सहायता की आवश्यकता हो सकती है।

(डी) ठहराव या बिना ठहराव वाले गाड़ी का गार्ड 'हॉल्ट' समेत किसी स्टेशन से गुजर जाने के बाद पीछे की और देखेंगे एवं स्वयं संतुष्ट होंगे कि उसकी गाड़ी में गड़बड़ी की चेतावनी के रुप में खतरा का सिगनल या अन्य कोई संकेत किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा नहीं दिखाया जा रहा है । किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय गार्ड को ब्रेकयान के दरवाजा या बरामदा में अवश्य उपस्थित होना चाहिए और ऐसे सिगनल को देखना चाहिए ।

(ई) राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रेस के गार्ड को स्टेशन कर्मचारी द्वार दिखाया गया सिगनल अभि-स्वीकृत करने की आवश्यकता नहीं है किन्तु उनके द्वारा चौकस दृष्टि रखाना आवश्यक है यदि स्टेशन कर्मचारी द्वारा खतरा का सिगनल दिखाया जाता है, जिससे वे गाड़ी खड़ी करने में सक्षम हों।

टिप्पणी : स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय यदि लोको पायलट एवं गार्ड 'ऑल राईट' सिगनल नहीं पाता है तो वे गाड़ी के आगे बढ़ने हेतु 'सबकुछ' 'ठीक' है, सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त सावधानी बरतेंगे। स्टेशन कर्मचारी द्वारा सिगनल प्रदर्शित करने की विफलता गार्ड एवं लोको पायलट संयुक्त गाड़ी जरनल में और अगला ठहराव वाले निकटतम स्टेशन/केबिन में जहाँ गाड़ी खड़ी होती है वहाँ भी रिपोर्ट करेंगे।

(iii) (ए) स्टेशन कर्मचारी द्वारा ट्रेन कर्मचारी के साथ सिग्नलों का आदान प्रदान करना जब गाड़ी बिना रुके गुजरती है -

किसी स्टेशन से बिना रुके गाड़ी गुजरने की स्थिति में दिन में हरी झंडी एवं रात में हरी बत्ती स्टेशन कर्मचारी द्वारा सिगलन केबिन और स्टेशन प्लेटफार्म से (ऐसे स्टेशन को छोडकर जिसे मंडल रेल प्रबंधक द्वारा मुक्त कर दिया गया हो) दिखाया जायेगा। यदि अन्य गाड़ी या वाहन या अन्य किसी अवरोध से गुजरने वाली गाड़ी का दिखाई पड़ना बाधित होता है तो हरा हाथ सिगनल ऐसे स्थान से इस प्रकार दिखाया जाना चाहिए कि वह संबंधित गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को स्पष्ट रुप से दिखे जो ऐसे सिगनल देखने को तत्पर रहेंगे। गाड़ी के संरक्षित रुप से गुजरना सुनिश्चित करने हेतु ऐसा हरा हाथ सिगनल दिखाता गाड़ी परिचालन कर्मचारी सतर्क रहेगा एवं गुजरते वाहनों की स्थिति देखेगा और यदि गाड़ी की संरक्षा को खतरा पहुँचाने वाली कोई स्थिति दिखाई पड़ती है तो वह गार्ड एवं लोको पायलट का ध्यान खींचने हेतु तत्परता पूर्वक खतरे का लाल हैंड सिगलन दिखायेगा ताकि वे गाड़ी को रोक सके।

जहाँ कबिन/एकाधिक केबिन और स्टेशन भवन एक ही तरफ हो या जहाँ को ई केबिन नहीं हो एवं सभी पैनल अंतर्पाशिव स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर अपने एक कार्यरत सक्षम कर्मचारी को हाथ सिगनल के साथ गुजरती गाड़ी के दूसरी और उस गाड़ी को देखने हेतु एवं सामान्य नियम संख्या 4.42(2) में वर्णित कार्य करने में सहायता करने हेतु प्रतिनियुक्त करेगा।

जब कभी समपार फाटक का गेट लॉज विपरीत तरु स्थित हो, सहा.स्टे.मा./पेनल कार्यालय के निकटतम, स्टेशन सेक्शन में, यदि स्टेशन संचालन नियम के अनुसार प्राधिकृत हो, गेटमैन स्टेशन के माध्यम से रनिंग गाड़ी के गार्ड और चालकदल क साथ 'ऑल राइट सिगनल' का आदान-प्रदान करेगा। ऐसे मामले में, स्टेशन मास्टर स्टेशन के माध्यम से रनिंग गाड़ी के गार्ड और चालकदल के साथ ऑफ साइड से 'ऑल राइट सिगनल' का आदान-प्रदान करने के लिए किसी अन्य सक्षम रेल सेवक को प्रतिनियुक्त नहीं करेगा।

(बी) केबिन की खिड़की पर 'हरा' प्रदर्शित करता झंडा या हाथ सिगनल लैम्प रखना प्रर्याप्त नहीं है - केबिन मास्टर/ केबिनमैन को सिगनलों के अदान-प्रदान करते समय हाथ में झंडी या बत्ती दिखाने के लिए खिड़की के बाहर अवश्य झुकना चाहिए ।

(सी) बड़े याडों में केबिन जहाँ पायलट द्वारा शंटिंग किया जाता हो , के केबिन बिना रुके गुजरती गाड़ी को कोई हरी झंडी या बत्ती नहीं दिखायेगा जब गाड़ी में कुछ भी असामान्य नहीं हो फिर भी यदि वे गाड़ी में कुछ असामान्य पाते हैं तो उन्हें गाड़ी के लोको पायलट गार्ड एवं खतरा का सिगनल अवश्य दिखाना चाहिए।

(डी) बिना रुक गुजरती गाड़ी (सिवाय राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी के गार्ड) के गार्ड/लोकापायलट दि 'ऑल राईट' सिगनल केबिन या स्टेशन कर्मचारियों के साथ आदान-प्रदान नहीं करते हैं तो ऐसी विफलता कार्यरत नियंत्रक को तत्काल सूचित किया जायेगा जो अगले स्टेशन पर गाड़ी को खड़ा करवायेगा एवं स्टेशन मास्टर द्वारा एक लिखित चेवातनी गार्ड लोको पायलट को सुपुर्द करवायेगा। यह अनियमितता दोनों स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों द्वारा स्टेशन डायरी में अंकित किया जायेगा एवं नियंत्रण द्वारा संबंधित अधिकारियों को रिपोर्ट किया जायेगा। यदि नियंत्रण

कार्य नहीं कर रहा हो तो स्टेशन कर्मचारी सीधे अगला स्टेशन से संपर्क करेगा और गाड़ी खड़ी कराने की व्यवस्था करेगा एवं उपरोक्त कार्यवाही करेगा।

(iv) उपनगरी सेक्शन को छोड़कर स्टेशनों के मध्य गार्डों के बीच सिगनलों का आदान-प्रदान : परिचालित गाड़ियों के गार्ड पार्श्ववर्ती लाइन पर गुजरती गाड़ी को देखने हेतु एवं ऐसी गाड़ियों में यदि कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई पड़े जिससे उस गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो तो उस गाड़ी के गार्ड या लोको पायलट का ध्यान खतरा का सिगनल दिखाकर आकर्षित करने हेतु उत्तरदायी होगा। दोहरी लाइन या जुड़वा एकहरी लाईन होने पर किसी दशिा में या मल्टीपुल लाइन इत्यादि की दशा में उपनगरीय स्टेशन के सिवाय विपरीत दिशाओं में चल रही गाड़ियों दोनों गाड़ियों के गार्ड एक दूसरे की गाड़ियों की जांच कर हरा हाथ सिगनल का आदान-प्रदान करेंगे। यदि कोई असामान्य बात दिखाई पड़ती है तो दूसरी गाडी के गार्ड एवं लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये खतरा का हाथ सिगलन दिखाया जायेगा।

4.43 <u>गार्ड पूरी तरह निगाह रखेंगे</u> : यात्रा के दौरान और स्टेशनों पर रुकने के समय प्रत्येक गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा और समय-समय पर स्वयं इस बात से संतुष्ट हो लेगा (टेल) बोर्ड और ब्रेकयान की बत्तियाँ अपने स्थान पर हैं और आवश्यकतानुसार, वे सभी तेज रोशनी दे रही है और गाड़ी हर प्रकार से पूर्ण है और वह सुरक्षित तथा सही रुप से आगे बढ़ रही है।

<u>टिप्पणी</u> : 'ब्रेकयान' 'लैम्प' में 'टेललैम्प' भी शामिल है ।

<u>स.नि.4.43 (1)</u> राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस का गार्ड नियमित ब्रेकयान में यात्रा न करें, वह केवल उन्हीं स्टेशनों पर, जहाँ गाड़ी का रुकना निर्धारित है, सा.नि.4.43 के अंतर्गत अनुदेश का अनुपालन करने के लिए जिम्मेवार होगा।

(2) जब ईएमयू/एमईएमयू/वंदे-भारत ट्रेन सेट पर यात्रियों द्वारा अलार्म चेन खींची जाती है, तो ट्रेन के गार्ड/ट्रेन मैनेजर ईएमयू/एमईएमयू की डिस्क को वापस लगा देंगे या, वंदे-भारत ट्रेन-सेट के मैकेनिकल एस्कॉर्ट स्टाफ इसे हटा देंगे। गार्ड/ट्रेन मैनेजर को सूचित करने के बाद उन्हें दी गई चाबी से यात्री अलार्म सिस्टम को सामान्य स्थिति में रीसेट करें। जब भी ईएमयू/एमईएमयू/वंदे-भारत ट्रेन-सेट पर अलार्म चेन पुलिंग हो तो ट्रेन और स्टेशन स्टाफ के गार्ड और एलपी/मोटरमैन द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जानी चाहिए:

I. जब भी निर्धारित हॉल्ट के बीच ईएमयू/एमईएमयू/वंदे-भारत ट्रेन पर अलार्म चेन खींची जाती है, तो एलपी/मोटरमैन को बेल कोड पर गार्ड सिग्नल मिलने तक अपनी ट्रेनों की गति 20 किमी प्रति घंटे तक कम कर देनी चाहिए ईएमयू/एमईएमयू के एसआर 4.51 के अनुसार या वंदे-भारत ट्रेन में प्रदान किए गए संचार के अन्य माध्यमों से ट्रेन के ठहराव को उचित ठहराया जा सकता है।

II. गार्ड को ट्रेन के दोनों ओर नजर रखनी चाहिए ताकि यह पता लगाया जा सके कि क्या कोई अप्रिय घटना है जो ट्रेन को तत्काल रोकने के लिए उचित होगी। यदि गार्ड/ट्रेन प्रबंधक को कोई गंभीर घटना दिखाई देती है, तो उसे एसआर.4.51 के अनुसार बीट के साथ इसकी सूचना देनी चाहिए या अन्यथा एलपी/मोटरमैन को ट्रेन को तुरंत रोकने के लिए (पुलों को छोड़कर) और आवश्यकतानुसार स्थितियों से निपटने के लिए कहना चाहिए। हालाँकि, यदि गार्ड पूरी तरह से संतुष्ट है कि कोई अप्रिय घटना नहीं हुई है, तो उसे सामान्य गति फिर से शुरू करने के लिए एलपी/मोटरमैन को दो बीट या ट्रेन में उपलब्ध संचार के अन्य माध्यमों के माध्यम से ट्रेन को अगले अनुसूचित अनुसूचित पर लाना चाहिए।

(ए) अलार्म चेन खींचे जाने पर, मोटरमैन/एलपी और गार्ड घटना के बारे में स्टेशन के कर्मचारियों का ध्यान आकर्षित करने या संचार के उपलब्ध साधनों के माध्यम से सूचित करने के लिए बार-बार निर्धारित कोड की सीटी बजाएंगे।

(बी) ड्यूटी पर तैनात एसएम से लगातार सीटी या सूचना सुनने पर, स्टेशन स्टाफ/जीआरपी/आरपीएफ (यदि स्टेशन पर उपलब्ध है) को आने वाली ट्रेन की ओर दौड़ना होगा और उस डिब्बे में उपस्थित होना होगा जहां से चेन खींची गई है। ईएमयू/एमईएमयू के गार्ड या वंदे भारत के मेंटेनेंस एस्कॉर्ट स्टाफ ट्रेन शुरू करने से पहले डिस्क को रीसेट कर देंगे या यात्री अलार्म सिस्टम को सामान्य स्थिति में रीसेट कर देंगे।

(सी) यदि खराबी के कारण इसे रीसेट करने में कठिनाई होती है, तो ईएमयू/एमईएमयू का मोटरमैन इसे ठीक करने का प्रयास करेगा या ट्रेन को बिना किसी देरी के अगले रखरखाव स्थान (मार्ग/गंतव्य) तक ले जाना चाहिए, जहां खराबी को सुधारा जाए.

(डी) एसीपी की प्रत्येक घटना को सीटीआर/मोटरमैन/एलपी की लॉग बुक में दर्ज किया जाना चाहिए।

टिप्पणी- उप-पैरा I), II) ए., बी., डी. ईएमयू/एमईएमयू और वंदे-भारत ट्रेन सेट दोनों के लिए लागू हैं। (C/S 14)

4.44 **<u>प्रथम स्टॉप सिगनल पर रूकी हुई गाड़ी</u>** :

1. **जब बिना किसी स्पष्ट कारण के किसी गाड़ी को पाँच मिनट तक प्रथम स्टॉप सिगनल पर खड़ा रखा जाता है तो गार्ड को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ब्रेक्समैन नहीं है**
तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट किसी फायरमैन या सहायक लोको पायलट के केबिन या स्टेशन जाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। केबिन या स्टेशन जाते हुए ब्रैक्समैन या फायरमैन या फायरमैन या सहायक लोको पायलट स्टेशन की और रोक स्टॉप सिगनल पर गाड़ी रुकते ही गार्ड इस बात की जाँच करेगा कि टेल बोर्ड या टेल लैम्प ठीक तरह प्रदर्शित है और वह गाड़ी के पीछे की और सतर्कता से निगाह रखेगा। पन्द्रह मिनट या इससे कम समय के बाद, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये, चाहे कारण स्पष्ट है या नहीं, गार्ड नियम 6.03 में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी के पीछे की सुरक्षा के लिए प्रस्थान करेगा। यदि इसी बीच सिगनल 'ऑफ' कर दिया जाता है या लोको पायल्ट को सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने का आवश्यक प्राधिकार मिल जाता है तो वह गार्ड को वापस बुलाने के लिए निर्धारित कोड में सीटी देगा और गाड़ी चलाने से पहले उसके साथ हैंड सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा।

2. **यदि गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो ये ड्यूटी लोको पायलट को करना होगा ।**

4.45 **<u>लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना</u> :**

1) **यदि गार्ड को खतरे की आशंका है या वह किसी कारण गाड़ी को रोकना आवश्यक समझता है तो वह लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए यथाशिक्त प्रयत्न करेगा।**

2) **यदि इंजन को संकेत भेजने के लिए कोई अन्य संचार साधन नहीं है और गार्ड लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना चाहता है तो वह तेजी से हैंड ब्रेक लगाएगा और उतनी ही तेजी से झटपट उसे खोलेगा तथा जहाँ यह संभव है, वह साइड बत्तियों को उलटा कर देगा जिससे कि लाल रोशनी इंजन की और दिखाई दे ।**
3) **जब लोको पायलट का ध्यान आकर्षित हो जाता है तब आवश्यक हैंड सिगलन दि खाऐ जाएंगे ।**
4) **यदि गाड़ी में निरंतर ब्रेक व्यवस्था है तो आपात काल में गाड़ी रोकने के लिए गार्ड उस ब्रेक को धीरे-धीरे लगा सकता है।**

4.46 **<u>गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता</u>** : **लोको पायलट को गार्ड के हैंड ब्रेक की सहायता की आवश्यकता पड़ती है तो वह, निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा, और यदि आवश्यक है तो बार-बार बजाएगा अथवा यदि ब्रेक सीटी लगी हुई है तो उसे बजाएगा और लोको पायलट तथा गार्ड क बीच यदि संचार के कोई अन्य साधन है तो वह उनका भी उपयोग गरेगा।**

4.47 **<u>गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना</u> :**

1) **यदि लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक सीटी बजाता है तो गार्ड तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगायेंगे।**
2) **यदि गार्ड तेज ढाल पर उतर रही है और यदि गाड़ी की चाल को स्थिर करने की आवश्यकता है तो गार्ड अपने हैन्डब्रेक द्वारा लोको पायलट की सहायता करेंगे।**

स.नि.4.47 किसी भी दशा में ब्रेक को इस तरह नहीं लगाना चाहिए कि चक्के फिसलने लगें अर्थात घूमने से रुक जांये।

4.48 **इंजन को गाड़ी से अलग करने के लिए गार्ड की अनुमति : जब गाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर या कहीं भी उतार-चढ़ाव पर खड़ी की जाती है तो गार्ड की अनुमति के बिना, लोको पायलट अपने इंजन को गाड़ी से अलग नहीं करेगा। गार्ड ऐसी अनुमति देने से पहले स्वयं इस बात से संतुष्ट हो लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह से कस कर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।**
वशर्ते जहां कहीं भी संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहां विशेष अनुदेशों द्वारा, इंजनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णत: निषेध लगाया जा सकता है ।

4.49 **<u>गाड़ी को चलाना तथा रोकना</u>** : **लोको पायलट गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिए चलाएगा और रोकेगा।**

4.50 **<u>इंजन सीटी का बजाना</u>** :

1) **विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय लोको पायलट सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में, सीटी के लिए निर्धारित कोर्ड के अनुसार इंजन की सीटी बजाएगा ।**

(ए) इंजन को चलाने से पहले,

(बी) सुरंग में प्रवेश करते समय, तथा

(सी) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं ।

3) इंजन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा ।

<u>स.नि.4.50</u> (ए) निम्नलिखित सीटी लोको पायलट द्वारा आवश्यक रुप से प्रत्येक के सामने अंकित उद्देश्यों हेतु बजाये जायेंगे।

<u>टिप्पणी</u> : **'0'** सेकेत करता है छोटी सीटी एवं **'----'** लंबी सीटी संकेत करता है।

क्रमांक	इंजन सीटी कोड	संकेत	
1	**0**	ए)	**स्टार्ट करने के पूर्व -**
		i)	एसेस्टिंग/बैकिंग इंजन के लोको पायलट को संकेत देने हेतु कि सबसे अगला इंजन का लोको पायलट चलने हेतु तैयार है ।
		ii)	एसेस्टिंग/बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा सबसे अगला इंजन को अभिस्वीकृति !
		iii)	लोको के काम समाप्त होने पर लोको यार्ड छोड़ने हेतु इंजन तैयार है ।
		iv)	इंजन लोकोयार्ड जाने को तैयार है ।
		बी)	**यात्रा के दौरान -**
		i)	दूसरे इंजन की सहायता की आवश्यकता नहीं है।
		ii)	एसेस्टिंग/बैकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा अभि-स्वीकृति की सहायता बंद कर दिया गया.
2	**0 --**	**पीछे लगे इंजन से सहायता आवश्यक है।**	
3	**00**	ए)	गार्ड से सिगनल मांगना।
		बी)	गार्ड द्वारा सिगनलों का आदान-प्रदान नहीं किया गया।
		सी)	स्टेशन कर्मचारियों द्वारा सिगनलों का आदान-प्रदान नहीं किया गया ।
4	**-- 0**	ए)	गार्ड ब्रेक रिलीज करें।
		बी)	स्टेशन / मध्य सेक्शन से गाड़ी का इंजन स्टार्ट करने के पूर्व।
		सी)	साइडिंग में बैक करने के बाद मेन लाईन क्लियर है।
5	**000**	ए)	गार्ड ब्रेक लगावें ।
		बी)	गार्ड सहायता करें गाड़ी नियंत्रण से बाहर है ।
6	**0000**	ए)	दुर्घटना, विफलता या अवरोध या अन्य विशिष्ट कारणों से गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है ।
		बी)	गाड़ी की पीछे से रक्षा करें।
7	**- 0**	सर्किट ब्रेकर खोलना (डी जे) ।	
8	**- 00**	ए)	गार्ड के इंजन पर आने हेतु ।
9	**0 - 0**	ए)	टोकेन प्राप्त नहीं हुआ।
		बी)	टोकेन छूट गया ।
		सी)	गलत प्रस्थान प्राधिकार के साथ ।
		डी)	उचित प्राधिकार पर रोक सिगनल ऑन अवस्था में पार करना।
10	**-**	ए)	स्टार्ट करने के पूर्व- ढलानवाले खंड में वैक्यूम का पुनर्निर्माण स्प्रैग को हटाने का संकेत ।
		बी)	किसी स्वचालित रोक सिगनल या अनुमेय स्टॉप सिगनल का 'ऑन स्थिति में पार करना ।
		सी)	किसी इंटरमीडियट ब्लॉक स्टॉप सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करना जब सिगनल पोस्ट पर का फोन खराब हो एवं इस प्रकार लोको पायलट पिछला स्टेशन से संपर्क करने में असमर्थ हो।

क्रमांक	इंजन सीटी कोड	संकेत		
		डी)	चलने के दौरान गार्ड के सिगनल की अभिस्वीकृति।	
11	**- - -**	ए)	**(i)**	समपार फाटक पर पहुँचते समय लोको पायलट द्वारा सविराम (Intermittent) सीटी बजाना
			(ii)	समपार फाटक या सुरंग या प्रतिबंधित दृश्यता वाले क्षेत्र निरंतर या मोड़ या कटिंग या दुर्घटनास्थल या कुहासा, तूफान या अन्य कारणों से सिगनल को देखना बाधित हो तो

			वहाँ पहुँचते समय ।
		बी)	पीछे की और बचाव करने वाले रेल कर्मचारी को वापस बुलाने हेतु।
		सी)	मैटेरियल ट्रेन चलने के लिये तैयार है।
		डी)	किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय।
		ई)	किसी स्टॉप सिगनल पर **'ऑन'** स्थिति में पहुँचते समय ।
	- -	एफ)	किसी स्टॉप सिगनल पर रुका हुआ ।
		जी)	इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल **'ऑन'** स्थिति में।
		(एच)	**चौकीदार रहित** समपार पर RW/L बोर्ड से समपार तक लगातार सीटी बजायी जाएगी ।
12	**- 0 - 0**	ए)	गाड़ी विच्छेद ।
		बी)	गाड़ी अपूर्ण पहुँचना ।
13	**00 -**	ए)	अलार्म चेन खींचा गया।
		बी)	इंजन में अपर्याप्त वैक्यूम।
		सी)	गार्ड द्वारा वैक्यूम ब्रेक लगाया गया।
		डी)	अन्तर संचार माध्यम उपकरण का उपयोग किया गया।
14	**-- --**		पैन्टोग्राफ उठाएं दूसरे इंजन द्वारा अभिस्वीकृत किा जाना।
15	**- 0 -**		पैन्टोग्राफ नीचे गिरायें, दूसरे इंजन द्वारा अभिस्वीकृत किया जाना।
16	**-- 00**	ए)	सिगनल का हत्था झुका है किन्तु रोशनी बुझी है
		बी)	सिगनल का हत्था अनुचित एवं अपर्याप्त रुप में **'ऑफ'** है।
		सी)	सिगलन खराब है।
17	**-- -- --**		फाउलिंग मार्क क्लियर नहीं है ।
18	**000000**	ए)	खतरा की आशंका ।
		बी)	पहुँचने वाली गाड़ी के लोको पायलट को खतरा का संकेत जिसका रास्ता फाउल्ड है या किसी अन्य कारण से अवरुद्ध है।
		सी)	इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण विफल होने की स्थिति में कार्य करते समय या जब एकहरी लाइन कार्यप्रणाली दोहरी लाइन पर चालू हो तो कार्य करते समय ।
		डी)	दोहरी लाइन पर गलत दिशा में चलते समय या स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र या विपरीत दिशा में चलते समय या एबसोल्यूट परमीसिव ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में स्थापित दिशा में चलते समय।

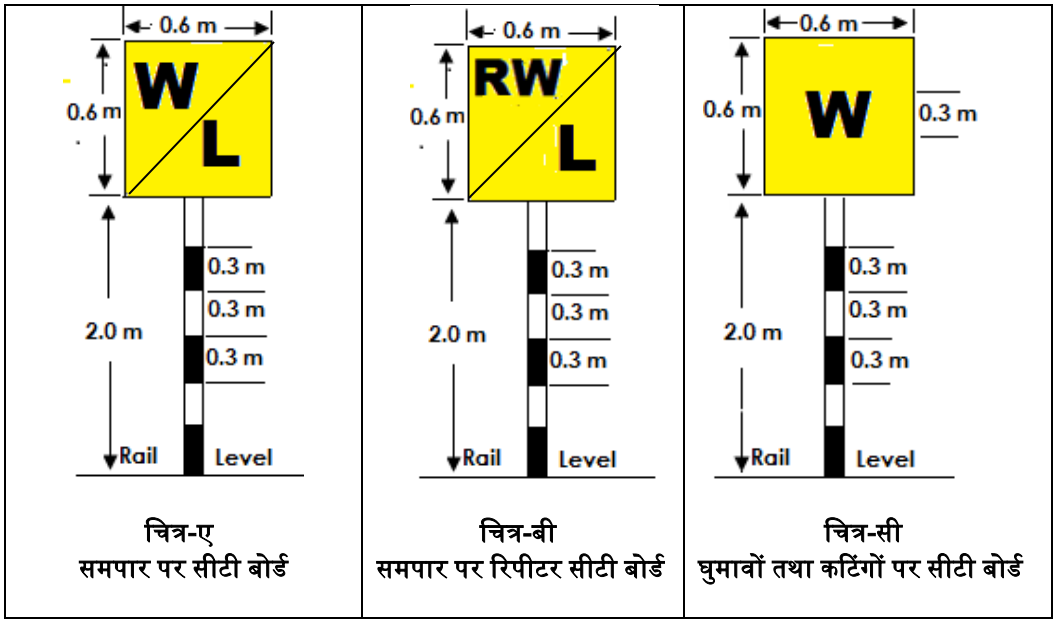
सहायक नियम 4.50(बी) : लोको पायलट/मोटरमैन को नजदीक आ रहे चौकीदार सहित/चौकीदार रहित समपार के संबंध में पूर्व चेतावनी देने तथा समपारों पर गेटमैन और सड़क उपयोक्ताओं को पहुँच रही गाड़ी के बारे में सावधान करने के उद्देश्य से सीटी/हॉर्न बजाने का संकेत देने के लिए W/L बोर्ड **[स.नि.4.50 (ए) के अंतर्गत क्रम सं. 11(ए)(i) देखें]** उपलब्ध कराए गए हैं । लोको पायलट/मोटरमैन W/L बोर्ड के पास से रुक-रुक कर सीटी/हॉर्न बजाएगा ।

समपार के लिए दो प्रकार के सीटी बोर्ड अर्थात् W/L और RW/L होते हैं । ये बोर्ड पीले रंग में 0.6 मी. चौकोर बोर्ड होंगे जिनके उपयुक्त अक्षर काले रंग में लिखे होंगे तथा सफेद एवं काले रंग से रंगे एक खम्भे पर लगे होंगे और बोर्ड के निचले हिस्से को पटरी सतह से 2.0 मी. की ऊंचाई पर रखा जाएगा। बोर्ड को रात में प्रकाशित नहीं किया जाएगा ।

i) सभी चौकीदार रहित एवं चौकीदार सहित समपारों के अप्रोचों पर समपार के दोनों ओर 600 मीटर की दूरी पर W/L अक्षरों वाले सीटी बोर्ड लगाए जाएंगे, जैसा कि चित्र (ए) में दर्शाया गया है। सड़क उपयोक्ताओं/ मोटर वाहनों को स्पष्ट सुनाई पड़ने वाली श्रव्य चेतावनी देने के लिए उपर्युक्त 4.50 (बी) के अनुसार सीटी बोर्ड नजर आते ही लोको पायलट/मोटरमैन सीटी/हॉर्न बजाएंगे, जैसा कि नीचे दिया गया है –

ए) चौकीदार नियुक्त समपार फाटक पर W/L बोर्ड से समपार फाटक तक रुक-रुक कर सीटी बजाएंगे।

बी) **चौकीदार रहित** समपार पर W/L बोर्ड से RW/L बोर्ड तक रुक-रुक कर सीटी तथा RW/L बोर्ड से समपार तक **लगातार** सीटी बजाएंगे।



ii) चौकीदार रहित समपारों के अप्रोचों पर दोनों ओर 250 मीटर की दूरी पर चित्र (बी) के अनुसार RW/L अक्षरों के साथ रिपीटर सीटी बोर्ड और उसके बाद W/L बोर्ड लगाए जाएंगे ।

टिप्पणी : यदि एक समपार का W/L बोर्ड, आरडब्ल्यू/एल बोर्ड अथवा अन्य समपार के लगातार सीटी बजे जाने वाले क्षेत्र के निकट (अर्थात् समपार के 250 मीटर के भीतर) अवस्थित है तब RW/L बोर्ड के लिए निर्धारित सीटी कोड बजाया जाएगा ।

4.51 <u>लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी</u> : संचार की व्यवस्था उपलब्ध है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जाएगा।

<u>स.नि 4.51</u>

SR. 4.51 –

मोटरमैन/लोको पायलट एवं गार्ड के बीच घंटी संकेत (EMU/MEMU/DEMU एवं अन्य ट्रेन सेट के लिए):

(a) मोटरमैन/लोको पायलट द्वारा प्रारंभ किए जाने वाले तथा गार्ड (TMR) द्वारा प्रत्याभूत (स्वीकृत) किए जाने वाले घंटी संकेत।

SL	मोटरमैन/लोको पायलट द्वारा प्रारंभ किया गया घंटी संकेत।		गार्ड द्वारा प्रत्याभूत (स्वीकृत)।	
	Bell code	Meaning	Bell code	Meaning
1.	0	सिग्नल 'ऑन' है अथवा ट्रेन प्रारंभ करने में असमर्थ। अथवा आपात स्थिति में ट्रेन रोकें।	0	प्रत्याभूति (स्वीकृति)।
2.	00	सिग्नल "ऑफ" है अथवा प्रस्थान के लिए तैयार। कॉलिंग-ऑन सिग्नल "ऑफ" है।	00	सभी शर्तों का सुनिश्चित करते हुए प्रस्थान करने की सलाह।
3.	00	स्टेशन के निकट पहुँचने से पूर्व / रन-थ्रू स्टेशन से गुजरने से पूर्व।	00	यदि ट्रेन निर्धारित है कि वह आने वाले स्टेशन से बिना रुके गुजरेगी।
			0	यदि ट्रेन निर्धारित है कि वह आने

				वाले स्टेशन पर रुकेगी।
4.	000	मोटरमैन/लोको पायलट द्वारा गार्ड की आवश्यकता।	000	प्रत्याभूति कर लोको पायलट/मोटरमैन की सहायता हेतु आगे बढ़ें।
5.	00 Pause 00	'ऑन' स्थिति में ऑटोमैटिक सिग्नल / प्रकाशित 'A' मार्कर युक्त सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल / गेट सिग्नल को पार करने हेतु।	00 Pause 00	सभी शर्तों को सुनिश्चित करते हुए प्रस्थान की अनुमति दें।
6.	0 Pause 0	गति प्रतिबंध क्षेत्र समाप्त, सामान्य गति पुनः प्रारंभ करें।	0 Pause 0	पुष्टि करें।
7.	0000	ट्रेन की पीछे से सुरक्षा करें।	0000	प्रत्याभूति कर सुरक्षा हेतु आगे बढ़ें।

(b) गार्ड (TMR) द्वारा दिए जाने वाले तथा मोटरमैन/लोको पायलट द्वारा प्रत्याभूत (स्वीकृत) किए जाने वाले घंटी संकेत:

SL	गार्ड द्वारा प्रारंभ किया गया घंटी संकेत।		मोटरमैन/लोको पायलट द्वारा प्रत्याभूति (स्वीकृत)।	
	Bell code	Meaning	Bell code	Meaning
1.	0	आपात स्थिति में ट्रेन रोकें।	0	ट्रेन रोकें।
2.	0	प्रस्थान सिग्नल 'ऑन' है।	0	प्रत्याभूति (स्वीकृति)।
3.	00	प्रस्थान सिग्नल "ऑफ" है अथवा प्रस्थान की सलाह। अथवा कॉलिंग-ऑन सिग्नल "ऑफ" है।	00	प्रस्थान की सभी शर्तें सुनिश्चित करते हुए ट्रेन प्रारंभ करें।
4.	00 Pause 00	प्रस्थान की शर्तों को सुनिश्चित करते हुए 'ऑन' स्थिति में ऑटोमैटिक सिग्नल / प्रकाशित 'A' मार्कर युक्त सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल / गेट सिग्नल को पार करने का संकेत दें।	00 Pause 00	प्रत्याभूति कर प्रस्थान करें।
5.	0 Pause 0	गति प्रतिबंध क्षेत्र समाप्त, (T/P बोर्ड पार करते समय) सामान्य गति पुनः प्रारंभ करें।	0 Pause 0	प्रत्याभूति कर गति पुनः प्रारंभ करें।
6.	000 Pause 000	निर्धारित गति से अधिक होने पर मोटरमैन/लोको पायलट को चेतावनी देने हेतु।	000 Pause 000	प्रत्याभूति कर निर्धारित गति पुनः प्रारंभ करें।
7.	00000	(जहाँ लागू हो) ट्रेन को पीछे धकेलने की सलाह दें।	00000	प्रत्याभूति कर हैंड सिग्नल आदि का पालन करते हुए आगे बढ़ें।

नोट: "0" बीट की संख्या को दर्शाता है।

** जब अग्रणी ड्राइविंग कक्ष (लीडिंग ड्राइविंग कम्पार्टमेंट) में स्थित ड्राइविंग उपकरण दोषपूर्ण हो जाए, अथवा मोटरमैन/लोको पायलट को अग्रणी कक्ष के अतिरिक्त किसी अन्य कक्ष से ट्रेन चलाना आवश्यक हो, तो गार्ड अग्रणी ड्राइविंग कक्ष में ही उपस्थित रहेगा। (C/S 26)

4.52 <u>पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना</u> - लोको पायलट या फायरमैन स्टेशन यार्ड या सुरंग में से पास होते समय या जब इंजन पुल पर हो, तब पानी .याग या सिंडर बाहर नहीं फेकेगा।

4.53 <u>होज पाईप या वाटर क्रेन</u> - किसी टंकी या वाटर कॉलम से पानी लेने के बाद लोको पायलट का यह कर्तव्य है कि वह पाइप या भुजा को लाइन के ऊपर से अलग हटा दे और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बाँध दे।

4.54 <u>यात्री</u> - प्रत्येक गार्ड गाड़ी में चढ़ने तथा उतरने वाले को पूरी सहायता देगा।

जी. <u>गाड़ी के पहुँचने पर कर्मचारियों के कर्त्तव्य</u>

4.55 पावर बन्द करना और भार का विशेष ध्यान रखते हुए, - गाड़ी रोकते समय लोको पायलट लाइन के उतार- चढ़ाव, मौसम की स्थिति पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लम्बाई यह निश्चित करेगा कि पावर कहाँ बन्द की जाए।

4.56 गार्ड यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाऊलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए- जब गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो गार्ड यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ तक संभव है उसकी गाड़ी का अन्तिम वाहन सभी प्वाइंटस और कॉसिंग के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बचकर खड़ी हो। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरंत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए स्टॉप हैंड सिगनल दिखाएगा।

<u>स.नि.4.56</u> : (ए) रुकने वाली गाड़ी के गार्ड की यह देखना ड्यूटी है कि उसकी गाड़ी पूर्ण रूप से पहुँच चुकी है। यदि गाड़ी पूर्ण रुप से नहीं पहुँची हो तब गार्ड निजी तौर पर तत्काल इसकी सूचना स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर/ केबिनमैन को देगा, और जैसी भी स्थिति हो, आवश्यक कदम उठाए जाए

बी) हत्था वाले सिग्नल क्षेत्रों में गार्ड यह देखेगा कि उसकी गाड़ी के आगमन हेतु "ऑफ" किये गये सभी सिग्नल वापस "ऑन" स्थिति में कर दिए गये हैं। यदि कोई सिग्नल वापस "ऑन" स्थिति में नहीं किया गया हो तो वह तत्काल स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा एवं अपनी गाड़ी को बचाने के लिए खतरे का हाथ सिग्नल लहरायेगा। वह अपने रफ जरनल बुक में इस तथ्य का उल्लेख करेगा और संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में इसकी अभ्युक्ति देगा।

सी) जब केबिन बीच में स्थित होने के कारण रूकती हुई गाड़ी की अंतिम वाहन संकेतक स्टेशन मास्टर / केबिन स्टेशन मास्टर "गाड़ी इन्टैक्ट रजिस्टर" के साथ किसी स्टेशन कर्मचारी को गाड़ी के गार्ड के पास भेजेगा जो एक आश्वासन के रूप में कि गाड़ी का पूर्ण आगमन हो गया है और यह फाउलिंग मार्क को अच्छी तरह पा कर रूकी है। कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित उपर्युक्त रजिस्टर वापस पाने के बाद पीछे के ब्लॉक स्टेशन को "ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन" रिपोर्ट भेजेगा।

"ट्रेन इन्टैक्ट रजिस्टर" में निम्नलिखित कॉलम होंगे :-

<u>दिनांक</u>	<u>गाड़ी सं.</u>	<u>लाइन सं.</u>	आगमन का <u>समय</u>	फाउलिंग मार्क पूरी तरह पार कर गाड़ी के पूर्णत: आगमन <u>के संकेतस्वरूप गार्ड का हस्ताक्षर एवं हस्ताक्षर का समय</u>

4.57 <u>इंजन काटना</u> : यदि गाड़ी खड़ी कर दी जाती है और इंजन को अकेले या वाहनों सहित शेष गाड़ी से अलग करना आवश्यक है तो गाड़ी का युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले, गार्ड इस बावत स्वयं संतुष्ट हो लेगा कि ब्रेकयान के ब्रे कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए गए हों।

स.नि. 4.57 लोको पायलट गाड़ी से अपने इंजन का कपलिंग प्रारंभिक स्टेशन पर जोड़ने और इंजन बदलाव वाले स्टेशनों या किसी स्टेशन पर जहाँ लोको - आवश्यकता हेतु इंजन का कपलिंग काटना आवश्यक हो, काटने हेतु उत्तरदायी होगा। दूसरे स्टेशनों पर कपलिंग काटने एवं जोड़ने हेतु स्टेशन कर्मचारी उत्तरदायी होगा। गाड़ियों तथा इंजन टेंडर के बीच के वैक्यूम पाइप जोड़ने की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए।

4.58 <u>लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए</u> - यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ तक संभव है, उसका इंजन सब पॉइंटों और क्रॉसिंगो के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बच कर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन

मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा तथा अवरूद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए रोक (स्टॉप) हैंड सिग्नल दिखाएगा।

स.नि. 4.58 हत्था वाले (सेमाफोर) सिग्नल क्षेत्र में एकहरी लाइन पर पहुँचने पर / रूकते समय, लोको पायलट विपरीत दिशा का सिग्नल अवश्य देखेगा और यदि वह पाता है कि जिस लाइन पर उसकी गाड़ी खड़ी है उस लाइन का सिग्नल "ऑफ" कर दिया गया है तो वह तत्क्षण इस तथ्य की सूचना स्टेशन कास्टर / केबिन मास्टर / केबिन मैन को अवश्य देगा। यदि उसी समय विपरीत दिशा से आती गाड़ी दिखाई पड़ती है तो आती हुई गाड़ी की ओर खतरे का हाथ सिग्नल दिखायेगा और लगातार सीटी बजाकर पहुँचती गाड़ के लोको पायलट का ध्यान गाड़ी रोकने हेतु आकर्षित करेगा। संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में आवश्यक टिप्पणी भी दर्ज की जायेगी।

4.59 <u>सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना</u> - यदि सवारी गाड़ी किसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर या उसके आगे या पीछे खड़ी कर दी जाती है तो लोको पायलट उसे तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसे गार्ड का आदेश नहीं मिल जाता है या जब उसे कोई दुर्घटना बचानी है।

4.60 <u>गार्ड गाड़ी को, बिना किसी को सौंपे, छोड़कर नहीं जाएगा</u> – जब तक कि गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार ठीक प्रकार किसी को सौंप नहीं दी जाती, गार्ड उसे छोड़कर नहीं जाएगा।

स.नि. 4.60 ए) कोई भी गार्ड अपने दौरा (रनिंग) के अंत में बिना स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा करने की अनुमति प्राप्त किये स्टेशन नहीं छोड़ेगा। स्टेशन छोड़ने के पहले वह यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी के कागजात वहिर्गामी गार्ड या गाड़ी लिपिक द्वारा हस्ताक्षरित कर दिये गये हैं। इसके बाद भी वह उस स्टेशन के सभी परेषण, पार्सल रवन्ना बिल, प्रेषित सामग्री इत्यादि एवं उसके आगे के स्टेशनों के उपरोक्त सभी वस्तुएं सौंप देगा।

बी) प्रत्येक गार्ड अपनी गाड़ी से संबंधित अपने पास के सभी जर्नल तथा दस्तावेज कार्यरत स्टेशन मास्टर को अपने दौरा (रनिंग) की समाप्ति पर प्लेटफार्म छोड़ने के पूर्व सौंप देगा यदि इस उद्देश्य से कोई बक्सा रखा हो, तो ऐसे दस्तावेज उसमें डाल देगा।

सी) दो या अधिक मंडलों पर गाड़ी के चलने के दशा में गार्ड प्रत्येक मंडल के कागजात अलग अलग सुपुर्द करेगा और स्टेशन छोड़ने के पूर्व रोस्टर पर अपने नाम का हस्ताक्षर भी अवश्य करेगा।

4.61 <u>लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़कर नहीं जाएगा</u> – ड्यूटी करता हुआ कोई भी लोको पायलट अपने काम करते हुए इंजन या स्वचालित (सेल्फ प्रॉपेल्ड) वाहन को, चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर तब तक नहीं जाएगा, जब तक कि ऐसा करना नितान्त आवश्यक नहीं है और उसके इंजन या स्वचालित (सेल्फ प्रॉपेल्ड) वाहन का प्रभार (चार्ज) किसी सक्षम रेल सेवक को सौंप नहीं दिया गया है। लोको पायलट स्वचालित (सेल्फ प्रॉपेल्ड) वाहन को, जिस पर वह अकेला ही है, आवश्यकता पड़ने पर छोड़कर जा सकता है परन्तु यह तब, जब उसने कैब में ताला लगा दिया है और वाहन को निचल गिर में डालने के साथ-साथ इगनीशन स्विच को ऑफ कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद, उसमें ताला लगा दिया है।

एच. <u>मैटेरियल ट्रेन का संचालन</u>

4.62 <u>ब्लॉक सेक्शन में मैटेरियल ट्रेन का संचालन</u> – मैटेरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि. 4.62 ए) डिविजनल मैटेरियल गाड़ी का गार्ड यह देखने के लिए उत्तरदायी होगा कि उसकी गाड़ी के सभी वाहनों के ब्रेक आवश्यकता पड़ने पर लगाये जा सकें। जब लाइन के किसी खंड पर जहाँ 150 में 1 से तीखा ढलान हो, वहाँ काम कर रहा हो तो लोको पायलट अपनी गाड़ी चलाने के पहले देखेगा कि ब्रेकों की पर्याप्त संख्या कार्यशील है ताकि वह गाड़ी नियंत्रित करने में समर्थ हो सके।

बी) डिविजनल मैटेरियल गाड़ी जिस सेक्शन में काम करेगी उसके पिछले स्टेशन पर अवश्य रूकेगी और गार्ड स्टेशन मास्टर को फार्म ई.223 में आवेदन भेजेगा जिसमें इस सूचना के ऊपर की प्रति अलग करने से पहले इस सूचना की अभिलेख प्रति भेजने का समय लिखकर यह लिखा जायेगा कि वह किस समय एक
प्रस्थान हेतु तैयार होगा जिसके नीचे कार्बन प्रति में पेंसिल से स्टेशन मास्टर सूचना प्राप्त करने का समय एवं उसका उत्तर भेजने का समय लिखेगा वह अपना उत्तर भी लिखेगा जिसमें इस बात का उल्लेख करेगा कि उसने डिवीजनल मैटेरियल गाड़ी को चलाने की क्या व्यवस्था किया हैं। तत्पश्चात वह एक प्रति अपने पास रखेगा और दूसरी प्रति उस किताब के साथ डिवीजनल मैटेरियरल गाड़ी के गार्ड के पास भेजेगा।

सी) स्टेशन मास्टर फार्म ई.223 में सूचना प्राप्त करने के बाद ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को मैटेरियल गाड़ी के कार्य करने की समयावधि एवं यह तथ्य कि कार्य के बाद क्या गाड़ी अगले स्टेशन की ओर बढ़ेगी या जिस स्टेशन से चली है उसी स्टेशन की ओर लौटेगी, सूचित करेगा । इस सूचना की प्राप्ति स्वीकृति संदेश को प्राइवेट नम्बर के साथ दुहराकर किया जायेगा ।

डी) डबल लाइन सेक्शन पर मैटेरियल गाड़ी काम की समाप्ति पर सामान्यत: अगले स्टेशन की ओर बढ़ेगी । तथापि पूर्व व्यवस्था के अंतर्गत उस लाइन पर जिस स्टेशन से चली थी उसी स्टेशन पर भी लौट सकती है । जब उसी लाइन पर लौटने की आवश्यकता हो तो डिवीजनल मैटेरियल गाड़ी सही लाइन के प्रथम रोक सिग्नल पर या गलत लाइन जिस पर वह लौट रही हो, के अंतिम रोक सिग्नल में से जो पहले मिले, के सामने आकर अवश्य खड़ी होगी । उसके बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर का ध्यान आकृष्ट करने हेतु लोको पायलट अपने इंजन की सीटी बजायेगा और वहाँ तब तक खड़ा रहेगा जब तक कि स्टेशन मास्टर फार्म टी/409 पर जारी सावधानता आदेश द्वारा प्रवेश के लिए अधिकृत नहीं करता है ।

ई) स्टेशन मास्टर फार्म टी/409 पर सावधानता आदेश भी लोको पायलट को जारी करेगा जिसमें साफ-साफ लिखा होगा कि -

i) गाड़ी उसके स्टेशन तथा अगले स्टेशन के बीच किसी लाइन पर कार्य करेगी,

ii) क्या उसे भेजनेवाले स्टेशन की ओर लौटना है या अगले स्टेशन की ओर जाना है,

iii) वह समय जब उस गाड़ी को स्टेशन पर पहुँचना है,

एफ) जब इंजन गाड़ी को पीछे से ठेल रहा हो या आपात स्थिति या विशेष परिस्थितियों में जब इंजन गाड़ी के बीच में लगाया गया हो तथा ब्रेकवान आगे चल रहा हो तो -

i) सीधी लाइन पर गति सीमा 25 किमी.प्र.घं. और टर्न आउट या जहाँ ढलान 150 में 1 से अधिक तीखा हो, पर 8 किमी.प्र.घं. से कतई अधिक नहीं होना चाहिए ।

ii) गार्ड को अवश्य ही आगे चल रहे ब्रेकवान में चलना चाहिए एवं लोको पायलट सिग्नल अवश्य दिखाते रहना चाहिए ।

iii) गाड़ी के चालक दल को चौकस निगाह रखनी चाहिए विशेषकर जिस दिशा में गाड़ी बढ़ रही हो और किसी अवरोध के पहले रूकने के लिये तैयार रहना चाहिए ।

जी) जब इंजन ट्रेन को घक्का दे रही हो अथवा ट्रेन के बीच में खड़ी हो और ब्रेकयान आगे नहीं लगा हो -

i) स्पीड 8 किमी. प्र.घं. से अधिक नहीं होगी ।

ii) गार्ड आगे चल रहे वाहन (डिब्बे) में सवार होगा ।

उप खंड च (iii) का सख्ती से पालन किया जाएगा ।

नोट : जब इंजन ट्रेन को घक्का दे रही हो तो गार्ड और लोको पायलट ट्रेन को पूर्ण नियंत्रण में रखने के लिए अतिरिक्त निगरानी रखेंगे ।

4.63 <u>मैटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मी</u> : मैटेरियल ट्रेन का गार्ड गाड़ी चलाने का सिग्नल देने से पहले, यह देख लेगा कि कर्मी गाड़ी पर चढ़ गए हैं और उन्हें बैठ जाने की चेतावनी देगा ।

4.64 <u>स्थायी रूप से खड़ हुई (स्टेबुल्ड) मैटेरियल ट्रेन की रक्षा</u> :

1. अपरिहार्य परिस्थितियों को छोड़कर, किसी स्टेशन पर कोई मैटेरियल ट्रेन रनिंग लाइन पर स्थायी रूप में खड़ी (स्टेबुल्ड) नहीं की जाएगी ।

2. यदि कोई मैटेरियल ट्रेन किसी स्टेशन पर स्थायी रूप में खड़ी की गई है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित रीति से की जाएगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि -

ए) मैटेरियल ट्रेन के वाहन ठीक प्रकार कसे बंधे हुए है और किसी पॉइंट या क्रॉसिंग का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं ।

बी) जिस लाइन पर मैटेरियल ट्रेन स्थायी रूप में खड़ी की गई है उसके सभी अपेक्षित पॉइंट उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और वे पॉइंट शिकंजे (क्लैम्प) या चटखनी और पनी (बोल्ट और काटर) और तालों से जकड़ दिए गए हैं, तथा

सी) ऐसे तालों की चाबियाँ उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रहेंगे जब तक कि मैटेरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं हैं ।

3. गार्ड तब तक अपना प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बावत समाधान नहीं हो जाता कि मैटेरियल ट्रेन इन नियम में निर्धारित रूप में रक्षित कर दी गई है ।

4.65 <u>रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन</u> : रेल पथ बिछाने, पथ पर कुटाई (ऑन ट्रैक टेम्पिंग) करने वाली अथवा अनुरक्षण मशीनों का संचालन स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा ।

<u>स.नि.4.65</u> "ऑन ट्रैक मशीन" का विवरण एवं कार्यप्रणाली :

1. <u>विवरण</u> :

"ऑन ट्रैक" रेलपथ मशीने स्वनोदित ट्रैक मशीन हैं जो डीजल इंजन द्वारा चालित होकर कोच/वैगर के साथ या उनके बिना रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा स्वीकृत गति से चलती है । ये मशीन विभिन्न प्रकार के रख-रखाव एवं ट्रैक का नवीकरण कार्य जैसे रेलपथ उठाने, समतल करने, एलाइनिंग, समतल रेलपथ तथा कॉटों एवं क्रॉसिंग के टेमपिंग, रेलपथा की गिट्टी की गहरी छनाई, सोल्जर बैलास्ट की सफाई, ट्रैक बैलास्ट की रेगुलेटिंग, रेलपथ का सुदृढ़करण, कॉटों एवं क्रॉसिंग का बदलाव, स्लीपरों का आपस में परिवर्तन इत्यादि जैसे कार्यों के लिये प्रयुक्त होते हैं । ये मशीन शक्तिशाली विद्युत हेड लाइट, फ्लैशर लाइट, दोनों तरफ मार्कर लाइट से युक्त होते हैं, इसके अतिरिक्त विभिन्न विन्दुओं पर वर्किंग लाइट रात्रि में काम करने की सुविधा प्रदान करने हेतु लगाये गये हैं । इन मशीनों का डिजाईन इस प्रकार बनाया गया है कि रात और दिन में दोनों ओर चल सकते हैं । मशीन में शक्तिशाली विद्युत हॉर्न एवं न्यूमेटिक हॉर्न भी लगाने के लिये लगाये गये हैं ।

ये मशीन ओपेनलाइन पर कार्य संपादन हेतु लागू प्रचलित कार्यप्रणाली के अंतर्गत ट्रेन की तरह कार्य करेंगे जैसा कि सामान्य नियम 1.02(58) में परिभाषित है, सिवाय तब जब ये मालगाड़ी के पीछे जोड़े जाते हैं । इस मशीन के साथ गार्ड का होना या ब्रेकवान जोड़ा जाना आवश्यक नहीं हैं ।

प्रत्येक मशीन सीधे जूनियर/सेक्शन/सिनियर सेक्शन इंजीनियर के प्रभार में होगा । "ऑन ट्रैक मशीन" के चालनकक्ष में अधिकृत रेल कर्मचारियों की अधिकतम संख्या 5 से अधिक नहीं होगी ।

2. <u>दक्षता प्रमाण-पत्र</u>

किसी व्यक्ति को "ऑन ट्रैक" मशीन का चालन/संचालन करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि -

ए) उसके पास उप मुख्य अभियंता (टीएमसी)/पीडी, मुगलसराय या मुख्य रेलपथ अभियंता (टीएम) द्वारा इस कार्य के लिये नामित प्राधिकृत अधिकारी द्वारा जारी वैध वर्किंग परमिट उसके पास नहीं हो, जिसकी वैधता 3 वर्षों की होगी

बी) उसने परिचालन नियमों संबंधी निर्धारित परीक्षा संतोषप्रद ढंग से पास कर ली हो और प्राचार्य, क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र द्वारा जारी अधिकृत दक्षता प्रमाण-पत्र उसके पास हो, जिसकी वैधता 3 वर्षों की होगी ।

सी) उसने प्रचलित कार्य पद्धति, सिग्नलों की स्थिति एवं अन्य स्थानीय परिस्थितियों का ज्ञान प्राप्त कर लिया हो जैसा कि सामान्य नियम 3.78(4) के आलोक में आवश्यक है ।

डी) उसके पास "ऑन ट्रैक" मशीन चालन हेतु निर्धारित रेलवे चिकित्सा अधिकारी द्वारा जारी ए/3 कोटि का चिकित्सा फिट प्रमाण-पत्र हो ।

3. <u>उपकरण</u> :

ए) प्रत्येक ऑपरेटर अपनी मशीन रनिंग लाइन पर लाने के पहले अवश्य स्वयं संतुष्ट होगा कि निम्नलिखित उपकरण सभी प्रकार से पूर्ण एवं ठीक हालत में हैं और उसकी मशीन में उपलब्ध हैं :-

i)	डंडा के साथ हाथ सिग्नल झंडी	लाल : 2 अदद हरी : 2 अदद
ii)	बैट्री से चालित तीन रंगों वाला हाथ सिग्नल वत्ती बैट्री के साथ	2 अदद
iii)	पटाखा फॉग सिग्नल	1 डिब्बा (10)
iv)	अंतिम वाहन संकेतक	1 अदद
v)	जलता बुझता रहनेवाला टेल लैम्प	1 अदद
vi)	ताला के साथ चेन	2 अदद
vii)	ताला के साथ क्लैम्प	2 अदद
viii)	स्किड	2 अदद
ix)	पोर्टेबुल टेलीफोन	1 अदद
x)	प्राथमिक चिकित्सा बक्सा	1 अदद
xi)	बैनर फ्लैग	2 अदद

xii)	लोको पायलट नियम पुस्तिका/सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका	1 प्रति
xiii)	जिस मंडल में मशीन को कार्य करना है उस मंडल का कार्यकारी समय-सारणी	1 प्रति
xiv)	ऐसे अन्य उपकरण एवं भंडार जो इंजीनियरी विभाग द्वारा निर्धारित हों	

बी) काम पर रहते हुए ऑपरेटर के पास चिकित्सकीय सलाह के अधीन उसे पहनना हो, ऐसा 2 जोड़ा चश्मा अवश्य रखना है।

4. संचालन के नियम :

ए) जब कभी "ऑन ट्रैक" मशीन/मशीनें कार्य स्थल के लिये चलने को तैयार होते हैं तो मशीन/मशीनों के प्रभारी जूनियर सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) अनुलग्नक/1 के अनुरूप दो प्रतियों में एक मांगपत्र द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे जिसमें वह विशेष स्थल जहाँ मशीन/मशीनें काम करेंगी , मशीनों के निजीगत संख्या के साथ ट्रैक मशीन/ मशीनों की संख्या जो कार्य करेंगे, आवश्यकतानुसार ब्लॉक की सीमा एवं स्टेशन का नाम जहाँ वह/वे कार्य की समाप्ति के बाद जायेंगे का उल्लेख करेगा। बदले में स्टेशन मास्टर इस तथ्य की सूचना सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) को **मूल प्रति यह लिखकर लौटायेगा कि स्वीकृत किये जाने वाले ब्लॉक** की अवधि क्या होगी और अन्य विशेष अनुदेश भी लिखेगा, यदि कोई हो। सेक्शन कंट्रोलर कार्यस्थल में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले स्टेशन के कार्यरत स्टेशन मास्टर को मशीन/मशीनों के प्रोग्राम तथा आवश्यक ब्लॉक की अवधि की सूचना देगा।

बी) ऑन ट्रैक मशीन/मशीनें, साइडिंग/स्टैबलिंग लाइन से रनिंग लाइन पर केवल कार्यरत स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति फार्म-टी/806 (शंटिंग आर्डर) पर प्राप्त होने के बाद ही लायी जा सकती है।

सी) जब मशीन/मशीनें कार्य स्थल में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले स्टेशन के पूर्व के स्टेशनों से रन-थ्रू गुजरती हों तो वह/वे गाड़ी जैसी मानी जायेगी एवं उचित प्रस्थान प्राधिकार के साथ तथा गाड़ी संचलन संबंधी नियमों का अनुपालन करते हुए चलेंगी ।जब एक साथ झुंड में चल रही हों तो प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के साथ मशीनों की कुल संख्या लाइन क्लीयर इनक्वायरी संदेश में साफ-साफ उद्धृत किया जायेगा। एक प्रस्थान प्राधिकर सभी मशीनों (मशीनों के झुंड) के लिये लागू होगा। अंतिम वाहन संकेतक संचालन की दिशा में सबसे पिछली मशीन पर लगाया जायेगा जिसके साथ प्रभारी जूनियर/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) सबसे पिछली मशन या जैसी भी परिस्थिति हो, पर यात्रा करेगा।

4.1 ब्लॉक सेक्शन में कार्य स्थल पर मशीन/मशीनों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी :-

ए) एकहरी लाइन सेक्शन पर :

कार्यरत स्टेशन मास्टर ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम "वर्क एंड प्रोसीड" या "वर्क एंड रिटर्न" लाइन क्लियर जैसी स्थिति हो, लेगा "वर्क एंड प्रोसीड" लाइन क्लियर की स्थिति में मशीन/मशीनों की संख्या जो ब्लॉक सेक्शन में कार्य करेगी एवं वह समय जिस पर मशीन/मशीनें स्टेशन से पहले पहुँचने वाली होंगी का लाइन क्लियर इक्वेटी मैसेज में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए। लाइन क्लियर संदेश प्राप्त होने के बाद स्टेशन मास्टर फार्म टी/409 पर रोकें जाने की अवधि की स्वीकृति स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए कॉशन आर्डर तैयार करेगा। ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने के लिए स्वीकृत ऑन ट्रैक मशीनों की संख्या जो मशीन/मशीनें भेजने वाले स्टेशनों को लौटती हों या अगले स्टेशन को जाने वाली हों। वह समय जिस पर मशीन/मशीनें स्टेशन र पहुँचने वाली हों, अंतिम ऑन ट्रैक मशीन/मशीनें जो ब्लॉक स्टेशन को पहुँचने वाली हों की विशिष्ट संख्या यदि कोई हो और गति पर लगाया गया कोई प्रतिबंध और जूनियर/सेक्शन सीनियर सेक्शन (पी. डब्ल्यू) प्रभारीको सौंपा जाए जो सभी ऑपरेटरों तथा अनुमत्य अधिकारी जो जाने वाले हों से हस्ताक्षर करा लिया गया हो, यदि कोई हो जो अगले ऑन ट्रैक मशीन/मशीनों पर यात्रा करने के लिए जाने वाला हो और तभी मशीन/मशीनों को ब्लॉक सेक्शन में उचित सिग्नल देकर विदा करना होगा।

मशीन/मशीनों के कार्य की समाप्ति के उपरांत या तो वे अगले स्टेशन को प्रस्थान करेंगी या अपने मूल स्टेशन को वापस लौटेंगी जैसी भी स्थिति हो, सबसे पीछे का प्रभारी जूनियर/सेक्शन/वरिष्ठ सेक्शन (पी.डब्ल्यू) साथ रेगा जब कनवॉइ में चलेगा, चलने के लिए ठोस प्राधिका के साथ यदि कोई हो। ऑपरेटर पहले स्टॉप सिग्नल पर रूकेगा तथा स्टेशन स्टाफ को

अपने लौटने की सूचना देने के लिए हार्न बजाएगा जिससे स्टेशन उसके लौटने की स्वीकृति देने के लिए टेकिंग ऑप रिसेप्शन सिग्नल देने या लिखित प्राधिकार जारी करने की व्यवस्था कर सके।

प्रभारी जूनियर/सेक्शन/वरिष्ठ सेक्शन (पी.डब्ल्यू) जो मशीन के साथ होगें स्टेशन पर आने के बाद स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को जाने के लिए ठोस प्राधिकार देंगे और उसको कार्यरत स्टेशन मास्टर से सत्यापित कराएंगे कि गाड़ियों के आवागमन हेतु ट्रैक ठीक है। कार्यरत स्टेशन मास्टर इस बात से संतुष्ट हो लेंगे कि मशीन/ मशीनें ब्लॉक सेक्शन को साफ करने के बाद आई हैं और उसने ट्रैक ठीक होने का प्रमाण-पत्र प्राप्त कर लिया है और वह लाइन क्लियर को निरस्त करेगा या ब्लॉक वर्किंग मैनुअल में वर्णित प्रक्रिया के तहत ब्लॉक उपकरणों को सामान्य करेगा। ळोकनरहित ब्लॉक वर्किंग वाले सेक्शन में बी.डब्ल्यू.एम. नियम 8.10 या 8.28(3) जैसी भी स्थिति हो का पालन किया जाएगा।

बी) <u>दोहरी लाइन सेक्शन पर</u> :

दोहरी लाइन सेक्शन में आन ट्रैक मशीन/मशीनें कार्य की समाप्ति के उपरांत सामान्यतया स्टेशन के लिए पहले ही प्रस्थान करेंगी तथापि पूर्व व्यवस्थाओं के तहत स्टेशन के लिए उसी लाइन पर वापसी कर सकते हैं जहाँ से प्रारंभ किया था ।

i) <u>कार्य सम्पादन सही लाइन से बढ़ना</u> :

कार्यरत स्टेशन मास्टर "वर्क एंड प्रोसीड" लाइन क्लियर ब्लॉक स्टेशन से प्राप्त करेगा जिसमें मशीन/मशीनों की संख्या स्पष्ट रूप से दर्शाई गई होगी तथा वह समय जिस पर मशीन/मशीनें स्टेशन पर पहुंचनेवाली है और फार्म टी/409 पर एक कॉशन आर्डर बनाएगा जिसपर रोके जाने की अवधि का स्पष्ट उल्लेख होगा, मशीन/मशीनों की संख्या जिन्हें ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने की अनुमति होगी कि मशनी/मशीनें अगले स्टेशन को प्रस्थान करेंगी, समय जिस पर मशीन/मशीनें स्टेशन पर पहुंचनेवाली होंगी। अंतिम ऑन ट्रैक मशीन की विशिष्ट संख्या यदि कोई हो, ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचनेवाली कोई गति प्रतिबंधता जो इस पर लागू हो को प्रभारी जूनियर/सेक्शन/वरिष्ठ सेक्शन (पी.डब्ल्यू) को सुपुर्द किया जाएगा जो उन सभी ऑपरेटरों के द्वारा हस्ताक्षरित होगा जो सबसे आगे वाली मशीन पर यात्रा कर रहे होंगे और मशीन/मशीनों को उचित सिग्नल के साथ हो, ब्लॉक सेक्शन में भेजा जाना चाहिए ।

सबसे पिछले मशीन पर का प्रभारी जूनियर/सेक्शन/वरिष्ठ सेक्शन (पी.डब्ल्यू) कार्य की समाप्ति के बाद मशीन के साथ स्टेशन के लिए पहले ही प्रस्थान करेगा । ऑपरेटर सिग्नल के पहले फुट स्टॉप पर रोकेगा और हार्न बजाएगा जिससे स्टेशन स्टाफ उसे समझ सके कि वह कार्य स्थल से लौट रहा है जिसके बदले मशीन/मशीनों की स्टेशन में दाखिले की व्यवस्था रिसेप्शन सिग्नल के साथ करेगा ।

मशीन/मशीनों के साथ प्रभारी जूनियर/सेक्शन/वरिष्ठ सेक्शन (पी.डब्ल्यू) के स्टेशन आगमन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में यह प्रमाण देगा कि ट्रैक गाड़ियों के संचलन के लिए उपयुक्त है । कार्यरत स्टेशन मास्टर के संतुष्ट हो जाने पर कि मशीन/मशीनें ब्लॉक सेक्शन को अच्छी तरह क्लियर करके यहां आई हैं और कि उसने ट्रैक के लिए फिट प्रमाणपत्र प्राप्त कर लिया है, वह पीछे वाले स्टेशन को "ट्रेन आउट ऑप सेक्शन" सिग्नल भेजेगा ।

ii) <u>कार्य सम्पादन एवं गलत लाइन पर बढ़ना</u>

कार्यरत स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन के अंतिम छोर के स्टेशन मास्टर को सेक्शन को ऑन ट्रैक मशीन के कार्य को बंद करने के आशय का एक संदेश देगा जिसमें मशीन/मशीनों की संख्या और समय का स्पष्ट उल्लेख होगा जब मशीन/मशीनें स्टेशन पर पहुंचनेवाली होंगी दूसरी ओर प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पुष्ठि करेगा । स्टेशन मास्टर जो यह संदेश प्राप्त करेगा वह निश्चित होकर प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा उसकी पावती देगा और प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नियंत्रण सिग्नल के अंतिम स्टॉप के स्लाइड सिग्नल लीवर पर स्लाइड/सेफ्टी कॉलर को निर्धारित करेगा । स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन में मशीन/मशीनों को भेजने के बाद ब्लॉक उपकरण की सूई को "ट्रेन ऑन लाइन" स्थिति में घुमा देगा और स्पष्ट रूप से उसे दर्शाते हुए टी/409 फार्म पर प्राधिकार के साथ गलत लाइन में जाने हेतु कॉशन आदेश तैयार करेगा, जिसमें सेक्शन को ब्लॉक रखने का समय, कार्य करने की अनुमत्य, मशीनों की संख्या का उल्लेख होगा कि मशीन/ मशीनें अग्रिम स्टेशन को प्रस्थान करेंगी उस समय जब मशीन/मशीनें स्टेशन के दूसरे छोर पर पहुंचेगी, कोई लागू गति प्रतिबंधता जिससे मशीन/मशीनें सही लाइन के पहले स्टॉप सिग्नल के उन्टे रूकने वाली हो या गलत लाइन के अंतिम स्टॉप सिग्नल के समकक्ष (जिस पर मशीन/मशीनें चल रही हो) इनमें से पहला दूसरे द्वारा अमान्य कर दिया जाएगा जहां मशीन/मशीनों को स्टेशन ले जाया जाएगा । कॉशन आदेश पर सतर्क ड्राइविंग के लिए, समपार पर बार-बार हार्न बजाएंगे, जहां पी. डब्ल्यू स्टाफ कार्य कर रहे हों वहाँ विशेष सतर्कता के साथ जोन का आदेश दर्ज होना चाहिए और इस कॉशन आदेश को प्रभारी जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) को ऑन ट्रैक मशीन पर यात्रा कर रहे उन सभी ऑपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित कराकर सौपा जायेगा । मशीन/मशीने यदि सही लाइन में बढ़ रही हो तो जैसा सामान्यतया लागू होता, ऐसे सिग्नल की जगह पर हाथ सिग्नल दिखा कर सभी आवश्यक फेसिंग एवं ट्रेनिंग पॉइंटों को से करते हुए, फेसिंग पॉइन्टों को लॉक कर प्रेषित की जाएगी ।

कार्य की समाप्ति पर मशीन/मशीने दूसरी ओर के स्टेशन को सबसे पिछली मशीन में प्रभारी जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) के साथ एवं सही लाइन के प्रथम स्टॉप सिग्नल अथवा गलत लाइन से संबंधित अंतिम स्टॉप सिग्नल के नीचे वर्दीधारी रेल कर्मचारी द्वारा हाथ से दिखाए जाने वाले खतरा सिग्नल पर स्टेशन पहुँचते ही ऑपरेटर रोक देगा और उसके बाद वह अगुवाई कर स्टेशन पहुँचेगा । यदि ऑपरेटर को यह पता है कि गाड़ी की अगुवाई कर स्टेशन ले जाने हेतु वर्दीधारी कोई भी रेल कर्मचारी सिग्नल के नीचे तैनात नहीं है तो सा.नि.4.44 का पालन किया जाएगा ।

स्टेशन पर आगमन के बाद, प्रभारी जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) कार्यरत स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में यह प्रमाणित करेगा कि ट्रैक गाड़ी के संचलन के लिए उपयुक्त है । कार्यरत स्टेशन मास्टर इससे संतुष्ट होने के बाद कि

मशीन/मशीने ब्लॉक सेक्शन को क्लियर कर पहुंची है और कि उसने ट्रैक के लिए उपयुक्त प्रमाण-पत्र प्राप्त कर लिया है, प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा संपुष्ट तथ्य के ब्लॉक सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को सूचना भेजेगा जब बार में वह ब्लॉक संचालन नियमावली में वर्णित प्रक्रियाओं का पालन करते हुए सेक्शन का "ब्लॉक बैक" हटाएगा ।

iii) कार्य संपादन और सही लाइन से वापसी

कार्यरत स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को ऑन ट्रैक मशीन के कार्य-प्रणाली हेतु आगे के सेक्शन को ब्लॉक करने के संबंध में अपने विचार भेजेगा और उसका प्राइवेट नम्बर के द्वारा समय सुनिश्चित किया जाएगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर इस संबाद के प्राप्त होने के बाद प्राइवेट नंबर के द्वारा इसकी पावती देगा तथा ट्रेन ऑन लाइन स्थिति में ब्लॉक उपकरण की सुई को धुमा देगा । इसके बाद स्टेशन मास्टर फार्म टी/409 पर एक कॉशन आदेश बनाएगा जिस पर ऑन स्थिति वाले लास्ट स्टॉप सिग्नल को पार करते हुए ऑपरेटर/ऑपरेटरस ब्लॉक सेक्शन में घुसने के लिए प्राधिकृत होंगे । ब्लॉक के लिए स्वीकृत समय का स्पष्ट उल्लेख होगा । ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने वाले अनुमत्य मशीनों की संख्या का उल्लेख होगा तथ प्रारंभ करने वाले स्टेशन पर मशीनों के लौटने का समय तथा जिस समय स्टेशन पर लौटेंगे वह समय विशिष्ट संख्या अंतिम ऑन ट्रैक मशीन जो ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचेगी, गति पर लगाया गया कोई प्रतिबंध, मशीन/मशीनों के दूसरी लाइन के प्रथम स्टॉप सिग्नल के विपरीत रूकना है जब तक स्टेशन मास्टर द्वारा फार्म टी/409 पर स्टेशन में घुसने के लिए प्राधिकृत नहीं किया जाता तथा प्रभारी जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) को सबसे आगे वाली ऑन ट्रैक मशीन पर यात्रा करने वाले ऑपरेटरों से हस्ताक्षर कराकर सौप दी जाएगी ।

कार्य की समाप्ति पर मशीन/मशीनों के साथ जाने वाले प्रभारी जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) जो सबसे पिछली मशीन में होगा । प्रारंभ करने वाले स्टेशनों पर लौटेंगे और दूसरे छोर के प्रथम स्टॉप सिग्नल क उल्टी दिशा में रूकेंगे और अपनी वापसी की सूचना देने के लिए हार्न बजायेगे और वे तब तक वहीं रहेंगे जब तक स्टेशन मास्टर फार्म टी/409 पर सेक्शन में प्रवेश के लिए अधिकृत करता है ।

iv) कार्य संपादन एवं गलत लाइन से वापसी

कार्यरत स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेजेगा कि ऑन-ट्रैक-मशीन के कार्य के लिए दुबारा सेक्शन को ब्लॉक किया जाए एवं उसमें ब्लॉक किए जाने की अवधि का स्पष्ट उल्लेख होना चाहिए जब ऑन ट्रैक मशीन अपने कार्य की समप्ति के उपरांत प्रारंभिक स्टेशन पर लौटेंगी । अंतिम ऑन ट्रैक मशीन की कोई यदि विशिष्ट संख्या हो जो ब्लॉक स्टेशन पहुँचने वाली हो उसे प्राइवेट नंबर द्वारा संपुष्ट किया जाना चाहिए। इस संदेश को पाने के बाद स्टेशन मास्टर इसकी पावती प्राइवेट नंबर से भेजेगा और स्लाइड/संरक्षा कालर को स्लाइड पर निर्धारित करेगा और प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में अंतिम पड़ाव सिग्नल नियंत्रक प्रविष्टि के सिग्नल लीवर को भी । जो स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन में मशीन/मशीनों को भेजेगा वह ट्रेन ऑन लाइन मुद्रा में ब्लॉक उपकरण की सूई को घुमा देगा तथा टी/409 पर एक कॉशन आदेश तैयार करेगा कि आपरेटर ब्लॉक सेक्शन के गलत लाइन में प्रवेश करेंगे जिसमें ब्लॉक किए जाने का समय स्पष्ट रूप से उल्लेखित होगा, सेक्शन में ब्लॉक कार्य करने वाली मशीनों की संख्या कि मशीन/मशीनें स्टेशन लौटने लगेंगी । उस समय जब मशीन/मशीनें स्टेशन र पहुँचेगी, को गति प्रतिबंध जो लागू हो, स्टेशन के प्रथम स्टॉप सिग्नल के स्टैंड पर लौटते हुए पहुँचेगी के लिए चेतावन और तब तक वहां रूकेंगी जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा फिक्स्ड सिग्नल/ सिग्नलों द्वारा स्टेशन में प्रवेश करने के लिए अधिकृत नहीं किया जाता या उसे पार करने के लिए ऑन स्थिति में अधिकृत नहीं किया जाता । सतर्क ड्राइविंग के लिए कॉशन आदेश पर विशेष पृष्ठांकन भी किया जाए एवं समपार से गुजरते वक्त बराबर हार्न बजाया जाएगा और वैसे स्थल जहां रेलपथ कर्मचारी काम पर हों तो कॉशन आदेश प्रभारी जूनियर/सेक्शन/ सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) को सौंपा जाएगा जिस पर वे सभी ऑपरेटर हस्ताक्षर करेंगे । मशीन/मशीनों को हाथ सिग्नल दिखाकर विदा किया जाएगा जो सभी आवश्यक सामने और पिछले प्वाइंटों की सेटिंग और सामने के प्वाइंट की लॉकिंग को ठीक करने के बाद जब वे सामान्यतया ऐसे सिग्नलों के नीचे सही लाइन पर जाने के लिए दिखाई जाएंगी ।

कार्य की समाप्ति के बाद मशीन/मशीनें वापस प्रारंभिक स्टेशन पर लौटेंगी जिसके पिछले मशीन पर प्रभारी जूनियर/ सेक्शन/सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) होंगे और स्टेशन नजदीक आने पर प्रथम स्टॉप सिग्नल पर रूकेंगी जहां मशीन/मशीनें को एप्रोच स्टॉप सिग्नल/सिग्नलें दिखा कर या जहां आवश्यक हो लिखित प्राधिकार देकर उन्हें रिसीव किया जाए ।

स्टेशन पर आने के बाद प्रभारी जूनियर/सेक्शन/ सीनियर सेक्शन (पी डब्ल्यू) कार्यरत स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में प्रमाणित करेगा कि ट्रैक गाड़ियों के संचलन के लिए उपयुक्त है । कार्यरत स्टेशन मास्टर इससे संतुष्ट होगा कि मशीन/ मशीनें सेक्शन के ब्लॉक को क्लियर करके आ गई हैं और यह कि उसने फिर ट्रैक के लिए प्राप्त कर लिया है कि ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अनुसार वर्णित निम्नलिखित प्रक्रिया के तहत ट्रैक की बाधा को दूर कर लिया गया है ।

सी) स्वचालित सिग्नलयुक्त सेक्शन में :

वह सेक्शन जहां स्वचालित ब्लॉक संचालन प्रणाली कार्य कर रहा हो, निकटवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों द्वारा प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा गाड़ियों से खाली सेक्शन सुनिश्चित करते हुए सेक्शन के कार्यों को निलंबित करने के बाद सेक्शन नियंत्रक आगे के पैराग्राफों में वर्णित निम्नलिखित प्रक्रियाओं के अनुसार विमर्श करने पर ऑन ट्रैक मशीन को संलग्न ब्लॉक स्टेशन के मध्य कार्य करने की अनुमति दी जाएगी । ऑपरेटर/ऑपरेटरों को कॉशन आदेश के द्वारा यह सुझाव दिया जाना चाहिए कि वे सेक्शन में स्वत: स्टॉप सिग्नल के पहलुओं को नजरअंदाज करें जो उन्हें काटती हों , लेकिन अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप/मैनुअल स्टॉप/गेट स्टॉप सिग्नल के पहलुओं का अनुपालन करें ।

ब्लॉक सेक्शन के संलग्न स्टेशनों के मध्य सामान्य सेवा तब बहाल की जाएगी जब ब्लॉक सेक्शन के संलग्न स्टेशन मास्टरों के द्वारा प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान करने के बाद सेवा को चालू करने को प्रस्तावित किया जाना चाहिए तथा स्टेशन मास्टर को इस बात से संतुष्ट होना चाहिए कि मशीन/मशीनें सेक्शन को क्लियर करते हुए कार्य समाप्ति के बाद आ गई हैं तथा उसने ट्रैक को फिट सर्टिफिकेट प्राप्त कर लिया है ।

5. <u>स्थिर ऑन ट्रैक मशीन / मशीनों की सुरक्षा</u> :

i. ऑन ट्रैक मशीन/मशीनों को जहां तक हो सके कार्य स्थल के निकट ही रखा जाना चाहिए जिससे उनको कार्य के समय अनावश्यक भटकाव से बचाया जा सके ।

ii. अपरिहार्य कारणों के बिना ऑन ट्रैक मशीन/मशीनों को स्टेशन पर किसी चालू लाइन पर नहीं रोका जाना चाहिए ।

iii. जब ऑन ट्रैक मशीन/मशीनें किसी स्टेशन पर रोकी जाती हैं तो उन्हें निम्नलिखित तरीकों से सुरक्षित किया जाना चाहिए जिसे स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा ।

ए) मशीन/मशीनों को ऑपरेटर के द्वारा यॉत्रिक हाथ ब्रेक / पार्किंग ब्रेक एवं चेन का प्रयोग कर सुरक्षित किया जाएगा ताकि जिससे किसी प्वाइंट/क्रॉसिंग को पार का खतरा न हो ।

बी) उस लाइन के सभी आवश्यक प्वाइंटों को उल्टी दिशा में सेट किया जाना चाहिए जिस पर मशीन/मशीनों को रोका गया है तथा उन प्वाइंटों को क्लैंप तथा पैड लॉक से सुरक्षित किया गया है ।

सी) ऐसे पैंडलॉकों की चाभियां व्यक्तिगत अभिरक्षा में तकब तक रखी जानी चाहिए जब तक कि मशीन/मशीनें साइडिंग छोड़ने के लिए प्रस्तुत न हों ।

डी) अपरिहार्य कारणवश मशीन/मशोंनों को चालू लाइन पर रोकने पर जी एवं एस आर 5.19 में उल्लिखित सावधानियों को ध्यान में रखा जाना चाहिए ।

iv. प्रभारी जूनियर/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) तब तक प्रभार नहीं छोड़ेंगे जब तक वे इस बात से संतुष्ट नहीं हो जाते कि उनके द्वारा मशीन/मशीनें ऊपर वर्णित विधियों के अनुरूप सुरक्षित हो गई है ।

6. <u>ऑन ट्रैक मशीन का विफल होना</u> :

ब्लॉक सेक्शन में किसी ऑन ट्रैक मशीन के खराब हो जाने की स्थिति में प्रभारी जूनियर/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) यह निर्णय लेंगे कि खराब मशीन को धक्का देना है या सबसे नजदीक स्टेशन से दूसरी मशीन मंगवाकर खिचवाना होगा बशर्ते उसकी ब्रेक क्षमता ठीक हो अन्यथा किसी विशेष दूत के द्वारा सबसे नजदीकी स्टेशन या कंट्रोल लाइट इंजन मंगवाने के लिए पूछेगा ।

ब्रेक डाउन की स्थिति में मशीन / मशीनों को जी एवं एस आर 6.03 के अनुसार सुरक्षित किया जाएगा ।

लोकोमोटिव के साथ मशीन/मशीनों के नजदीकी ब्लॉक सेक्शन में आने पर प्रभारी जूनियर/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) लिखित रूप से यह लिखित रूप में प्रमाणित करेगा कि ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर दिया गया है बिना किसी वैसे कारण को छोड़े हुए जिससे कोई बाधा उत्पन्न हो तथा ट्रैक गाड़ियों के संचलन के लिए उपयुक्त हो गया है ।

7. <u>दुर्घटना</u> :

ऑन ट्रैक मशीन के खराब होने या किसी अन्य दुर्घटना को उसी तरह माना जाएगा जैसे कोई ट्रेन दुर्घटना हो और जी एवं एस आर बुक के अध्याय VI में तथा दुर्घटना मैनुअल में वर्णित नियमों के अनुसार ही कार्रवाई की जाएगी ।

जी एवं एस आर के अध्याय VI में वर्णित नियमों के अनुसार गार्ड की ड्यूटी मशीन के प्रभारी जूनियर सेक्शन/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) के प्रभारी को हस्तांतरित हो जाएगी जब कार्य के लिए प्रस्थान किया जाएगा और ऑन ट्रैक मशीन/ मशीनों के ऑपरेटर को हस्तांतरित होगी जब जूनियर सेक्शन/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) साथ नहीं होगें ।

8. **<u>विशेष अनुदेश</u> :**

i) ब्लॉक सेक्शन के दोनों तरफ के स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन के समपार वाले कार्यरत गेटमैन को दूरभाष पर कार्य करने के लिए स्वीकृत मशीन की कुल संख्या की सूचना देंगे । समपार के नजदीक पहुंचने के साथ ही बार-बार हार्न बजाकर पैदल पथिकों एवं जानवरों को आगाह किया जाएगा और समपार को पार करते हुए प्रत्येक मशीन कुछ पल के लिये रूकेगी और मशीन की सुरक्षा तथा सड़क यातायात की सुरक्षा को सुनिश्चित करेगी ।

ii) घने कुहरे, कुहासा भरे और भयानक वातावरण तथा अपसामान्य कार्य प्रणाली जैसे पूर्ण संचार भंग की दशा में मशीन को कार्य करने की अनुमति नहीं होगी ।

iii) दिन या रात के समय, जब दृश्यता स्पष्ट हो तथा पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था उपलब्ध हो, तब एक प्रस्थान आदेश के अंतर्गत ब्लॉक सेक्शन में अधिकतम 5 ऑन-ट्रैक मशीनें चलाई जा सकती हैं।

कन्वॉय (समूह) में संचालन के दौरान यह ट्रैक मशीनों के संचालकों की जिम्मेदारी होगी कि क्रमिक ट्रैक मशीनों के बीच 250 मीटर की पर्याप्त दूरी बनाए रखी जाए।

कन्वॉय में चलने वाली पहली ट्रैक मशीन ट्रैफिक ब्लॉक के दौरान अधिकतम अनुमेय गति (Maximum Permissible Speed) से चलेगी तथा उसके बाद की ट्रैक मशीनें 40 किमी/घंटा या समूह में उपस्थित ट्रैक मशीनों की न्यूनतम गति, जो भी कम हो, से चलेंगी तथा अनुभागीय TSR/PSR का विधिवत पालन करेंगी।

[प्राधिकरण: संयुक्त निदेशक TT-III का पत्र संख्या 2024/TRACK-III/TK/2, दिनांक 04.04.2025] (C/S 25)

iv) ब्लॉक की सुरक्षा और कार्यस्थल की उचित सुरक्षा की व्यवस्था का जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) द्वारा ऑन ट्रैक मशीनों की कार्य-प्रणाली के लिए निरीक्षण किया जाएगा । किसी संघर्षन की स्थिति में कार्य स्थल की उचित सुरक्षा एवं संलग्न ट्रैक की सुरक्षा का भी ध्यान रखा जाएग्गा । बैलेस्ट रेग्युलेटिंग मशीन और शोल्डर बैलेस्ट क्लिनिंग मशीन की स्थिति में मशीन को संलग्न लाइन को ब्लॉक करने में 5 मिनट का समय लगेगा एवं 5 मिनट जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) के कार्य को बंद करने में लगेगा जो मशीन के साथ होंगे और वे फिल्ड टेलिफोन से कंट्रोलर से सम्पर्क करेंगे कि संलग्न लाइन को मशीन चालू करने के लिए ऐसे ब्लॉक की स्वीकृति देंगे और प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के बाद ही होंगे । कार्य बंद करते समय सेक्शन कंट्रोलर प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के द्वारा जूनियर/सेक्शन/सीनियर सेक्शन (रेल पथ) ब्लॉक को रद्द करेंगे । वही कार्य के पूरा होने के बाद ट्रैक की सुरक्षा के लिए भी जिम्मेवार होंगे ।

v) बेस के हटाने के दौरान मशीन 2 कोचों/वैगनों की हॉलिंग करने के लिए स्वीकृत होगी । तथापि इस अवस्था में घाट सेक्शन में बैंकरों की आवश्यकता होगी ।

vi) ब्लॉक को बढ़ाने या वर्क एवं रिटर्न से वर्क एवं प्रोसिड की अवस्था में या इसके अनुलोम जैसी स्थिति हो को प्रभारी कनि/ सेक्शन/वरि. सेक्शन (रेलपथ) के द्वारा सेक्शन नियंत्रक से सीधे टेलिफोन पर या संलग्न स्टेशन मास्टरों से स्वीकृति लेकर किया जाएगा । इस मद में सभी तरह के किए जाने वाले संचार प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा ।

अनुलग्नक -I

पूर्व रेलवे
(इंजीनियरी विभाग)

स्टेशन सीमा के बाहर या भीतर कार्य की जिम्मेवारी लेना

संख्या : ..... दिनांक : .....
समय : .....

सेवा में,
कार्यरत स्टेशन मास्टर .....

कृपया नोट करें कि ..... नंबरों की ऑन ट्रैक मशीन/मशीनें जिसका नं. ..... है ..... स्टेशन छोड़ने के लिए तैयार है और ..... स्टेशन स्थित स्टेशन सीमा के भीतर ब्लॉक सेक्शन ..... स्टेशन के मध्य कार्य करने जा रहा है और जो ..... स्टेशन से ..... किमी से ..... किमी तक अप/डाउन लाइन पर है जहां ..... घंटे/मिनट का ब्लॉक स्वीकृत है। कार्य की समाप्ति पर मशीन/मशीनें ..... स्टेशन को प्रस्थान/ वापस करेंगी।

प्रभारी जूनियर सेक्शन/सीनियर सेक्शन (रेल पथ)

.....

कार्य की अनुमति का अधिग्रहण

सेवा में,
प्रभारी जूनियर सेक्शन/सीनियर सेक्शन (रेल पथ)

..... स्टेशन स्थित स्टेशन सीमा के भीतर ..... ऑन ट्रैक मशीन/मशीनें को कार्य के लिए ..... घंटे/मिनट ..... से ..... तक को ब्लॉक के लिए अनुमति है जो ..... स्टेशन के मध्य ब्लॉक सेक्शन है और यह ..... स्टेशन से ..... किमी. से ..... किमी. तक होगी तथा कार्य की समाप्ति के बाद मशीन/ मशीनें ..... स्टेशन को प्रस्थान/वापस होंगी।

संख्या : ..... **कार्यरत स्टेशन मास्टर**
समय : ..... (स्टेशन स्टाम्प)

I. प्राइवेट इंजन और वाहन

4.66 : प्राइवेट इंजन और वाहन - कोई प्राइवेट इंजन या अन्य वाहन जो किसी की निजी संपत्ति हो, को तब तक रेलवे पर घुसने की अनुमति नहीं होगी जब तक इसके लिए कोई विशेष अनुदेश न दिया गया हो।

अध्याय - V

स्टेशनों का नियंत्रण और संचालन

5.01 संचालन हेतु स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व :-

[1] स्टेशन मास्टर, अपने आदेशों के अधीन स्टेशन पर अथवा स्टेशन सीमाओं के भीतर स्थाई या अस्थाई रूप से नियोजित कर्मचारियों को सौंपे गये कर्त्तव्यों के कुशल निर्वहन के लिये उत्तरदायी होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के संचालन के अन्तर्गत उसके प्राधिकार और निर्देशों के अध्यधीन होंगे।

[2] स्टेशन मास्टर देखागा कि समस्त सिग्नल, प्वाइंट, समपार फाटक और उसके स्टेशन का सम्पूर्ण तन्त्र सही रूप से कार्य करने की स्थिति में हो और उनमें होने वाली समस्त खराबियों की सूचना तत्काल समुचित प्राधिकारी को देगा।

टिप्पणी : आपात स्थिति के लिए स्टेशन पर क्रॉस ओवर उपलब्ध कराया गया है, स्टेशन मास्टर द्वारा रोजाना इसके प्वाइंटों की भी जॉंच की जाएगी।

[3] स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए भी उत्तरदायी होगा कि स्टेशन का संचालन तत्समय प्रवृत्त नियमों एवं विनियमों के दृढ़ अनुसरण में किया जा रहा है।

[4] स्टेशन मास्टर को छोड़कर कोइ् भी अन्य व्यक्ति न तो लाइन क्लीयर मांगेगा, न प्रदान करेगा और न ही आगे बढ़ने का प्राधिकार देगा।

स.नि. 5.01 : **ए)** स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर समस्त अभिलेखों के उचित रख-रखाव के लिए उत्तरदायी होगा।

बी) स्टेशन के कब्जे के अन्तर्गत हैंड सिग्नल लैम्पों और झंडियों की स्थिति पर स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष ध्यान दिया जायेगा जो यह देखने के लिये जिम्मेदार होगा कि बत्तियॉं (लैम्प) सुव्यवस्थित हैं और दुरूस्त करके रखी गई हैं। समस्त त्रुटिपूर्ण हैंड सिग्नल लैम्प और बदरंग झंडियों मरम्मत या प्रतिस्थापन हेतु अविलम्ब मंडल भंडार अधिकारी के पास भेजी जायेंगी।

सी) एक स्टेशन पर स्थायी या अस्थायी रूप से तैनात, गाड़ी पास करने की ड्यूटी से जुड़े समस्त कर्मचारी, स्वतन्त्र प्रभार ग्रहण करने की अनुमति दिये जाने से पूर्व, स्टेशन पर रखे गये आश्वासन-रजिस्टर में लिखित रूप से घोषणा करेंगे कि उन्होंने स्टेशन के संचालन से संबंधित लागू नियमों को पढ़ लिया है और अच्छी तरह से समझ लिया है, तथा फिर उस घोषणा पर हस्ताक्षर करेंगे। स्टेशन मास्टर इस उद्देश्य से एक आश्वासन-रजिस्टर रखने और संबंधित कर्मचारियों से ऐसी घोषणा प्राप्त करने के लिये जिम्मेदार होगा। स्वयं को संतुष्ट करने के लिए वह कर्मचारियों की परीक्षा करेगा कि उनके द्वारा नियमों को अच्छी तरह से समझ लिया गया है और आश्वासन-रजिस्टर में उस प्रभाव से प्रमाणित करेगा।

अशिक्षित कर्मचारियों के मामले में स्टेशन मास्टर, संचालन नियमों को संबंधित कर्मचारियों को पढ़कर सुनायेगा और उनकी स्पष्ट व्याख्या करेगा तथा इस प्रभाव से आश्वासन-रजिस्टर में प्रमाणित भी करेगा। वह ऐसा किये जाने के साक्ष्य के रूप में संबंधित कर्मचारियों के अंगूठे का निशान भी प्राप्त करेगा।

निम्नलिखित मामलों में स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन संचालन नियमों के लिए, संबंधित कर्मचारियों से नवीन घोषणा प्राप्त की जायेगी और विधिवत् प्रमाणित की जायेगी -

i) जब स्टेशन संचालन नियमों में कोई परिवर्तन किया गया हो, चाहे स्थाई रूप से अथवा अस्थाई रूप से,

ii) जब कर्मचारीवृन्द का कोई सदस्य अथवा रिलीवर व्यक्ति स्टेशन पर लगातार पंद्रह दिन या उससे अधिक अनुपस्थित रहकर पुन: ड्यूटी पर उपस्थित हुआ हो।

5.02 नियमों की प्रतियों की आपूर्ति और अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन :-

स्टेशन मास्टर देखेगा -

ए) कि उसके अधीनस्थ प्रत्येक कर्मचारी, जिसे नियम 2.01 के अधीन, इन नियमों के अधिकृत अनुवाद की प्रति की आपूर्ति की जानी है, ने उसे प्राप्त कर लिया है,

बी) कि लागू संचालन समय-सारणी समस्त शुद्धि पर्चियों एवं परिशिष्टों, यदि कोई हो, संचालन नियमों एवं अनुदेशों तथा लाइन के संचालन से संबंधित अन्य सूचनाओं के साथ, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित तरीके से, समुचित रूप से वितरित या प्रदर्शित की गयी है,

सी) कि स्टेशन में शीट समय-सारणी और किराया-सूची दोनों, यदि वह स्टेशन यातायात बुकिंग के लिए खुला हो, सही प्रकार से प्रदर्शित की गई हैं,

डी) कि अधिनियम और माल एवं कोचिंग प्रशुल्कों की प्रतियाँ जनता के निरीक्षण के लिए उपलब्ध हैं।

5.03 आदेशों के प्रति आज्ञाकारिता और पुस्तकों एवं रिटर्नों का रख-रखाव : स्टेशन मास्टर देखेगा कि संबंधित कर्मचारियों को समस्त आदेश एवं अनुदेश विधिवत् रूप से दे दिये गये हैं और उनका समुचित पालन किया जा रहा है और कि समस्त पुस्तकों व रिटर्नों को नियमित रूप से लिखा एवं रखा जा रहा है।

5.04 <u>सिग्नल केबिन</u> :

1. स्टेशन मास्टर, अपने स्टेशन पर स्थित सिग्नल केबिनों, यदि कोई हो, पर नियोजित कर्मचारियों की ड्यूटी (कर्त्तव्यों) से स्वयं को भलीभांति परिचित रखेगा और स्वयं को सन्तुष्ट करेगा कि वे अपने कर्त्तव्यों का सहीं प्रकार से निर्वहन कर रहे हैं और कथित कर्मचारियों पर प्रभावी पर्यवेक्षण बनाये रखने के क्रम में बारी-बारी से सिग्नल केबिनों का दौरा करेगा।

2. स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि सिग्नल केबिनों में निर्धारित उपस्कर तैयार हाल में उपलब्ध है और चालू हालत में रखा गया है।

3. सिग्नल केबिनों को साफ एवं स्वच्छ रखा जाएगा और किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को इन केबिनों में प्रवेश की अनुमति नहीं दी जाएगी।

<u>स.नि. 5.04</u> : **ए)** स्टेशन मास्टर रात्रि एवं दिवस दोनों ही समय केबिनों का नियमित दौरा करेगा।

बी) सिग्नल केबिनों के कर्मचारियों को केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, स्विचमैन, केबिनमैन और लीवरमैन पदनाम दिये गये हैं।

1. केबिन सहायक स्टेशन मास्टर वह व्यक्ति है जिसे सिग्नल केबिन का प्रभार रखने और इलेक्ट्रिक ब्लॉक यंत्र पर गाड़ी पास करने या अन्यथा किसी अन्य कर्मचारी की सहायता के साथ या बिना लीवरों का संचालन करने के लिए नियुक्त किया जाता है।

2. स्विचमैन वह व्यक्ति है जिसे सिग्नल केबिन का प्रभार रखने और इलेक्ट्रिक ब्लॉक यंत्रों या इलेक्ट्रिक स्पीकिंग यंत्रों पर गाड़ियाँ पास करने और केबिन में लीवरों का संचालन करने के लिए नियुक्त किया जाता है।

3. केबिनमैन वह व्यक्ति है जिसे लीवरों का संचालन करने के लिये, परन्तु इलेक्ट्रिक ब्लॉक यंत्रों के संचालन के लिए नहीं, नियुक्त किया जाता है।

4. लीवरमैन वह व्यक्ति है जिसे सहायक स्टेशन मास्टर या स्विचमैन या केबिनमैंन के पर्यवेक्षण के अंतर्गत सिग्लन केबिन में केवल लीवरों का परिचालन करने के लिए नियुक्त किया जाता है।

5.05 <u>ड्यूटी की उपेक्षा की रिपोर्ट</u> : **स्टेशन मास्टर अपने आदेशों के अधीन कार्यरत रेल सेवकों की ओर से ड्यूटी की समस्त उपेक्षाओं की रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ को देगा।**

5.06 <u>स्टेशन संचालन नियम</u> :

1. भारतीय रेलों के लिए सामान्य नियमों और एक रेलवे के सहायक नियमों के साथ-साथ, स्टेशन पर विशेष अनुदेशों के तहत जारी किये गये, स्टेशन पर लागू स्टेशन संचालन नियम भी उपलब्ध कराये जायेंगे।

2. स्टेशन संचालन नियम या उनके संगत सार की एक प्रतिलिपि संबंधित केबिनों एवं समपारों पर रखी जाएगी।

<u>स.नि. 5.06</u> :

ए) 1. स्टेशन संचालन नियम को सामान्य व सहायक नियम एवं ब्लॉक संचालन नियमावली को जोड़कर पढ़ा जाए। ये नियम किसी भी प्रकार उपर्युक्त पुस्तकों में से किसी नियम का अतिक्रमण नहीं करेंगे।

2. संबंधित स्टेशन पर विशिष्ट परिस्थितियों में नियमों के प्रावधान को लागू करने वाले स्टेशन संचालन नियम की भाषा सरल, संक्षिप्त एवं सुस्पष्ट होनी चाहिए।

3. ये नियम अंग्रेजी और हिंदी दोनों भाषाओं में होंगे जो साधारण रेल कर्मचारी के लिए बोधगम्य हों। फिर भी, संबद्ध सामान्य एवं सहायक नियम की संख्या ब्रैकेटों में अंकित होगी।

4. सभी स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम मण्डल रेल प्रबंधक कार्यालय द्वारा तैयार एवं जारी किए जाएंगे। स्टेशन संचालन नियम के प्रत्येक पृष्ठ पर स्टेशन नाम कोड के साथ पृष्ठ सं. अंकित रहेगी और अंतर्पाशित स्टेशनों पर मण्डल

परिचालन प्रबंधक एवं मण्डल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षर दर्ज होगा तथा गैर-अंतर्पाशित स्टेशनों पर मण्डल परिचालन प्रबंधक एवं मण्डल इंजीनियर द्वारा प्रत्येक पृष्ठ पर हस्ताक्षर दर्ज होगा । स्टेशन संचालन नियम पर मण्डल के यातायात एवं सिग्नल व दूर संचार इंजीनियरी विभाग दोनों के अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षर होंगे और परिशिष्टों पर सिर्फ संबंधित अधिकारियों के हस्ताक्षर होंगे ।

5. स्टेशन संचालन नियम 5 वर्षों के बाद अथवा 3 संशोधन पर्ची जारी होने के बाद फ्रेश जारी किया जाएगा और जब कभी आवश्यकता होगी तो उसकी समीक्षा की जाएगी । यहां तक कि जिन स्टेशन संचालन नियम की शुद्धि पर्ची जारी नहीं की गई है वहां शुद्धि पर्ची के लिए प्रोफार्मा इन्डेक्स होगा ।
(प्राधिकार : रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2000/सेफ्टी (ए एंड आर)/19/36 दिनांक 02.11.2012)

6. गाड़ी प्रचालन को सरल बनाने के लिए चालू किसी नए परिवर्तन को स्टेशन संचलन नियम में शामिल किया जाना चाहिए ।

7. वर्तमान स्टेशन संचालन नियम में परिवर्तन की आवश्यकता महसूस होने पर उनमें नए फॉर्मेट के रूप में परिवर्तन किया जाना है ।

8. (प्राधिकार : रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2000/सेफ्टी (ए एंड आर)/19/36 दिनांक 27.10.2005).

9. किसी नए स्टेशन के लिए नया स्टेशन संचालन नियम नए फार्मेट में तैयार किया जा सकता है
(प्राधिकार : रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2000/सेफ्टी (ए एंड आर)/19/36 दिनांक 27.10.2005).

बी) किसी कर्षण वाले क्षेत्र के स्टेशनों पर जहां प्रत्येक स्टेशन पर 25 केवी कर्षण लागू हो वहां भी वरिष्ठ मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण)/मंडल बिजली कर्षण इंजीनियर (कर्षण वितरण) एवं वरि.मंडल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित अगल स्टेशन संचालन नियम उपलब्ध कराया जाएगा ।

सी) स्टेशन संचालन नियम तैयार करने में निम्नलिखित समान प्रक्रियाएं अपनाई जाएंगी :-

1. सिग्नलों, प्वाइंटों के विवरण और उनके संचालन आदि से संबंधित संचालन नियम डायग्राम और परिशिष्ट अनुमोदित इंजीनियरी और सिग्नलिंग योजनाओं के आधार पर मंसिदूइं/मंसिदूइं (नि) के कार्यालय द्वारा (यदि कार्य उसकी इकाई द्वारा चालू किया जाता है) तैयार किये जाएंगे । संचालन नियम डायग्राम में अनुमोदित सिग्नलिंग प्लान के समानुरूप होंगे । संचालन नियम डायग्राम के ट्रेसिंग पेपर पर मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल सिग्नल एवं दूर संचार इंजीनियर तथा मंसिदूइं(नि) (यदि कार्य उसकी इकाई द्वारा चालू किया जाता है) अपने पूर्ण हस्ताक्षर, तारीख सहित करेंगे । नियम डायग्राम को संख्यायें दी जायेंगी । यह संख्या और स्टेशन संचालन नियम में संदर्भित संख्या प्रत्येक मामले में एक समान होंगी ।

2. मंसिदूइं/मंसिदूइं(नि) (यदि कार्य उसकी इकाई द्वारा चालू किया जाता हैं) सिग्नलिंग प्रणाली के विशिष्ट प्रावधानों और यातायात कर्मचारियों द्वारा सिग्नलिंग उपस्करों के संचालन से संबंधित परिवर्तनों की व्याख्या करते हुए एक विस्तृत टिप्पणी मंडल परिचालन प्रबंधक को उपलब्ध करायेंगे । मंडल परिचालन प्रबंधक सुनिश्चित करेगा कि ऐसे परिवर्तन पर्याप्त रूप से स्टेशन संचालन नियमों के परिचालन भाग में शामिल कर लिये गये हैं ।

3. सिग्नल लीवरों और प्वाइंटों एवं सिग्नलों के संचालन के विवरण से संबंधित परिशिष्ट के समस्त पृष्ठों पर मंसिदूइं/मंसिदूइं (नि) (यदि कार्य उसकी इकाई द्वारा चालू किया जाता हैं) और मंडल परिचालन प्रबंधक तारीख के साथ अपने पूर्ण हस्ताक्षर करेंगे ।

4. मसौदा संचालन नियम मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा तैयार किये जाएंगे और इस कार्य में उसके कार्यालय से जुड़े कर्मचारी उसकी सहायता करेंगे । तत्पश्चात् इन मसौदा संचालन नियमों को संवीक्षा हेतु मंसिदूइं के पास भेजा जाएगा । मंसिदूइं द्वारा मसौदा संचालन नियमों का अध्ययन कर लेने और अपनी मंजूरी दिये जाने के पश्चात् इन संचालन नियमों को पर्सनल कंप्यूटर र टंकित किया जायेगा और फ्लॉपी में रखा जायेगा ।

5. संचालन नियम के प्रथम पृष्ठ पर ऊपर की ओर संचालन नियम के जारी होने की तारीख का स्पष्ट उल्लेख किया जाए और उसके बाद अब तक जारी की गई शुद्धि पर्चियों की संख्या, प्रत्येक शुद्धि पर्ची के जारी होने की संबंधित तारीख के साथ उल्लेख किया जाए । इसका तात्पर्य है कि जब भी शुद्धि पर्ची जारी की जाय नवीनतम शुद्धि पर्ची सं. और शुद्धि पर्ची जारी करने की तारीख का उल्लेख करते हुए, संचालन नियम के प्रथम पृष्ठ को भी पुन:मुद्रित किया जाय ।

6. संचालन नियमों के प्रत्ये पृष्ठ पर मंडल परिचालन प्रबंधक अपने पूर्ण हस्ताक्षर करेंगे । संचालन नियमों के मुख्य भाग के अन्त में मंसिदूई और मंसिदूई (नि) (यदि कार्य उसकी इकाई द्वारा चालू किया जाता हैं) और मंडल परिचालन प्रबंधक तारीख के साथ अपने पूर्ण हस्ताक्षर करेंगे ।

7. मंडल परिचालन प्रबंधक अन्य परिशिष्टों के समस्त पृष्ठों पर अपने पूर्ण हस्ताक्षर करेंगे ।

8. केवल पर्सनल कंप्यूटर से निकाली गई प्रतियाँ ही स्टेशन कर्मचारियों को वितरित की जायेंगी । स्पष्टता सुनिश्चित करना अनिवार्य होगा ।

9. जब कभी संचालन नियम डायग्राम में कोई परिवर्तन किया जाय तो परिवर्तन सं. 1, 2 आदि, जैसी भी स्थिति हो, द्वारा पश्चस्थापित मूल सं. दर्शाततेे हुए, डायग्राम को संख्या दी जानी चाहिए और उस पर मंसिदूई और मंसिदूई (नि) (यदि कार्य उसकी इकाई द्वारा चालू किया जाता हैं) और मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षर किये जाने चाहिए । जब कभी, संचालन नियमों में कोई संशोधन किया जाय तो संशोधन से संबंधित सम्पूर्ण पृष्ठ को पुन: टंकित किया जाना चाहिए । उस पृष्ठ के ऊपरी सिरे पर, जिसमें संशोधन को समाहित करके पुनर्टंकण किया गया है, शुद्धि पर्ची सं. और शुद्धि पर्ची जारी किये जाने की तारीख का स्पष्ट उल्ले किया जाना चाहिए । शुद्धि पर्ची के अधीन जारी किये गये पृष्ठों पर मंसिदूइं, मंसिदूइं (नि) और मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा हस्ताक्ष किये जाने चाहिए ।""
नोट: KAVACH (ट्रेन टक्कर परिहार प्रणाली/TCAS) के संचालन के लिए विस्तृत निर्देश और कार्यप्रणाली संबंधित SWR के परिशिष्ट- C में शामिल की जानी चाहिए। (C/S-22)

5.07 <u>फार्म</u> :

1. **इन नियमों में उल्लिखित समस्त संदेश और लिखि प्राधिकार इन नियमों के अन्तर्गत दिये गये अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित फार्मों में तैयार किये जायेंगे और स्टेशन की मोहर से मुद्रांकित किये जायेंगें ।**
2. **यदि किसी कारणवश प्राधिकृत मुद्रित फार्म उपलब्ध न हो अथवा उसके कारण आपवादिक परिस्थितियों में आपातकालीन उपाय के रूप में, समस्त विवरणों के साथ, जैसा कि निर्धारित फार्म में समाविष्ट हाते हैं, एक हस्तलिखित फार्म जारी किया जाता है तो स्टेशन डायरी में उसका अभिलेख रखा जाएगा ।**

5.08 <u>उपस्कर के परिचालन तक पहुँच</u> **: किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को सिग्नलों, प्वाइंटों, इलेक्ट्रिकल ब्लॉक यंत्रों और इलेक्ट्रिकल संचार यंत्रों अथवा रेलवे के संचालन से संबंधित किसी अन्य उपस्कर तक पहुँचने या उसे परिचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी ।**

5.09 <u>किसी अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी की प्राप्ति</u> **:**

1. एक अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी की प्राप्ति के मामले में स्टेशन मास्टर -

ए) जब भी संभव हो, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्अर के माध्यम से चालक को सूचित करेगा कि गाड़ी को एक अवरूद्ध लाइन पर लिया जाना है,

बी) सुनिश्चित करेगा कि प्राप्ति को नियंत्रित करने वाले सिग्नल या सिग्नलों को "टेक ऑफ" किये हुए नहीं हैं, और

सी) सुनिश्चित करेगा कि समस्त प्वाइंटों जिन पर गाड़ी का पास किया जाना है ठीक प्रकार से सेट किये गये हैं और फेसिंग प्वाइंट लॉक किये गये हैं ।

2. गाड़ी को संगत स्टॉप सिग्नल पर रोक लिये जाने के बाद, उसे -

ए) कॉलिंग ऑन सिग्नल, जहां कहीं उपलब्ध हो, को "टेक ऑफ" करके चालक को "ऑन" पर स्टॉप सिग्नल से गुजरने के लिये प्राधिकृत करते हुए, अथवा

बी) सिग्नल पोस्ट टेलीफोन, जहां कहीं उपलब्ध कराया गया हो, पर चालक को, विशेष अनुदेशों के अनुसार, ऑन पर स्टॉप सिग्नल से गुजरने के लिए प्राधिकृत करते हुए, अथ्वा

सी) संगत सिग्नल या सिग्नलों को ऑन पर पास करने के लिए एक सक्षम रेल सेवक जो ऐसे सिग्नल या सिग्नलों को पास करने के लिए गाड़ी को पायलट करेगा, के द्वारा परिदत्त किये जाने वाले लिखित प्राधिकार के माध्यम से, चालक को प्राधिकृत करते हुए, अवरूद्ध लाइन पर लिया जाये ।

3. गाड़ी को प्रातिप्त लाइन के आगे के फेसिंग प्वाइंटों पर तब तक रोका जायेगा जब तक एक सक्षम रेल सेवक द्वारा उसे आगे चलाने का हैंड सिग्नल न दे दिया जाये ।

4. चालक को यह संकेत करने के लिए कि गाड़ी को कहाँ रोका जायेगा, अवरोध बिन्दू से कम-से-कम 45 मीटर की दूरी पर एक स्टॉप हैंड सिग्नल का प्रदर्शन किया जायेगा ।

5. चालक अपनी गाड़ी पर अपना पूर्ण नियंत्रण रखेगा और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहेगा ।

<u>स.नि. 5.09</u> : टिप्पणी - नियम संख्या 5.09 एवं 3.10 में वर्णित लिखित प्राधिकार विहित फार्म टी/509 में होगा ।

5.10 <u>सिग्नल रहित लाइन पर गाड़ी की प्राप्ति</u> :

1. यदि आवश्यक हो, आपात् स्थिति में, प्राप्ति सिग्नल से रहित लाइन पर गाड़ी को प्राप्त करने के लिए स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि -

ए) गाड़ी को प्रथम स्टॉप सिग्नल पर लाकर रोका गया है,

बी) वह लाइन जिस पर गाड़ी को लिया जाना निर्दिस्ट है, ट्रेलिंग प्वाइंट तक या उस स्थान तक, जहाँ गाड़ी का आकर रूकना आवश्यक है, क्लीयर है,

सी) समस्त प्वाइंट जिनसे होकर गाड़ी को गुजरना है, ठीक प्रकार से सेट किये गये है और फेसिंग प्वाइंट पाशित किये गये हैं, तथा

डी) चालक, एक सक्षम रेल सेवक, जो सिग्नल रहित लाइन पर गाड़ी को पायलट करेगा, द्वारा परिदत्त किये जाने वाले एक लिखित प्राधिकार के माध्यम से, चालक "ऑन" पर एप्रोच स्टॉप सिग्नल को पास करने के लिये (गुजरने के लिए) प्राधिकृत है ।

2. एक सिग्नल रहित लाइन में प्रवेश के दौरान चालक सावधानी से आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा ।

<u>स.नि. 5.10</u> : नियम संख्या 5.10 में वर्णित लिखित प्राधिकार विहित फार्म टी/510 में होगा । (C/S-20)

5.11 <u>सिग्नल रहित लाइन से गाड़ी गाड़ी का प्रस्थान</u> :

1. ऐसी लाइन से गाड़ी प्रारंभ करने की स्थिति में, जिस पर स्टार्टर सिग्नल उपलब्ध न हों, चालक को प्रारंभ हेतु एक लिखित अनुमति प्रदान की जाएगी,

परन्तु जहाँ चालक को आगे बढ़ने का मूर्त प्राधिकार प्रदान किया गया हो वहाँ ऐसी अनुमति का अभिमोचन कर दिया जाए ।

2. उपनियम (1) में वर्णित आगे बढ़ने की लिखित अनुमति या मूर्त प्राधिकार तब तक प्रदान नहीं किया जाएगा, जब तक, गाड़ी के प्रस्थान हेतु समस्त प्वाइंटों को सेट न कर दिया गया हो और फेसिंग प्वाइंटों को पाशित न कर दिया गया हो ।

<u>स.नि. 5.11</u> : नियम संख्या 5.11 में वर्णित लिखित प्राधिकार, विहित फार्म टी/511 पर, एक सिग्नल रहित लाइन से गाड़ी प्रारंभ करने का प्राधिकार है ।
नियम 511 (1) में वर्णित आगे बढ़ने के मूर्त प्राधिकार के साथ-साथ, चालक को उस लाइन से, जिस पर उसकी गाड़ी खड़ी है, गाड़ी चलाने के लिए प्राधिकार के रूप में एक प्रारंभ आदेश (टी/511) भी जारी किया जाएगा ।

5.12 <u>एक सामान्य प्रस्थान सिग्नलयुक्त लाइन से गाड़ी का प्रस्थान</u> :

1. एक सामान्य प्रस्थान सिग्नल से युक्त लाइनों के समूह में से किसी एक लाइन से गाड़ी प्रारंभ किये जाने की स्थिति में, संचालन की प्रणाली के अधीन आगे बढ़ने के प्राधिकार के साथ-साथ, चालक को गाड़ी प्रारंभ करने के लिए एक लिखित अनुमति प्रदान की जाएगी ।

2. उपनियम (1) में वर्णित लिखित अनुमति और आगे बढ़ने की प्राधिकार तब तक प्रदान नहीं किया जाएगा, जब तक, गाड़ी के प्रस्थान हेतु समस्त प्वाइंटों को सेट न कर दिया जाए और फेसिंग प्वाइंटों को पाशित न कर दिया जाए ।

<u>स.नि. 5.12</u> : नियम संख्या 5.12 (1) और (2) में वर्णित लिखित अनुमति, निर्धारित फार्म टी/512 - सामान्य स्टार्टर सिग्नल से युक्त लाइन से प्रारंभ करने के प्राधिकार, में होगी ।

5.13 <u>शंटिंग का नियंत्रण</u> :

1. शंटिंग परिचालनों का नियंत्रण फिक्स सिग्नलों या हैंड सिग्नलों या मौखिक (शाब्दिक) निर्देशों द्वारा किया जाएगा ।

2. तथापि, चालक पूरी तरह से सिग्नलों पर आश्रित नहीं रहेगा और हमेशा सतर्क एवं सावधान रहेगा ।

3. जब तक विशेष अनुदेशों के द्वारा प्राधिकृत न किया जाए, शंटिंग कार्यों के दौरान गति 15 किमी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी ।

<u>स.नि. 5.13</u> : (ए) जहाँ शंटिंग आवश्यक हो वहाँ निम्नलिखित सावधानियाँ बरती जाएंगी -

i) किसी इकहरी बॉक्स माल डिब्बे की शंटिंग करते समय अधिकतम संघात गति 5 किमी.प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए ।

ii) दोनों छोर पर पारगमन कप्लरों से युक्त 05 बॉक्स वैगनों की किसी ग्रुप की शंटिंग करते समय अधिकतम संघात 2.5 किमी.प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।

iii) यात्रियों सहित सवारी डिब्बे की शंटिंग करते समय अधिकतम संघात गति 5 से 8 किमी.प्रति घंटा के बीच सीमित होनी चाहिए।

बी) i) उस विशेष गाड़ी के लिए शंटिंग करने हेतु अपेक्षित शंटिंग इंजन अथवा बैंकिंग इंजन या गाड़ी इंजन को छोड़कर किसी यात्री इंजन द्वारा अधिकृत किसी स्टेशन पर किसी रनिंग लाइन पर इंजन की अनुमति नहीं होनी चाहिए। शंटिंग प्रभारी व्यक्ति के नियंत्रणाधीन ही ऐसे किसी इंजन के संचलन की अनुमति होनी चाहिए।

ii) जब किसी गाड़ी या बैंकिंग इंजन को जोड़ा जाना हो अथवा किसी यात्री गाड़ी के सवारी डिब्बों में जोड़े जाने अथवा अलग किए जाने के लिए शंटिंग किया जाना हो, गाड़ी इंजन या बैंकिंग इंजन या शंटिंग इंजन गाड़ी से 20 मीटर दूर आकर पहले अवश्य रूके और तत्पश्चात गाड़ी जोड़े जाने के लिए अथवा अन्यथा यथा आवश्यक हो, गाड़ी की ओर सावधानीपूर्वक प्रस्थान करें।

iii) प्रारंभिक/इंजन बदले जाने वाले स्टेशन जहां इंजन का संचलन फिक्स्ड सिग्नलों द्वारा नियंत्रित होता है गाड़ी का जोड़ा या काटा जाना लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के व्यक्तिगत पर्यवेक्षण में किया जाएगा। मार्गस्थ स्टेशन पर ऐसे जोड़ने या काटे जाने का काम स्टेशन कर्मचारी द्वारा किया जाएगा।

iv) निम्नलिखित कोटि के कर्मचारी यात्रीविहीन किसी गाड़ी की शंटिंग के पर्यवेक्षण के लिए प्राधिकृत समझे जाएंगे : स्टेशन मास्टर/गार्ड/यार्ड मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर/सहायक यार्ड फोरमैन/शंटिंग मास्टर/शंटिंग जमादार/शंटमैन/ पॉइंट्समैन अथवा इस तरह की अन्य कोटि जैसा कि स्टेशन संचालन नियम में विनिर्दिष्ट हो, लेकिन किसी यात्री वहन करने वाली गाड़ी के मामले में शंटिंग जमादार से नीचे ओहदे वाले कर्मचारी पर शंटिंग के पर्यवेक्षण का उत्तरदायित्व नहीं दिया जाना चाहिए।

5.14 <u>शंटिंग हेतु उत्तरदायित्व</u> : स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि गाड़ियों अथवा वाहनों की शंटिंग ऐसे समय में और इस प्रकार की जाती है जिसमें खतरा शामिल न हो।

<u>स.नि. 5.14</u> : (ए) नियम 5.19 (1) के प्रावधानों के विषयाधीन, किसी अन्य उद्देश्य से अथवा अन्य गाड़ी को अग्रगामिता देने के लिए एक लाइन से दूसरी लाइन पर गाड़ी की शंटिंग, शंटिंग जमादार, जहां एक ही हो, की सहायता से स्टेशन मास्टर के आदेशों के अधीन गार्ड द्वारा संचालित किया जाएगा। गार्ड/शंटिंग जमादार यह देखने के लिए उत्तरदायी होगा कि प्वाइंट जिससे होकर गाड़ी को गुजरना है, उचित रूप से सिग्नल देने के लिए समुचित तौर पर सेट एवं सुरक्षित हैं।

बी) गार्ड को छोड़ (अथवा शंटिंग जमादार जहां उपलब्ध हो) कोई अन्य व्यक्ति शंटिंग के लिए लोको पायलट को सिग्नल नहीं देगा। यदि आवश्यक हो, गार्ड अपना ब्रेक लगाकर लोको पायलट की सहायता करेगा और जैसे ही इंजन मेन लाइन को क्लियर करता है लोको पायलट अपना इंजन सीटी से सिग्नल देगा।

सी) i) किसी रनिंग लाइन से साइडिंग के लिए, एक रनिंग लाइन से अन्य लाइन के लिए अथवा उसी लाइन पर यदि ऐसी शंटिंग दोनों छोरों पर फेसिंग और ट्रेलिंग प्वाइंटों का उल्लंघन करती हो, अन्यथा ऐसे संचलन को नियत सिग्नलों द्वारा नियंत्रित किया जा सकता हो, स्टेशन मास्टर फार्म टी/806 जारी करेगा जिसे सभी गाड़ियों की शंटिंग के लिए गार्ड/शंटिंग जमादार एवं लोको पायलट द्वारा हस्ताक्षरित किया जाएगा। फिर भी, जब एक नियत सिग्नल एक लाइन से अधिक अथवा साइडिंग के संचलनों को नियंत्रित करता हो, फार्म टी/806 अवश्य जारी करेगा और फार्म टी/806 के बारे में उसे समझाएगा।

ii) स्टेशन मास्टर टी/806 वहां भी जारी करेगा जहां कहीं -

ए) ऐसी शंटिंग को नियंत्रित करने वाला सिग्नल त्रुटिपूर्ण हो, और

बी) एडवान्स्ड स्टार्टर नहीं हो और स्टार्टर अंतिम स्टॉप सिग्नल हो।

डी) i) तथापि, किसी डेड एन्ड साइडिंग में अग्रवर्ती शंटेड ट्रेन इंजन के मामले में, लिखित फार्म टी/806 के आदेश पर स्टेशन मास्टर द्वारा हस्ताक्षरित तथा गार्ड/शंटिंग जमादार द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित आदेश साइडिंग के बाहर अपनी गाड़ी पीछे लाने के लिए लोको पायलट के पास भेजा जाएगा। लिखित आदेश प्राप्त करने पर लोको पायलट उसका अनुपालन करेगा, जब गार्ड/शंटिंग जमादार द्वारा समुचित सिग्नल प्रदर्शित किया जा रहा हो।

ii) <u>डेड एन्ड के बफर स्टॉप पर लाइट</u> : बफर स्टॉप पर रेड लाइट का प्रयोग नहीं किया जाएगा, उन स्थानों पर जहां ऐसी लाइट या तो प्रवेश करने पर अथवा स्टेशन छोड़ने पर चलती गाड़ी का लोको पायलट देख सकता हो। ऐसे बफर स्टॉप पर केवल 'उजला' प्रकाश लगाया जाएगा और जहां उजले बफर लाइट लगाए गए हैं वहां स्टेशनों की एक सूची लगाई जाएगी और लोको पाइलट के मार्गदर्शन के लिए उसे कार्यकारी समय सारणी में शामिल किया जाएगा।

टर्मिनल एवं अन्य स्टेशनों को जिन्हें सूची में शामिल नहीं किया गया है, जहां बफर लाइट लगाए गए हैं, वे लाल प्रदर्शित करेंगे ।

ई) जहां कहीं, किसी इंजन को रात में वाहनों के साथ जोड़ा जाना हो, शंटिंग करने वाला गार्ड / शंटिंग जमादार लोको पायलट की ओर से सामग्री वाहन के लिए उजला प्रकाश प्रदर्शित करेगा, जब इंजन वाहन के नजदीक हो ।

एफ) i) जब सवारी डिब्बे अथवा माल डिब्बों को स्टेशनों पर जोड़ा जाना या पृथक किया जाना हो, जहां शंटिंग जमादार न हो, गार्ड माल डिब्बों अथवा सवारी डिब्बों को पिक अप अथवा पृथक करेगा और लोको पायलट को उचित सिग्नल प्रदर्शित करेगा । अंधेरा हो जाने के दौरान और वाहनों को जोड़ने अथवा पृथक करना प्रारंभ करने के पूर्व, गार्ड इंजन तक प्रस्थान करेंगा और लोको पायलट को सूचित करेगा कि वह मौजूद है । उन स्टेशनों पर जहां शंटिंग जमादार हैं, वाहनों को जोड़ने अथवा पृथक करने का कार्य ड्यूटी पर तैनात शंटिंग जमादार द्वारा निष्पादित किया जाएगा जो स्टेशन मास्टर से आदेश प्राप्त करने के बाद लोको पायलट को आवश्यक सिग्नल देगा ।

ii) प्रारंभिक / मध्यवर्ती डिपो स्टेशनों पर ऐसे वाहनों का जोड़ा जाना या पृथक किया जाना परिचालनिक कर्मचारियों द्वारा निष्पादित किया जाएगा जैसा कि स.नि. 5.13 (बी) (iv) के अंतर्गत वर्णित है । फिर भी, मध्यवर्ती डिपो स्टेशनों पर, यात्रियों से भरी सवारी गाड़ी का जोड़ा या काटा जाना स.नि. 5.14 (एफ) (i) में वर्णित प्रावधान के अनुसार निरपवाद रूप से निष्पादित किया जाएगा ।

iii) मार्गस्थ स्टेशन पर ऐसे वाहनों, निरीक्षण गाड़ियों, स्लिप कोचों, वी पी आदि की शंटिंग स.नि. 5.14 (एफ) (i) में वर्णित प्रावधान के अनुसार निष्पादित की जाएगी ।

जी) किसी स्टेशन पर जहां ए वाई एम/शंटिंग जमादार प्रदान किए गए हैं, यदि गाड़ी के गार्ड द्वारा थ्रू गाड़ी को शंटिंग किया जाना हो, इसकी अनुमति दी जानी चाहिए और उपयुक्त प्रावधानों को स्टेशन संचालन नियमों में शामिल कर लिया जाना चाहिए ।

एच) जब शंटिंग कार्य नियम सिग्नलों द्वारा नियंत्रित नहीं हो रहा हो, प्वाइंटों की सही सेटिंग और लॉकिंग तथा किसी शंटिंग संचालन को प्रारंभ करने की अनुमति का संकेत केबिन/ग्राउण्ड-फ्रेम गुमटी द्वारा गार्ड/शंटिंग संचलन का पर्यवेक्षण करने वाले शंटिंग जमादार को एक हरा सिग्नल दिखाया जाएगा । शंटिंग संचलन पूर्ण करने पर एवं सभी उल्लंघन चिन्हों के क्लियरेंस के पश्चात् शंटिंग कार्य-प्रभारी व्यक्ति केविन/ग्राउण्ड-फ्रेम गुमटी के लिए 'लाल' सिगनल दिखाकर स्वीकार किया जाएगा ।

शंटिंग संचलन कार्य की समाप्ति का संकेत देने के पूर्व शंटिंग प्रभारी व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि पार्श्ववर्ती लाइनों के साथ सभी उल्लंघन चिन्ह संचलन के लिए क्लियर कर दिए गए हैं, जब तक कि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विपरीत लिखित में विशेष रूप से प्राधिकृत न हो ।

दिन के समय झण्डियों के अभाव में शंटिंग कार्य प्रभारी व्यक्ति द्वारा दोनों हाथ उठाकर 'लाल' सिग्नल दिया जाएगा । रात के समय, सिग्नल दिखाने के लिए हाथ सिग्नल बत्तियों का प्रयोग किया जाएगा ।

आई) अप एवं डाउन दोनों लाइनों के आपातकालीन क्रॉस ओवर प्वाइंटों पर शंटिंग/संचलन, जहां कहीं फेसिंग प्वाइंट लॉक नहीं लगाए गए हैं, प्वाइंट को पैडलॉकिंग के बिना अनुमति नहीं दी जानी चाहिए । संबंधित स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक के साथ प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान इस आश्वासन के साथ करेगा कि संबंधित फेसिंग प्वाइंट सेट एवं लॉक्ड पर दिए गए हैं ।

5.15 <u>केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग</u> :

1. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण के अधीन किसी स्टेशन पर यातायात केन्द्रीकृत नियंत्रण ऑपरेटर की अनुमति के बिना और जब केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण लागू नहीं हो तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना, कोई शंटिग नहीं की जाएगी ।

2. आवश्यकता होने पर, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण ऑपरेटर शंटिंग के लिए किसी स्टेशन का उसके किसी भाग के यातायात संचलन को स्थानीय नियंत्रण स्टेशन मास्टर को सौंप सकता है और तत्पश्चात् वही इस स्टेशन या उसके उस भाग पर विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित रीति से शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा जिसके लिए उसे स्थानीय नियंत्रण सौंपा गया है ।

5.16 <u>गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग</u> **: जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिए सिग्नल ऑफ किए जाएं जिसका पृथकीकरण नहीं किया गया हो तो उन प्वाइंटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जाएगी जिनसे होकर आने वाली गाड़ी को गुजरना है , विशेष निर्देशों के अलावा उन पहचाने गए स्टेशनों के लिए, जहां अक्सर शंटिंग मूवमेंट होते हैं। स्थान, और जहां ऐसे प्वाइंटों को स्टॉप सिग्नल या शंट सिग्नल द्वारा शंटिंग करते समय बरती जाने वाली सावधानियों के साथ संरक्षित किया जाता है-**

ए) शंटिंग कार्य प्राधिकृत सक्षम रेल सेवक के पर्यवेक्षण के अधीन किया जाएगा ।

बी) रेक / लोड पूर्णत: निर्वात एअर ब्रेक होना चाहिए ।

सी) शंटिंग प्रचालन के समय अधिकतम गति 15 किमी.प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी । (C/S-16)

<u>स.नि. 5.16</u> :

1. पी.सी.ओ.एम. द्वारा जीआर 5.16 के प्रावधानों के तहत सिग्नल शंटिंग गतिविधियों में छूट। अपवाद स्वरूप किया जा सकता है।
2. शंटिंग के ऐसे मामलों में जिन्हें पीसीओएम द्वारा जीआर 5.16 के तहत विशेष निर्देशों के तहत अनुमति दी गई है, शंटिंग को लोको के साथ उस प्वाइंट की ओर ले जाना है जहां से आने वाली ट्रेन को गुजरना है। विशेष निर्देशों के तहत पी.सी.ओ.एम. द्वारा अनुमत शंटिंग गतिविधियों के लिए लोको के साथ शंटिंग की सामान्यतः अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।
3. जब भी आवश्यकता हो, सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पीसीओएम द्वारा स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर अतिरिक्त सावधानियां निर्धारित की जा सकती हैं।
4. पीसीओएम द्वारा विशेष निर्देशों के तहत अनुमत सिग्नल शंटिंग गतिविधियों को सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना और स्टेशन वर्किंग नियम आरेख पर स्पष्ट रूप से समर्थित किया जाना चाहिए।
5. चूंकि जीआर 5.16 में बताई गई सावधानियां फील्ड स्टाफ द्वारा बरती जानी हैं, ऐसे आंदोलनों का विवरण जिन्हें पीसीओएम द्वारा विशेष निर्देशों के तहत अनुमति दी गई है, उन्हें स्टेशन कार्य नियमों में स्पष्ट रूप से बरती जाने वाली सावधानियों की सूची के साथ उल्लेख किया जाना चाहिए। :

क्र.सं.	विशेष निर्देशों के तहत सिग्नलयुक्त शंटिंग गतिविधियों की अनुमति है।		बरती जाने वाली सावधानियां
	शंट सिग्नल नंबर से	प्वाइंट संख्या की ओर (आने वाली ट्रेन को किस रास्ते से गुजरना है)	
1.			
2.			

5.17 <u>समपार के पास शंटिंग</u> **: किसी समपार के पास अथवा आर-पार शंटिंग प्रभारी रेल कर्मचारी लोको पायलट को गाड़ी समपार पार करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित कर लेगा कि सड़क यातायात के लिए समपार फाटक बंद करके उनमें ताले लगा दिए गए हैं ।**

5.18 गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना :

1. **प्रस्थान करने के लिए किसी प्राधिकार हेतु प्रतीक्षारत गाड़ी को प्रेषित करने के लिए अग्रिम स्टार्टर तक लाने की अनुमति नहीं होगी, इन्हें छोड़कर जहां अग्रिम स्थिति में किसी गाड़ी की उपस्थिति इंगित करने के लिए स्टार्टर एवं अग्रिम स्टार्टर के बीच ट्रैक सर्किट या धुरा काउन्टर प्रदान किए गए हों ।**
2. **स्टेशन सेक्शन के भीतर किसी गाड़ी की शंटिंग के मामले में उप नियम (i) की व्यवस्था लागू नहीं होगी ।**

<u>स.नि. 5.18</u> : निम्नलिखित अवस्थाओं में किसी अग्रिम स्टार्टर तक प्रस्थान करने के लिए किसी प्राधिकार हेतु प्रतीक्षारत किस गाड़ी को लाना पूर्णतया निषेध है -

i) धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, जब ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउण्टर अग्रिम स्थिति में गाड़ी की उपस्थिति का संकेत देते हैं और

ii) रात्री में जब अग्रिम स्थिति में गाड़ी की उपस्थिति का संकेत देने में ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउण्टर विफल होते हैं ।

5.19 रनिंग लाइन पर अवरोध :

i) कोई भी रेल सेवक परिचालित लाइन का उल्लंघन करने वाला या उसमें अवरोध डालने वाला लदान, शंटिंग या अन्य कोई काम तब तक प्रारंभ नहीं करेगा जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर से या विशेष अनुदेशों के अधीन उस बाबत नामित किसी अन्य रेल सेवक से पूर्व मंजूरी न ले ली हो, जो यह देखेगा कि उक्त काम के होने के दौरान यातायात की सुरक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय कर लिए गए हैं और जब तक अवरोध दूर नहीं हो जाता तब तक आवश्यक सिग्नल ऑन रखे जाएंगे।

ii) किसी सैण्ड हम्प या स्नैग डेड एन्ड को किसी भी कारण अवरूद्ध नहीं किया जाएगा और यदि वह अवरूद्ध हो जाता है तो सिग्नलों को 'ऑफ' करने के लिए इसे पर्याप्त दूरी का एवजी नहीं माना जाएगा।

स.नि. 5.19 (i) मुख्य लाइन तथा अन्य रनिंग लाइन का उपयोग अधिक समय तक अचल रखने के उद्देश्य से नहीं करना चाहिए।

ii) फिर भी, जब गाड़ी का बोझ अनिवार्य रूप से गैर अन्तर्पाश्ति स्टेशन में रनिंग लाइन पर स्थिर रहने वाला हो, तो अवरूद्ध लाइन के विरूद्ध किसी छोर पर प्वाइंट को ठीक करने तथा ताला लगाकर इसकी सुरक्षा की जानी चाहिए। इन प्वाइंटों की चाभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के निजी अभिरक्षा में रखी जानी चाहिए। जहां प्वाइंट पर ताले लगे होते हैं, दोनों दिशाओं के लिए चाभी पृथक रिंग पर रख दी जानी चाहिए।

iii) केबिन सहित अन्तर्पाशित स्टेशन र गाड़ी का बोझ रनिंग लाइन पर अनिवार्य रूप से स्थिर हो जाए, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर केबिन से प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान पर उस लाइन को अवरूद्ध कर देगा।

इसके अतिरिक्त, अवरूद्ध लाइन के होम सिग्नल के लिए संबंधित स्लॉट स्लाइड (जहां व्यवस्था है) पर स्लाइड कॉलर स्थिर कर देनी चाहिए तथा संबंधित होम सिग्नल पर संरक्षा कॉलर तथा संबंधित केबिन में होम सिग्नल स्लॉट लीवर स्थिर कर देनी चाहिए।

जब गाड़ी क्रॉसिंग या प्राथमिकता देने के लिए या किसी अन्य कारणों से रनिंग लाइन पर 15 मिनट से अधिक देर के लिए रोक ली जाती है और ऊपर बताए गए के अनुसार स्लाइड कॉलरों तथा संरक्षा कॉलर की सहायता से सुरक्षा की व्यवस्था कर देनी चाहिए और केबिनों के साथ प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा तत्काल लाइन को अवरूद्ध कर दिया जाएगा।

केबिन रहित अन्तर्पाशित स्टेशनों में दोनों दिशाओं के लिए संबंधित चाभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रखी जाएगी।

जहां एक से अधिक लाइनों के लिए होम सिग्नल लागू होता है, वहां संबंधित प्वाइंट लीवर पर संरक्षा कॉलर स्थिर कर दी जाएगी।

iv) जब कभी भी गाड़ियों का बोझ रनिंग लाइन पर स्थिर हो जाता है, जैसा कि उपर्युक्त सहायक नियम 5.19 (iii) में उल्लिखित है, तो स्टेशन मास्टर की डायरी तथा संबंधित गाड़ी सिग्नल एवं लॉग रजिस्टर में उचित प्रविष्टि कर दी जाएगी।

v) जब किसी उद्देश्य से रनिंग लाइन पर किसी गाड़ी से वाहन अलग कर दिया जाए तो ड्यूटी पर तैनात सहायक स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि लाइन क्लियर करने में अनुचित देर नहीं हो।

vi) <u>ब्लॉक लाइन के सामने प्वाइंटों की सेटिंग</u> : स्थिर बोझ, माल डिब्बा, वाहर या किसी गाड़ी द्वारा जब कोई रनिंग लाइन अवरूद्ध हो जिसे किसी अन्य गाड़ी के लिए प्राथमिकता देने अथवा क्रॉस करने के लिए अथवा दोहरी लाइन सेक्शनों और दोनों छोर स्थित इकहरी लाइन सेक्शनों के पिछले प्वाइंटों को, जब शंटिंग अथवा कोई अन्य संचलन उस लाइन पर किया जाना अपेक्षित हो, को छोड़कर, ब्लॉक लाइन के सामने तत्काल सेट कर दिया जाना चाहिए।

यदि किसी स्टेशन पर सभी लाइनों को अवरूद्ध किया जाना हो, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया गया हो तो स्थिर बोझ अथवा किसी माल गाड़ी द्वारा व्यस्तम लाइन हेतु प्वाइंटों को इस तरह सेट किया जाना चाहिए जिससे कि दुर्घटना होने के मामले में, हताहतों की संभावनाएं कम हों, किसी स्टेशन पर सभी लाइनें यात्री गाड़ियों द्वारा व्यस्त होने के मामले में, लूप लाइन के लिए सेट किया जाना चाहिए, ताकि पार करने के लिए आनेवाली गाड़ी की गति को कम किया जा सकेगा जिससे परिणाम/हताहते कम होंगे। ऐसा करते समय, यदि किसी गाड़ी द्वारा अधिगृहीत किसी लूप के लिए प्वाइंटों को सेट किया जाए, जिसका इंजन आनेवाली गाड़ी के एप्रोच दिशा के सन्मुख हो, ऐसा नहीं बल्कि किसी गाड़ी द्वारा अधिगृहीत लूप हेतु जहां कोई सवारी कोच, कोई टक्कर होने के मामले में, संघात की स्थिति में होगी।

लीवर कॉलरों आदि के प्रयोग जैसी अन्य सावधानियों के अनुपालन के अतिरिक्त इन सावधानियों को अपनाया जाएगा।

उपनगरीय सेक्शना (दोहरी लाइन/चौहरी लाइन) के मामले में जहां बहुत कम अन्तर के भी एक के बाद दूसरी गाड़ियों को किसी स्टेशन पर प्राप्त किया जाता है, ईएमयू/डीएमयू लोकल को प्राप्त करने के पश्चात् प्वाइंटों को विपरीत स्थिति में कर दिया जाना चाहिए। यदि कुछ विशेष कारणों के लिए निर्धारित ठहराव के अतिरिक्त गाड़ी को रोका जा रहा हो।

5.20 <u>उतार - चढ़ाव पर शंटिंग करना</u> : यदि उतार-चढ़ाव पर शंटिंग की जा रही है तो शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि -

ए) पर्याप्त संख्या में ब्रेक लगा दिए गए हैं, जहाँ आवश्यक है वहाँ गुट्टी रोक (स्प्रेग) लगा दिए गये हैं, जहाँ स्लिप साइडिंग पॉइन्ट या ट्रैप लगे है उन्हें संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सेट कर दिया गया है और वाहनों को अनियंत्रित होने से रोकने के लिए, पूरी सावधानी बरती गई है, तथा

बी) लाइन के खड़ी ढलान वाले किसी भाग पर, जहाँ न तो पृथक्करण (आईसोलेटेड) है और न ही स्लिप साइडिंगों द्वारा रक्षण है, वहाँ पर उतार-चढ़ाव की ढलान के नीचे की ओर भी एक इंजन लगा दिया गया है।

टिप्पणी : इस नियम के प्रयोजन के लिए खड़ी ढलान 260 में 1 या इससे तीव्र होगी, पर रोलर बेयरिंग से युक्त वाहनों के लिये 400 में 1 या इससे तीव्र ढलान को खड़ी ढलान माना जायेगा।

5.21 <u>लूज शंटिंग</u> : क्रेन, ऐसे वाहन जिनमें यात्री, कर्मकार, विस्फोटक, खतारनाक माल या पशु है या विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट किए जाने वाले किसी अन्य वाहन की न तो लूज शंटिंग की जाएगी और न ही ऐसे वाहनों के साथ कोई लूज शंटिंग की जाएगी।

5.22 <u>वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना</u> : कोई भी रेल सेवक किसी भी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक वह वाहन सभी परिचालित लाइनों से अलग नहीं हो और, विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय जब तक उसके पहिए भली प्रकार जकड़ नहीं दिए गए हैं।

5.23 <u>स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना</u> : स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि स्टेशन पर खड़ हुए वाहन विशेष अनुदेशों के अनुसार भली प्रकार बांध दिए गये हैं।

SR 5.23 – स्टेशन/यार्ड/ब्लॉक सेक्शन में वाहन/लोड/ट्रेन/लोको का सुरक्षित करना एवं छोड़ना

1. जब स्टेशन पर वाहन/लोड/ट्रेन को खड़ा (stabled) किया जाए – SM/ट्रेन मैनेजर (TM)/ALP/ट्रैफिक स्टाफ की कार्रवाई:

(a) वाहन/लोड/ट्रेन को *फाउलिंग मार्क* के अंदर खड़ा किया जाए। TM यह सुनिश्चित करे कि ट्रेन फाउलिंग मार्क पार करने के बाद ही रुके।
(b) वाहन/लोड/ट्रेन को कम से कम **दो चेन** (एक-एक दोनों सिरों पर) से बांधकर ताला लगाया जाए।
(c) कम से कम **4 स्प्रैग/लकड़ी के वेज/स्किड** लगाए जाएँ — दोनों सिरों पर बाहरी पहियों के नीचे 2-2।
(d) ट्रेन के दोनों सिरों से कम से कम 6 वैगनों के हैंड ब्रेक लगाए जाने चाहिए।कोचिंग ट्रेन के मामले में, दोनों सिरों पर स्थित SLR के हैंड ब्रेक पूरी तरह से कसे जाने चाहिए।स्टेबल्ड लोड तथा पीछे वाले सिरे की SLR के हैंड ब्रेक TM द्वारा लगाए जाएंगे तथा आगे (लीडिंग) सिरे के हैंड ब्रेक ALP द्वारा लगाए जाएंगे।

- TM की अनुपस्थिति में, आगे (लीडिंग) सिरे के हैंड ब्रेक ALP द्वारा और पीछे वाले सिरे के हैंड ब्रेक पॉइंट्समैन द्वारा लगाए जाएंगे।
- ALP की अनुपस्थिति में, आगे (लीडिंग) सिरे के हैंड ब्रेक पॉइंट्समैन द्वारा और पीछे वाले सिरे के हैंड ब्रेक TM द्वारा लगाए जाएंगे।
- ALP एवं TM दोनों की अनुपस्थिति में, ट्रेन के दोनों सिरों पर हैंड ब्रेक पॉइंट्समैन द्वारा लगाए जाएंगे।

(e) सभी वाहन आपस में कपल (जुड़े) हों। यदि लोड को विभाजित किया जाए तो हर भाग को अलग ट्रेन मानकर सुरक्षित किया जाए।

(f) प्वाइंट्स को ब्लॉक की गई लाइन की ओर तथा डेड एंड या ट्रैप प्वाइंट (यदि उपलब्ध हो) की दिशा में सही प्रकार से सेट, क्लैम्प एवं पैडलॉक किया जाना चाहिए।स्कॉच ब्लॉक, यदि उपलब्ध हों, तो उनका उपयोग अवश्य किया जाना चाहिए।यदि स्टेशन SSI / EI से सुसज्जित है, तो प्वाइंट, रूट तथा सिग्नलों का ब्लॉकिंग कंट्रोल पैनल / VDU के माध्यम से किया जाएगा। ऐसी स्थिति में प्वाइंट को क्लैम्प एवं पैडलॉक करना आवश्यक नहीं है।

(g) संबंधित प्वाइंट बटन / स्लाइड / लीवर आदि पर स्टॉप कॉलर लगाए जाने चाहिए।

(h) लाइन ब्लॉक रजिस्टर, TSR तथा SM डायरी में लाल स्याही से यह टिप्पणी की जानी चाहिए कि "लाइन नंबर _ ब्लॉक है तथा लोड को सुरक्षित करने के लिए उपर्युक्त अनुसार सभी सावधानियाँ अपनाई गई हैं।"

(i) किसी भी लोड / ट्रेन / लोको को स्टेबल करने के बाद, SM को सेक्शन कंट्रोलर को प्राइवेट नंबर के साथ यह सूचना देनी होगी कि लोड / ट्रेन / लोको को स्टेबल करने एवं सुरक्षित करने के लिए निर्धारित सभी सावधानियाँ अपनाई जा चुकी हैं।

2. 1 in 400 या उससे अधिक तीव्र ढाल (ग्रेडिएंट) वाले स्टेशन पर वाहनों / लोड / ट्रेन को स्टेबल करते समय अपनाई जाने वाली अतिरिक्त सावधानियाँ, जो स्वीकृत विशेष निर्देश (CRS द्वारा) के अंतर्गत निर्धारित की गई हों तथा संबंधित स्टेशन की SWR में उल्लिखित हों, उनका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए।इसके अतिरिक्त, स्वीकृत विशेष निर्देशों में निर्धारित सावधानियों के अलावा, निम्नलिखित अतिरिक्त सावधानियाँ भी अवश्य अपनाई जानी चाहिए:-

(a) वाहनों को अनकपल करने से पहले, हैंड ब्रेक लगाए जाने चाहिए तथा वाहनों को नीचे की ओर लुढ़कने से रोकने के लिए स्प्रैग / लकड़ी की वेज / स्किड्स का भी उपयोग किया जाना चाहिए।

(b) जहाँ तक संभव हो, वाहनों / लोड / ट्रेन को ऐसी लाइन पर स्टेबल किया जाना चाहिए जो अन्य लाइनों से, विशेषकर रनिंग लाइनों से, आइसोलेटेड हो।

3. जब लोड / ट्रेन को लोकोमोटिव के साथ स्टेबल किया गया हो अथवा लाइट इंजन(ओं) को स्टेबल किया गया हो, तो लोको छोड़ने से पहले LP / ALP द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :-

(a) ट्रेन को A-9 पर रोकें तथा A-9 को इमरजेंसी स्थिति में लाएँ (अर्थात BP प्रेशर = 0) और SA-9 को एप्लाइड स्थिति में रखें।भौतिक रूप से यह सुनिश्चित करें कि ट्रेन के ब्रेक पूर्ण रूप से लगाए गए हैं।

(b) लोकोमोटिव पर हैंड ब्रेक / पार्किंग ब्रेक लगाएँ।मल्टी / कंसिस्ट लोकोमोटिव के मामले में, सभी लोकोमोटिवों के हैंड ब्रेक लगाए जाने चाहिए।भौतिक रूप से यह सत्यापित करें कि हैंड ब्रेक की चेन पूरी तरह कसी हुई है / पार्किंग ब्रेक लगाए गए हैं।

(c) लोकोमोटिव(ओं) के सबसे बाहरी पहियों पर 4 लकड़ी के ब्लॉक रखें।इस कार्रवाई का लोको लॉग बुक में रिकॉर्ड करें तथा पहियों के नंबर स्पष्ट रूप से दर्ज करें।यदि लोकोमोटिव पर 4 से कम लकड़ी की वेज उपलब्ध हों, तो आवश्यक वेज के लिए SM को सूचित करें और उसके बाद लोको को सुरक्षित करें।

(d) लोकोमोटिव को शट डाउन करें, बैटरी स्विच बंद करें, तथा लोको की चाबियाँ और लोकोमोटिव लॉग बुक SM कार्यालय में जमा करें।

4. (a) ड्यूटी के दौरान लोको पायलट को लोकोमोटिव बिना निगरानी के नहीं छोड़ना चाहिए।यदि किसी कारणवश उसे लोकोमोटिव बिना निगरानी के छोड़ना आवश्यक हो, तो वह केवल SM / YM से लिखित अनुमति प्राप्त करने के बाद तथा ऊपर पैरा 3 में उल्लिखित सभी कार्रवाइयों को सुनिश्चित करने के पश्चात ही ऐसा करेगा।

(b) स्टेशन / यार्ड छोड़ने से पहले, LP और TM को संयुक्त रूप से SM कार्यालय में उपलब्ध Load Stable & Securing Register में लोड को सुरक्षित करने से संबंधित विवरण दर्ज करना चाहिए।

5. दुर्घटना, विफलता, अवरोध या किसी अन्य कारण से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन रुक जाने की स्थिति में LP / ALP एवं TM द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :-

(a) LP / ALP एवं TM को G&SR 6.03 के प्रावधानों के अनुसार ट्रेन की सुरक्षा सुनिश्चित करनी चाहिए।

(b) ट्रेन को लोको ब्रेक (SA-9, A-9 एवं हैंड ब्रेक) लगाकर तथा ट्रेन के दोनों सिरों से कम से कम 06 वैगनों के हैंड ब्रेक लगाकर सुरक्षित किया जाना चाहिए।आगे (लीडिंग) सिरे से ALP तथा पीछे वाले सिरे से TM द्वारा हैंड ब्रेक लगाए जाएंगे।यदि ट्रेन TM के बिना चलाई जा रही हो, तो TM के सभी दायित्व ALP द्वारा निभाए जाएंगे।कोचिंग ट्रेनों के मामले में, पीछे वाली SLR के हैंड ब्रेक TM द्वारा तथा आगे वाली SLR के हैंड ब्रेक ALP द्वारा लगाए जाएंगे (यदि लॉक न हो)।

(c) यदि ट्रेन स्थिर अवस्था में MR प्रेशर घटने लगे, तो लोको पायलट को लोको को वेज (लकड़ी के ब्लॉक) लगाकर सुरक्षित करना होगा।क्योंकि SLR में इंजन की तरह MR प्रेशर का कोई गेज उपलब्ध नहीं होता, इसलिए ट्रेन मैनेजर को MR प्रेशर की जानकारी नहीं हो पाती।अतः लोको पायलट को MR प्रेशर घटने की सूचना तुरंत ट्रेन मैनेजर को देनी चाहिए, और उसके बाद ट्रेन मैनेजर अंतिम वाहन में वेज लगाकर ट्रेन को सुरक्षित करेगा।

6. स्टेशन / यार्ड से स्टेबल किए गए वाहन / लोड / ट्रेन / लोकोमोटिव को क्लियर करने के लिए SM / TM / LP / ALP / ट्रैफिक स्टाफ द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :-

(a) LP एवं ALP, SM कार्यालय से लोको की चाबियाँ, लॉग बुक आदि प्राप्त करेंगे।लोको लॉग बुक में किसी भी प्रकार की अनियमितता की जाँच करेंगे।यदि कोई अनियमितता पाई जाती है, तो TLC को सूचित करेंगे तथा उनके निर्देशानुसार कार्रवाई करेंगे।

(b) इसके पश्चात LP एवं ALP लोको को एनर्जाइज़ करेंगे, A-9 को रिलीज़ स्थिति में लाएँगे तथा SA-9 को एप्लाइड रखते हुए BP प्रेशर 5 kg/cm^2 तक बनाएँगे।

(c) लोड / फॉर्मेशन में BP प्रेशर की निरंतरता सुनिश्चित करने हेतु BP कंटिन्यूटी टेस्ट करें।

(d) ट्रेन ब्रेक लगाएँ, अर्थात A-9 को फुल सर्विस एप्लिकेशन स्थिति में रखें, और यह सुनिश्चित करने के लिए कुछ वैगनों की जाँच करें कि ब्रेक लगाए गए हैं (जिन वैगनों पर हैंड ब्रेक लगाए गए हों, उन्हें छोड़कर)।

(e) ALP, आवश्यकता पड़ने पर LP की सहायता से, लोकोमोटिव(ओं) के हैंड ब्रेक / पार्किंग ब्रेक रिलीज़ करेगा।इसके पश्चात लोको के पहियों से लकड़ी की वेज हटाएँ तथा स्टेशन से ली गई वेज (यदि कोई हों) वापस करें।

(f) लगे हुए ब्रेक के साथ किए गए लोड के सुरक्षा प्रबंध निम्नलिखित क्रम में हटाए जाएँगे —पहले चेन हटाई जाएगी, उसके बाद लकड़ी की वेज / स्किड्स हटाए जाएँगे और अंत में हैंड ब्रेक छोड़े जाएँगे।सेफ्टी चेन तथा लकड़ी की वेज / स्किड्स को पॉइंट्समैन द्वारा हटाया जाएगा।SLR / ब्रेक वैन / वैगनों के हैंड ब्रेक ALP / TM / पॉइंट्समैन द्वारा छोड़े जाएँगे।TM की अनुपस्थिति में, हैंड ब्रेक पॉइंट्समैन द्वारा रिलीज़ किए जाएँगे।

(g) यदि हैंड ब्रेक छोड़ने में कठिनाई हो, तो TM, LP को सलाह देगा कि हैंड ब्रेक पूरी तरह रिलीज़ होने तक ट्रेन ब्रेक (A-9) को आंशिक रूप से रिलीज़ किया जाए।

(h) यदि TMLP रिपोर्ट (ट्रेन मैनेजर एवं लोको पायलट) बनाना आवश्यक हो, तो नियमों के अनुसार लोड का निरीक्षण करें।यदि किसी प्रकार की अनियमितता पाई जाए, तो उसकी सूचना SM को दें।TMLP रिपोर्ट तैयार करते समय, LP या ALP में से कोई एक अनिवार्य रूप से लोको कैब में उपस्थित होना चाहिए।

(i) उपरोक्त सभी चरणों के पश्चात यदि सब कुछ सही पाया जाए, तो TM, LP से परामर्श कर, SM को सूचित करेगा कि ट्रेन तैयार है।

(j) ट्रेन के लिए सिग्नल खुल जाने के बाद पहले A-9 रिलीज़ करें और उसके बाद SA-9 रिलीज़ करें।ढाल (ग्रेडिएंट) पर, A-9 रिलीज़ कर ट्रैक्शन लें तथा ट्रेन के आगे बढ़ने पर रोल-डाउन से बचने के लिए SA-9 रिलीज़ करें।

(k) ट्रेन शुरू करने से पहले यह सुनिश्चित करें कि BP प्रेशर 5.0 kg/cm^2 पर है तथा एयर फ्लो इंडिकेटर (AFI) अपनी निर्धारित स्थिति में है।

(l) ट्रेन शुरू करने के बाद लोड की स्वतंत्र गति की जाँच करें।यदि लोड जाम महसूस हो, तो SM या TLC को सूचित करें।

(m) ट्रेन शुरू करने के तुरंत बाद ब्रेक फील टेस्ट (BFT) करें।

7. स्टेशन स्टाफ, TM, क्रू तथा सेक्शन कंट्रोलर को स्टेशनों / यार्डों / साइडिंगों और ब्लॉक सेक्शनों में उपलब्ध ढाल (ग्रेडिएंट) की पूरी जानकारी होनी चाहिए।

8. इस संबंध में संबंधित पर्यवेक्षकों द्वारा नियमित रूप से काउंसलिंग की जानी चाहिए।

9. डिवीज़नों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि स्टेशनों पर स्वीकृत डिज़ाइन के पर्याप्त संख्या में स्प्रैग / लकड़ी की वेज (रेट्रो-रिफ्लेक्टिव स्ट्रिप सहित) एवं चेन उपलब्ध हों, तथा लोकोमोटिवों पर भी लकड़ी की वेज उपलब्ध कराई जाएँ।

10. यार्ड / साइडिंग / स्टेशन की रनिंग या नॉन-रनिंग लाइन पर रेक को स्टेबल करने की स्थिति में, कैब छोड़ने से पहले EMU / MEMU के मोटरमैन / शंटर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई :-

a) लाइट (50%) और पंखे बंद करें।

b) ऑटो ब्रेक लगाएँ, यह सुनिश्चित करें कि BP "0 kg/cm^2" तक गिर जाए और BC "1.6 kg/cm^2" तक बढ़ जाए।

c) BIVS बंद करें।

d) ब्रेक कंट्रोलर को 'रिलीज़' स्थिति में रखें।

e) पार्किंग ब्रेक लगाएँ (यदि उपलब्ध हो)।

f) उपकरण कक्ष तथा ड्राइविंग कैब को पैडलॉक से लॉक करें।

g) सबसे बाहरी पहियों की जोड़ी के नीचे लकड़ी की वेज रखें।

(संदर्भ : रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2024/TT/IV/12/30, दिनांक 24.01.2025) (C/S- 24)

नोट : जब टावर वैगन / ट्रैक मशीन को स्टेशन / यार्ड में स्टेबल किया जाए, तो उसका सुरक्षितकरण संबंधित इंचार्ज / सुपरवाइज़र / ऑपरेटर द्वारा किया जाएगा।संबंधित इंचार्ज / सुपरवाइज़र / ऑपरेटर, SR 5.23 के अनुसार वाहन को सुरक्षित किए जाने की पुष्टि करते हुए स्टेशन मास्टर को मेमो जारी किए बिना, वहाँ से प्रस्थान नहीं करेगा। (C/S -25)

अध्याय - VI

दुर्घटनाएँ और असाधारण घटनायें

6.01 दुर्घटना या अवरोध :

1. **जब स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात की रक्षा के लिए शीर्घतम संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियों बरतेगा ।**
   (i) जब आईआर-एटीपी (कवच) क्षेत्र में स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना प्राप्त होती है, तो स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन में अन्य कार्यरत आईआर-एटीपी (कवच) युक्त ट्रेनों के प्रवेश को रोकने हेतु स्टेशन मास्टर ऑपरेशनल पैनल सह इंडिकेशन पैनल (SMOCIP) में एसओएस (SOS) संचालित करेगा।
   (संदर्भ: रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/Safety(A&R)/19/05, दिनांक 20.01.2025, C/S–24)
2. **यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबंध करेगा ।**
3. **स्टेशन मास्टर यथावसंभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा ।**

टिप्पणी : दुर्घटना नियमावली में दुर्घटनाओं के वर्गीकरण, रिपोर्ट करने तथा निस्तारन संबंधी विस्तृत निर्देश दिये गये हैं ।

6.02 दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन :- किसी लाइन या किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर अथवा संचार साधन अवरूद्ध या विफल हो जाने पर या आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी ।

सा.नि. 6.02 (i) जब गाड़ी आगे बढ़ने के उचित प्राधिकार के साथ गलत लाइन पर चल रही हो तो लोको पायलट को गाड़ी इंजन के फ्लैशर लाइट का स्विच 'ऑन' करना चाहिए । यदि गाड़ी का इंजन गलत लाइन पर बिना फ्लैशर लाइट का स्विच 'ऑन' किए जा रहा हो तो स्टेशन कर्मचारी, गेटमैन एवं गैंगमैन द्वारा ध्यान में लाया जाएगा, वे तत्काल गाड़ी को रोकेंगे ।

(ii) सा.नि. 6.02 में चथानिर्दिष्ट विशेष अनुदेश ब्लॉक संचालन नियमावली में अन्तर्विष्ट हैं ।

6.03 स्टेशनों के बीच रूकी गाड़ी की रक्षा :-

1. **यदि किसी दुर्घटना, विफलता, अवरोध या किसी असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के मध्य खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजा कर या वॉकी-टॉकी के माध्यम से या अन्य साधनों से गार्ड को इस संबंध में सूचित करेगा और उससे खतरे के हाथ सिग्नल का आदान-प्रदान करेगा । इसके तत्काल बाद गार्ड पीछे की ओर खतरे का लाल सिग्नल दिखायगा तथा इस बात की जॉच करेगा कि उसके टेलबोर्ड या टेललैम्प सही रूप में प्रदर्शित हो रहे हैं और ब्रेकवान में पीछे की ओर फ्लैशर लाइट की व्यवस्था है तो उसका स्विच 'ऑन' कर देगा । इसके तत्काल बाद गार्ड एवं लोको पायलट पीछे और आगे की ओर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :**

(i) इकहरी लाइन सेक्शन पर या दोहरी लाइन या मल्टीपुल लाइन सेक्शन पर जब वह अस्थायी रूप से इकहरी लाइन सेक्शन के रूप में संचालित हो तो :-

ए) गाड़ी की रक्षा हेतु गार्ड या तो स्वयं पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा । यदि गार्ड ने गाड़ी की रक्षा हेतु किसी सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया हो तो वह परामर्श हेतु लोको पायलट के पास जाएगा ।

बी) गाड़ी की रक्षा हेतु जानेवाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने हेतु उसे लगातार खतरे का हाथ सिग्नल दिखायेगा और अपने हाथ सिग्नल के अतिरिक्त अपने साथ लाये गये पटाखा सिग्नल नीचे लिखे अनुसार उस लाइन पर रखेगा जिस पर अवरोध है :

अर्थात जाने की दिशा में अपनी गाड़ी से 600 मीटर पर एक पटाखा लगायेगा और ती पटाखा अपनी गाड़ी से न्यूनतम 1200 मीटर पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गयी हो, एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखा लगायेगा।

परंतु मीटर और नैरो गेज पर गाड़ी के रूकने के स्थान से पहले पटाखा 400 मीटर की दूरी पर और तीन पटाखा न्यूनतम 800 मीटर पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेश द्वारा नियत की गई हो, एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर लगाएगा ।

सी) यदि गार्ड से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की रक्षा हेतु पीछे जाता है तो वह उपखंड (बी) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद किसी आने वाली गाड़ी को रोकने हेतु तब तक अपना खतरे का हाथ सिग्नल दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

डी) जब गार्ड स्वयं गाड़ी की सुरक्षा हेतु पीछे जाता है तो वह उपखंड (बी) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर उसे किसी आनेवाली गाड़ी को रोकने के लिए खतरे का हाथ सिग्नल दिखाने हेतु तब तक के लिये प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता और गार्ड स्वयं अपनी गाड़ी पर कारण का पता लगाने लौट जायेगा।

ई) यदि गार्ड को खतरे का हाथ सिग्नल दिखाने हेतु उपखंड (डी) के अनुसार कोई सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है तो वह लोको पायलट से पता करने के बाद एक बार फिर उसी स्थान पर लौट जाएगा जहाँ उसने तीन पटाखा लगोया था और जाते समय एवं वहाँ पहुँचकर किसी भी आती गाड़ी को तब तक खतरे का हाथ सिग्नल दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

एफ) जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखें वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा।

जी) यदि डबल या मल्टीपुल लाइन वाले सेक्शन पर सहायता माँगी जाती है या इकहरी लाइन वाले सेक्शन या दोहरी लाइन या मल्टीपुल लाइन वाले सेक्शन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य-प्रणाली लागू रहने की अवधि में लोको पायलट तत्काल सामने की ओर खतरा सिग्नल दिखायेगा तथा उपखंड (बी) एवं (एफ) में वर्णित विधि के अनुसार स्वयं जाकर या अपने सहायक लोको पायलट या किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजकर अविलंब आगे की ओर रक्षा हेतु आगे बढ़गा, एवं

एच) यदि कोई आती गाड़ी दिखायी पड़ती है तो गाड़ी की रक्षा हेतु जाता व्यक्ति लाइन पर तत्काल अशक्त गाड़ी से जितनी दूर संभव हो उतनी दूर एक पटाखा लगाएगा और किसी आती गाड़ी को रोकने हेतु लगातार खतरे का हाथ सिग्नल दिखाता रहेगा। यदि उस व्यक्ति ने पहले ही 600 या 400 मीटर की दूरी पर क्रमश: बड़ी लाइन या मीटर गेज / नैरो गेज लाइन पर लगा दिया हो और वह 1200 या 800 मीटर की दूरी तक क्रमश: बड़ी लाइन या मीटर गेज / नैरो गेज लाइन पर पहुँचने की स्थिति में नहीं हो तो वह एक पटाखा दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी से जितनी अधिक दूरी पर संभव हो दुबारा लगा देगा।

(ii) <u>दोहरी लाइनयुक्त सेक्शन पर जहाँ गाडियाँ दो लाइनों पर विपरीत दिशाओं से आती हैं</u> :-

ए) ज्यों ही लोको पायलट को जानकारी मिलती है कि उसकी गाड़ल दुर्घटनाग्रस्त हो गयी है त्यों ही वह फ्लैशर लाइट 'ऑन' कर देगा और हेड लाइट 'बुझा' देगा और तत्पश्चात् वह या तो स्वयं जाएगा अथवा अपने सहायक लोको पायलट को या किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को आगे की ओर पार्श्ववर्त्ती लाइन को उपरोक्त खंड (i) में वर्णित विधि से सुरक्षित (प्रोटेक्ट) करने हेतु भेजेगा।

प्रथमत: गार्ड स्वयं सहायता करने तत्काल आगे बढ़गा और बगल की लाइन को उपरोक्त खंड (i) में वर्णित विधि से सुरक्षित (प्रोटेक्ट) करना सुनिश्चित करेगा और यदि कोई सक्षम व्यक्ति उपलब्ध होता है तो उपरोक्त खंड (i) में वर्णित विधि से सुरक्षित (प्रोटेक्ट) करने हेतु भेजेगा।

बी) उस स्थिति में जब यह ज्ञात नहीं हो कि पार्श्ववर्त्ती लाइन अवरूद्ध है अथवा नहीं :-

लोको पायलट उपरोक्त विधि से पार्श्ववर्त्ती लाइन की रक्षा हेतु कार्यवाही करेगा।

गार्ड गाड़ी को सावधानीपूर्वक देखते हुए इंजन की ओर आगे बढ़ेगा। यदि गार्ड पाता है कि पार्श्ववर्त्ती लाइन बाधित है तो वह सहायता करने एवं उपरोक्त विधि से पार्श्ववर्त्ती लाइन की रक्षा सुनिश्चित करने हेतु आगे बढ़गा। यदि वह पाता है कि पार्श्ववर्त्ती लाइन बाधित नहीं है तो लोको पायलट से परामर्श कर उपरोक्त खंड (i) में वर्णित विधि से गाड़ी के पीछे रक्षा हेतु जायेगा, यदि उसने इस प्रयोजन के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को सुरक्षा हेतु पहले नहीं भेजा है।

(iii) <u>नामित लाइनों पर एकदिशीय यातायात सहित मल्टीपुल लाइन सेक्शन पर</u> :-

ए) ज्यों ही लोको पायलट की जानकारी में यह आता है कि उसकी गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गयी है त्यों ही वह तत्काल पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनों की रक्षा करने हेतु उपरोक्त वर्णित खंड (ii) के अनुसार कार्यवाही करेगा ।

बी) ज्यों ही गार्ड को इस बात की जानकारी मिलती है कि उसकी गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गयी है त्यों ही वह तत्काल ऐसे पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनों की रक्षा उपरोक्त खंड (i) में वर्णित विधि के अनुसार करेगा ।

(iv) <u>उस सेक्शन पर जहां पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनों पर गाडियाँ दोनों दिशाओं में चलनी हैं</u> ।

जब तक यह स्पष्ट नहीं होता है कि कोई पार्श्ववर्त्ती लाइन अवरूद्ध नहीं है, लोको पायलट सामने की ओर पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनों एवं गार्ड पीछे की ओर पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनो की उपर्युक्त खंड (i) में वर्णित विधि के अनुसार रक्षा करेगा । इस कार्रवाई के बाद ही गार्ड मदद करने के लिए आगे बढ़ेगा और सामने की पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनों की रक्षा सुनिश्चित करेगा ।

(v) <u>दोहरी/मल्टीपुल लाइनों से युक्त सेक्शन पर खड़ी प्रभावित गाड़ी वाली लाइन की रक्षा</u> ।

उपर्युक्त खंड (ii), (iii) एवं (iv) में वर्णित विधि के अनुसार पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनों की रक्षा करने के बाद ही खड़ी प्रभावित गाड़ी के आगे और पीछे दोनों ओर की लाइन की रक्षा के लिए कार्रवाई की जाएगी ।

(vi) <u>अवरोध के कारण का पता लगाने एवं उन्हें दूर करने की कार्रवाई</u> ।

या तो इंजन में या वाहन में किसी त्रुटि का पता लगाने और उसमें सुधार करने की कार्रवाई या किसी अन्य रूकावट, जिसके कारण अवरोध हुआ हो, को दूर करने की कार्रवाई की जाएगी, यदि व्यवहार्य हो, आश्वस्त करने के बाद ही कि उपर्युक्त क्रिया विधि के अनुसार गाड़ी की उचित रूप से सुरक्षा की गई है ।

(vii) <u>पार्श्ववर्त्ती लाइनों से रक्षा का निराकरण</u> ।

यदि बाद में, पार्श्ववर्त्ती लाइन/लाइनें अवरोधमुक्त पाईं जाती हैं तो रक्षा का निराकरण किया जा सकता है, उसे छोड़कर जहां सहायता प्राप्त करने के लिए पहुंच रही गाड़ी को रोका जाना वांछनीय है ।

2. (i) गार्ड के बिना गाड़ी के मामले में, गार्ड की ड्यूटी, जैसा कि इस नियम में उल्लिखित है, लोको पायलट को या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को सौंप दी जाएगी ।

(ii) लोको पायलट की किसी अशक्तता की स्थिति में, लोको पायलट को सुपुर्द ड्यूटी जैसा कि इस नियम में उल्लिखित है, गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को सुपुर्द हो जाएगी ।

<u>सा.नि. 6.03 (ए)</u> जब किसी कारणवश कोई गाड़ी आकर स्टेशनों के बीच खड़ी रहती हो और लोको पायलट पाता है कि वह आगे नहीं बढ़ सकता तो वह चार बार छोटी और तेज सीटी बजाएगा । लोको पायलट की सीटी सुनकर गार्ड नीचे उतरेगा और लाल हाथ सिग्नल ऊपर और नीचे दिखाकर पावती देगा जिसका अभिप्राय यह समझा जाएगा मैं अवगत हूँ कि आप आगे नहीं बढ़ सकते और मैं गाड़ी की सुरक्षा के लिए पीछे जा रहा हूँ । गार्ड लाल हाथ सिग्नल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि लोको पायलट फिर से अपनी सीटी नहीं बजाता है, यह दिखाते हुए कि उसने गार्ड का सिग्नल समझ लिया है, अथवा यदि लोको पायलट और गार्ड वॉकी-टॉकी अथवा श्रवण-संचार के अन्य साधनों से बात करने में समर्थ हों, तो संचार सेट के माध्यम से वे एक दूसरे को स्थिति से अवगत कराएंगे एवं ड्यूटी पर आगे तैनात रहेंगे ।

गार्ड प्रथमत: ब्रेक यान में स्थित हैण्ड ब्रेक का उपयोग करेगा और दिन के समय साइड लैंप ब्रैकेट में लाल झंडी लगाएगा एवं सा.नि. 6.03 में वर्णित विधि के अनुसार गाड़ी की सुरक्षा के लिए आगे बढ़ने से पहले रात्रि के समय एक साइड लैंप में से एक को उल्टा कर देगा । फिर भी, यदि उस स्थल पर जहां गाड़ी रूकती है, 300 में 1 या उससे अधिक खड़ी ढाल पर हो तो वह गाड़ी की सुरक्षा हेतु आगे बढ़ने के पहले ब्रेंक यान के बाद के 10 माल डिब्बों के ब्रेक दबा देगा । इसी तरह, सामान्य नियम 6.03 की शर्त्तों के अनुसार लोको पायलट या सहायक लोको पायलट या कोई अन्य सक्षम रेल सेवक सामने से लाइन की सुरक्षा हेतु कार्रवाई करने के पहले हैण्ड ब्रेक लगाएगा । यदि स्थल जहां गाड़ी रूकती है, 300 में 1 या उससे अधिक खड़ी ढलान पर हो तो वह सामने गाड़ी तथा लाइन की सुरक्षा हेतु आगे बढ़ने के पहले इंजन के बाद के 10 माल डिब्बों के ब्रेक भी दबाएगा ।

यदि बाद में लोको पायलट यह महसूस करें कि वह आगे बढ़ने की स्थिति में है, तो वह गार्ड को बुलाने के लिए तीन लंबी सीटियां बजाएगा, या वॉकी-टॉकी के माध्यम से या उनके पास उपलब्ध किसी अन्य साधन से संप्रेषण करेगा । गार्ड लाइन

पर तीन पटाखे छोड़कर (लेकिन मध्यवर्ती पटाखा हटाकर) वापस आएगा । लोको पायलट या सहायक लोको पायलट या किसी अन्य सक्षम रेल सेवक द्वारा सामने के माल डिब्बों के ब्रेक तथा गार्ड द्वारा पीछे के माल डिब्बों के ब्रेक रिलीज कर उिए जाने के पश्चात् गाड़ी फिर खोल दी जाएगी ।

(बी) इसके उपरान्त जब लोको पायलट देखता है कि उसका इंजन अकेले या गाड़ी के किसी भाग को लेकर आगे बढ़ने के लिए अशक्त नहीं है तो गार्ड को स्थिति या तो वह स्वयं आएगा या अपने इंजन चालक कर्मीदल में से किसी को भेजेगा । सामान्य नियम 6.03 के अनुसार कार्रवाई करने के बाद गार्ड भी गाड़ी की बायीं ओर से चलते हुए परामर्श के लिए लोको पायलट की ओर आगे बढ़ेगा ।

यदि गार्ड और लोको पायलट के बीच संयुक्त परमर्श के बाद यदि वह निश्चय किया जाता है कि इंजन को अकेले (लाइट) या वाहन के साथ सहायता के लिए अगले स्टेशन जाने की अनुमति दी जाती है तो सा.नि.6.09 में अन्तर्निहित हिदायतों के अनुसार कार्रवाई की जायेगी। लोको पायलट जब आगे जा रहा तो पटाखों को हटाने की व्यवस्था करेगा । जिसे कि इंजन के गुजरने के बाद पुन:स्थापित (रिप्लेस) कर दिया जाएगा और जहाँ उपलब्ध हो इंजन का एक सहायक लोको पायलट जहाँ पटाखे रखें हों वहाँ लाल हाथ सिगनल दिखाने के लिए नियुक्त किया जाए । दोहरी लाइन पर इंजन को गाड़ी से अलग करने के पूर्व लोको पायलट इंजन के सामने लाल बफर लाइट रखेगा तथा गाड़ी से अगले स्टेशन तक यात्रा के दौरान किसी भी गाड़ी को रोकने का प्रयास करेगा जो कि विपरीत दिशा से आती हो और लगाता सीटी की आवाज देकर तथा इंजन से लाल हाथ जिस पर गाड़ी चल रही हो वह भी बाधित हो अथवा जब सहायता प्राप्त करना आवश्यक हो ।

(सी) (1) (i) किसी सेक्शन में दुर्घटना की हालत में जहाँ पर दो या उससे अधिक समानांतर लाइने हो तो उपरोक्त विस्तृत ब्यौरे के अनुसार सभी लाइनों की सुरक्षा तत्काल की जाएगी । ऐसा उस समय तक किया जाएगा जब तक निकटवर्ती लाइनें परी तरह से सुरिक्षित नहीं हो जाती, इसके अतिरिक्त प्रभावित गाड़ी का लोको पायलट लगातार तेज सीटी की आवाज देता रहेगा और अन्य संभावित कदम उठाएगा जैसे सहायक लोको पायलट को लाल हाथ सिगनल दिखाते हुए आने वाली गाड़ी की ओर जाने के लिए नियुक्त करेगा और दृश्य तथा श्रव्य साधन का उपयोग कर आने वाली गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करेगा ताकि आनेवाली गाड़ी अवरोध से हटकर रूक सके ।

(ii) यदि निकटवर्ती लाइन बाधामुक्त हो तो खतरे का सिगनल हटा लिया जाए बशर्ते कि सहायता प्राप्त करने के लिए गाड़ी को रोकना आवश्यक न हो ।

(iii) जब इस गाड़ी को स्टेशन के बीच या स्टेशन पर रोका जाता है, तो इंजन अथवा फ्लेशर लाइट व्यवस्था वाले ईएमयू/डीएमयू/मेमू कोच को लोको पायलट या मोटरमैन तत्काल सतत रूप से एक्यूएट कर देगा तथा दिन और रात दोनों समय विपरीत दिशा से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन का ध्यान आकर्षित करने के लिए हेडलाइट को 'ऑफ' रखा जायेगा ।

टिप्पणी : ईएमयू/डीएमयू/मेमू के इंजन में अनिवार्य रूप से फ्लैशर लाइट लगा होना चाहिए तथा लोको पायलट/ मोटरमैन गार्ड पोजीशन की जांच करेंगे कि जहाँ से गाड़ी आरंभ होती है उस गाड़ी में फ्लैशर लाइट लगा है ।

(iv) किसी आने वाली गाड़ी का लोको पायलट जो कि फ्लैशर लाइट देखता है अथवा सीटी की आवाज सुनता है अथवा सुरक्षा के लिए रखे गए पटाखे को डिटोनेट्स करता है,वह आपात ब्रेकिंग प्रणाली का उपयोग कर कम से कम समय में गाड़ी को रोकेगा ।

(v) अपनी गाड़ी को रोकने के बाद आनेवाली गाड़ी का लोको पायलट प्रभावित गाड़ी के लोको पायलट को हर संभव सहायता देगा ।

(vi) प्रभावित गाड़ी का गार्ड अथवा उसके द्वारा नियुक्त सक्षम कर्मचारी सा.नि.6.03 के अन्तर्गत हर संभव कदम उठायेगा जैसे आनेवाली गाड़ी की तरफ दौड़ना,लाल हाथ सिगनल हिलाना,भाव भंगिमा दिखाना तथा चिल्लाना । जब तक कि आने वाली गाड़ी का लोको पायलट समीपवर्ती लाइन पर एक ही दिशा में अपनी गाड़ी को लाकर खड़ा नहीं कर देता ।

(vii) यदि फ्लैशर लाइट व्यवस्था बैक वैन में लगा हो तो गाड़ी के गार्ड भी रूकने के तत्काल बाद गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान खींचने के लिए उसी प्रकार का एक्टीवेट करेगा जो कि पीछे से आ रही हो । ब्रेक वैन से फ्लैशिंग सिगनल खतरे के संकेत के रूप में माना जायेगा तथा गाड़ी का लोको पायलट जो उसे देखकर वह आपात ब्रेकिंग प्रक्रिया का उपयोग करते हुए तत्काल गाड़ी को रोक देगा ।

2 (i) यदि रूकावट दोहरी या बहुलाइनों या घाट पर या उपनगरीय सेक्शन या 'स्वचालित ब्लॉक प्रणाली 'पर संचालित सेक्शन पर रात में या घने कुहासा अथवा धूमिल मौसम इत्यादि में जब दृश्यता बाधित होती है तो लोको पायलट फ्लैशिंग लाइट को एक्टीवेट करेगा और फ्लैशिंग खतरे का हाथ सिगनल निकटवर्ती रेलपथ के नजदीक जिस पर गाड़ी सामान्यत: विपरीत दिशा में चलती है,दिखायेगा तथा यदि उस रेलपथ के नजदीक जहां उसकी गाड़ी है कोई दूसरा रेलपथ नहीं है कोई दूसरा

रेलपथ नहीं जिसे आनेवाली गाड़ी के लोको पायलट को स्पष्ट रूप से दिखाई पड़े । लोको पायलट द्वारा गाड़ी के चलने की असमर्थता बताने पर गार्ड भी फ्लैशर लाइट को आपने ब्रेक वैन/कोच में उपलब्ध हो तो स्विच ऑन कर देगा,केवल बहु लाइनों के सेक्शन को छोड़कर जो कि गाड़ियां प्रभावित गाड़ी के दिशा में चलती है । इकहरी(सिंगिल)लाइन सेक्शन पर यदि लोको पायलट तथा गार्ड यदि यह अनुभव करता है कि गाड़ी की सुरक्षा के लिए लाइट अप करना अच्छा है तो उसे उन्हें लाइट आप कर देना चाहिए ।

(ii) किसी आने वाली गाड़ी का लोको पायलट फ्लैशर लाइट देखता है तो वह यथाशीघ्र बाधा से हटकर अपनी गाड़ी को रोकने की कार्रवाई करेगा और प्रभावित गाड़ी को यथासंभव सहायता देगा और जब वह खतरे का संकेत अथवा दूसरे इंजन का आपदा सीटी कोड को सुनेगा या पटाखे की आवाज सुनेगा तभी वह कार्रवाई करेगा ।

(iii) फ्लैशर लाइट को तभी स्विच ऑफ किया जाएगा जब लोको पायलट को यह पता लगे कि उसकी गाड़ी आगे बढ़ने की स्थिति में है अथवा यह आश्वासन दिया गया हो कि निकटवर्ती लाइन,यदि हो तो वह बाधा मुक्त है और सहायता प्राप्त करने के लिए किसी भी आनेवाली गाड़ी को रोकना आवश्यक है ।

(डी) स्टेशन पर किसी भी कारण से किसी इंजन के फेल हो जाने की स्थिति में लोको पायलट,यदि स्टेशन कंट्रोल फोन से जुड़ा है तो व्यक्तिगत रूप से पॉवर कंट्रोलर को तथ्यों की सूचना देगा और उसे विफलता के कारण और उसके प्रकृति के बारे में सूचित करेगा । तब पावर कंट्रोलर मामले में आवश्यक कार्रवाई करेगा । यदि स्टेशन कंट्रोल टेलीफोन से नहीं जुड़ा है तो नजदिकी रनिंग शेड फोरमैन एवं पॉवर कंट्रोलर को भेजने के लिए लोको पायलट आवश्यक सूचना स्टेशन मास्टर को देगा ।

6.04 <u>असाधारण रूप से विलम्बित गाड़ियाँ</u> :

1) यदि पिछले स्टेशन से कोई सवारी गाड़ी साधारणत: निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और माल गाड़ी 20 मिनट के भीतर वहाँ नहीं पहुंचती हे तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरंत इस बात की सूचना पिछले स्टेशन को और नियंत्रण कार्यालय को देगा । इसके बाद दोहरी(डबल)लाइन या बहु(मल्टीपुल)लाइनों पर,ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर, पास वाली लाइन या लाइनों पर ब्लॉक सेक्शन में किसी तरफ से भी आने वाली सभी गाड़ियों को तुरंत रोक देंगे और उपर्युक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के ड्राइवरों और गार्डों को चेतावनी देंगे और साथ ही विलंबित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे ।

2) परिस्थिति अनुसार अपेक्षित होने पर उपरोक्त कार्यवाही इससे पहले भी की जायेगी ।

6.05 <u>दुर्घटना या ब्रेकडाउन की सूचना भेजना</u> :

यदि किसी कारणवश इंजन आगे जाने में अशक्त हो जाता है तो गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट निकटतम स्टेशन को शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा यह सूचना भेजेगा कि दुर्घटना किस स्थान पर,किस प्रकार हुई है तथा उसका क्या कारण है और यदि सहायता माँगी गयी है तो गाड़ी तब तक नहीं चलायी जाएगी जबतक कि ऐसी सहायता नहीं पहुँच जाती है । परन्तु यदि तत्पश्चात् गाड़ी चलने योग्य हो जाती है तो पैदल चाल की गति से चलायी जा सकती है,किन्तु ऐसा करने से पूर्व किसी सक्षम रेल कर्मचारी को गाड़ी से कम से कम 400 मीटर आगे चलेगा । गाड़ी के पीछे भाग की रक्षा भी इसी प्रकार की जाएगी ।

<u>स.नि.6.05</u> (ए) जब दुर्घटना या ब्रेकडाउन या अन्य कारण से कोई गाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर खड़ी हो जाती है तो गार्ड और लोको पायलट दोनों पहले सं.नि.6.03 के अनुरूप गाड़ी की रक्षा अवश्यक करेगा। तत्पश्चात गार्ड, लोको पायलट से विचार-विमर्श करेगा और यदि गाड़ी में पीसीपी उपलब्ध हो तो नियंत्रक को पीसीपी द्वारा दुर्घटना या ब्रेकडाउन की सूचना देगा । किसी कारण से यह संभव नहीं हो तो पार्श्ववर्ती लाइन पर दूसरी गाड़ी गुजर रही हो तो उसे रोक दिया जाएगा और प्रभावित गाड़ी के गार्ड विपरीत दिशा में जाती गाड़ी के गार्ड को दुर्घटना या ब्रेकडाउन का उपरोक्त विवरण लिखकर उस दिशा के अगले स्टेशन को सूचित करने हेतु सौंप देगा। दूसरी अन्य परिस्थितियों में दुर्घटना या ब्रेकडाउन की लिखित सूचना तत्काल सहायक लोको पायलट या सहायक गार्ड द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को भेजी जायेगी । गार्ड/लोको पायलट से सूचना प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर,यदि कंट्रोल से जुड़ा है तो अपेक्षित सहायता के लिए पॉवर कंट्रोलर का कंट्रोल फोन के माध्यम से संदेश रिले करेगा ।

(बी) जब सहायक इंजन को भेजा जाता है तो अशक्त गाड़ी द्वारा धारित सेक्शन में सहायक इंजन को प्रवेश दिलानेवाला स्टेशन मास्टर सहायक इंजन के लोको पायलट को निम्नलिखित जारी करेगा ।

i) बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने का एक प्राधिकारी (टी/ए 602).

ii) दोहरी लाइन को छोड़कर जब वह गलत दिशा में जा रहा हे,अंतिम रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पास करने का एक प्राधिकार तथा

iii) एक सावधानता आदेश जिस पर निम्नलिखित लिखा रहेगा :

(क) किलोमीटर जहां अशक्त गाड़ी खड़ी है।

(ख) स्टेशन जहां तक खराब गाड़ी को लाया जायेगा ।

(सी) एक चेतावनी की वह गाड़ी जिसे लेकर वह सहायता के लिए जा रहा है उसे उस स्टेशन के प्रथम सिगकनिल पर लाकर खड़ा किया जाएगा जहां पर इसे ले जाया जा रहा है और वह वहां तब तक रहेगी जब तक कि स्टेशन मास्टर फिक्स सिगनल/सिगनलों को ऑफ लेकर या 'ऑन' स्थिति में पास करने का अधिकार जारी कर इसके प्रवेश की सुनिश्चित नहीं कर देता जिसका विस्तृत ब्यौरा टी/ए602 के ओवरलीफ(पिछले पृष्ठ) 'महत्वपूर्ण अनुदेश' के रूप में दिया गया है।

(डी) अशक्त गाड़ी के साथ स्टेशन में प्रवेश करने वाला सहायक इंजन स्टेशन पर फिक्स सिगनल द्वारा शासित होगा केवल दोहरी लाइन पर जब यह गलत दिशा में जा रहा हो उसे छोड़कर इस परिस्थिति में बाहरी(आउटर)के विपरीत आकर खड़ी हो जाएगी या अन्य लाइन के चेतावनी(वार्नर) । दूरस्थ सिगनल पर आकर खड़ी हो जाएगी और वह वहाँ तब तक रहेगी जब तक स्टेशन में प्रवेश करने हेतु फार्म टी/409 पर स्टेशन मास्टर प्राधिकृत नहीं कर देता ।

(ई) खराब गाड़ी के साथ स्टेशन में प्रवेश के लिए जब फाम्र टी/409 लोको पायलट को जारी किया जाता है तथा फिक्स सिगनल को ऑफ नहीं किया जा सकता है तो फार्म पर स्टेशन मास्टर इन्डोर्स करेंगे :-

आपको ..... स्टेशन में प्रवेश के लिए प्राधिकृत किया जाता है तथा यदि कोई आउटर सिगनल है तो उसे पास करें तथा होम सिगनल 'ऑन' पोजीशन में है।

(एफ) जब दोहरी लाइन पर किसी दुर्घटना के कारण इकहरी लाइन पर गाड़ी संचलन चालू किया गया हो तो स्टेशन मास्टर सिगनलों को ऑफ नहीं करेगा अथवा अपने स्टेशन में अशक्त गाड़ी को प्रवेश करने के लिए प्राधिकार के रूप में टी/409 जारी नहीं करेगा यदि अन्य लाइन पर उसी दिशा से आने वाली किसी गाड़ी हेतु लाइन क्लियर दिया गया हो।

6.06 <u>बिना प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी</u> :

1) जब किसी लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है तो वह तत्काल गाड़ी रोक देगा।

2) वह गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में अवरोध मानी जाएगी और नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जाएगी।

3) गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में चालक इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा और इसके बाद जिस स्टेशन मास्टर को घटना की सूचना दी गयी है उसके द्वारा दिये गये अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलायी जाएगी।

6.07 गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक(कंट्रोलर)या केन्द्रीय <u>यातायात परिचालन (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) को देना</u> :

1) यदि किसी विदित स्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के संरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभावना है तो ड्राइवर,गार्ड और स्टेशन मास्टर इसकी सूचना नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक को देंगे।

2) नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक ऐसी खराबी या दोष की जानकारी मिलने पर, उपस्कर के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा।

<u>स.नि.6.07</u> (1) यदि लोको पायलट और/अथवा गार्ड जिस ट्रैक पर उनकी गाड़ी पास कर रहीं है उस रेलपथ पर अप सामान्य स्थिति अनुभव करते हैं तथा यह विचार करते हैं कि जिस रेलपथ पर उनकी गाड़ी गुजरी है वह बाद बाद वाली गाड़ी के लिए अहितकर है तो निम्नलिखित कार्रवाई करेगा :-

(क) बिना ब्लॉक सेक्शन क्लियर किये हुए अपनी गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर रोकेगा तथा संचार के उपलब्ध साधन द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि इकहरी लाइन के मामले में प्रभावित ब्लॉक सेक्शन किसी भी छोर से किसी गाड़ी की अनुमति न दें तथा दोहरी लाइन के मामले में पीछे से किसी गाड़ी की अनुमति न दे । आईबीएस और ऑटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र के मामले में गाड़ी का संचलन रोकने के लिए उपलब्ध साधन द्वारा पिछले स्टेशन पर पहले से रूकी गाड़ी के लोको पायलट एंव स्टेशन मास्टर को लोको पायलट अवश्य सूचित करेंगे।

(ख) आगे बढ़े स्वयं संतुष्ट हो जाने के बाद ही स्टेशन मास्टर स्पष्ट रूप से समझ चुके है ताकि लाइन से होकर आगे तब तक कोई संचलन नहीं होगा जब तक कि लोको पायलट से स्टेशन मास्टर द्वारा घटना के ब्यौरा दर्शाने वाला एक लिखित

मेमो प्राप्त नहीं हो जाता । फिर वह तब स्टेशन पर सुविधाजनक स्थान पर रूकेगा ताकि वह स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो सुपुर्द कर सके ।

(ग) स्टेशन मास्टर ऐसे मेमो प्राप्त करने पर ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर तथा जूनियर इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर(रेलपथ),सहायक इंजीनियर,मंडल इंजीनियर,मुख्य नियंत्रक तथा मंडल परिचालन प्रबंधक को संबोधित संदेश को अवश्य जारी करेगा ।

(घ) रेल अनुरक्षण मशीन/टॉवर वैगन/लाइट इंजन द्वारा भेजने की व्यवस्था करेगा अथवा इनकी अनुपस्थिति में इंजीनियरिंग कर्मचारी के साथ एक गाड़ी इस आशय के सावधानता आदेश के साथ कि रेलपथ के संभावित भाग से हटकर एकदम रूकी है साथ में जाने वाला इंजीनियरिंग कर्मचारी रेलपथ का निरीक्षण करेगा और गाड़ी को पास करने की अनुमति तभी देगा जब वह आश्वस्त हो जाए कि रेलपथ गाड़ी के आवागमन के लिए सुरक्षित है । रेलपथ की हालत की सूचना देगा और कोई गति प्रतिबंध स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत रूप से की जाएगी या लिखित मेमो द्वारा किया जायेगा जिसे लोको पायलट के द्वारा भेज दिया जाए ।

(ड.) इंजीनियरिंग कर्मचारियों की अनुपस्थिति में सावधानता आदेश सहित गाड़ी लोको पायलट को हिदायत देती है कि प्रभावित किलोमीटर के पहले एकदम रूक जाए एवं रेलपथ की स्थिति से अपने को आश्वस्त तहोने के बाद उस रेलपथ से 10 कि.मी.प्रति घंटे की गति से पास करे अथवा यदि वह लाइन को पास करने के लिए असुरक्षित मानता है तो वह पिछले स्टेशन पर वापस आ जाएगा । यदि लोको पायलट किसी भी संदेहास्पद स्थिति का पता लगाने में असफल रहता है तो इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा रेलपथ को सुरक्षित प्रमाणित करने तक बाद वाली गाड़ी को 10 कि.मी. प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति से चलाया जाएगा ।

(च) यदि उपरोक्त स्थिति की पुष्टि लोको पायलट करता है तो किसी भी गाड़ी की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक कि इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा सुरक्षित होने का प्रमाणपत्र नहीं दे दिया जाता ।

टिप्पणी : यदि गाड़ी का गार्ड को अपनी गाड़ी पर कार्य करते समय उसे रेलपथ पर किसी प्रकार की अप सामान्य सामान्य घटना की प्रतित हो तो वह वॉकी-टॉकी द्वारा गार्ड को अवश्य सूचित करेगा अथवा संचार के अन्य उपलब्ध साधनों द्वारा लोको पायलट और गार्ड के बीच घटना की सूचना देगा जिसके बाद लोको पायलट स.नि.6.07(।)(क)में यथा उल्लिखित अनुसार कार्रवाई करेगा । गार्ड के लोको पायलट से संपर्क करने में असमर्थता की स्थिति में वह गाड़ी को रोकने के लिए कार्रवाई करेगा तथा लोको पायलट को सूचित करेगा ।

(2) रेलपथ पुल या अन्य स्थिर संस्थापन पर ज्योंहि किसी तोड़-फोड़ या संभावित तोड़-फोड़, बम बिस्फोट इत्यादि की सूचना प्राप्त होती है तो स्टेशन मास्टर जिन्हें इसकी जानकारी मिली है, वह प्रभावित ब्लॉक सेक्शन एवं दोहरी / बहु लाइन सेक्शन पर निकटवर्ती लाइन पर गाड़ियों के संचलन को रोक देगा तथा सेक्शन कंट्रोलर से परामर्श कर वह स.नि. 6.07 के अनुसार कार्रवाई करेगा । अपवाद के रूप में केवल रेल अनुरक्षण मशीन/टॉवर वैगन/लाइट इंजन की गाड़ी के संचलन के लिए लाइन के सुरक्षित होने के पता लगाने के लिए भेजने को छोडकर ।

(3) लोको पायलट तथा/या गार्ड द्वारा कोई बाधा या असुरक्षित स्थिति अनुभव किया जा रहा है तो रेलपथ पर या लाइन के नजदीक जिससे होकर गाड़ी पास की है तथा उसके दृष्टि में सुरक्षित गाड़ी के रनिंग के लिए वह निम्नलिखित निवारक उपाय करेगा :

(क) अपने लोको का फ्लैशर लाइट तत्काल स्विच ऑन कर देगा ।

(ख) संचार के उपलब्ध साधनों तथा कॉनक्यूरेनटिलि द्वारा संबंधित स्टेशन मास्टर/कंट्रोल को सूचित करेगा ।

(ग) सा.नि.3.62 के अनुसार अपनी गाड़ी को रोकेगा और खतरे का हाथ संकेत लेकर संबंधित लाइन की सुरक्षा हेतु आगे बढ़ेगा ।

(घ) तदुपरांत फ्लैशर लाइट को ऑन रखते हुए वह लगातार सावधानीपूर्वक अगले स्टेशन तक जायेगा तथा

(ड.) प्रभावित क्षेत्र में आनेवाली किसी भी गाड़ी को वॉकी-टॉकी या संचार के अन्य उपलब्ध साधन तथा खतरे का हाथ संकेत दिखाकर रोकने के लिए तैयार रहेगा ।

(च) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर एक लिखित मेमो द्वारा घटना के बारे में स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा ।

(छ) ऐसी सूचना मिने पर स्टेशन मास्टर स.नि.6.07(।) से (एफ)के अनुसार अवश्य कार्रवाई करेगा ।

4.(क) IR-ATP (कवच) क्षेत्र में कवच कार्यशील लोको के साथ, ऐसी असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में जो ट्रेनों के सुरक्षित एवं समुचित संचालन को प्रभावित कर सकती हों, लोको पायलट अन्य कार्यशील IR-ATP (कवच) ट्रेनों को

उक्त स्थान की ओर आने से रोकने हेतु SOS लागू करेगा।
(संदर्भ: रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2022/Safety(A&R)/19/05 दिनांक 20.01.2025)

(ख) IR-ATP (कवच) क्षेत्र में कवच कार्यशील लोको के साथ, ब्लॉक सेक्शन में "असामान्य ठहराव" की स्थिति में लोको पायलट उसी की पुष्टि (acknowledge) करेगा, अन्यथा उसके आसपास के सभी कवच युक्त लोको पर स्वचालित ब्रेक लागू हो जाएंगे।
(संदर्भ: रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2022/Safety(A&R)/19/05 दिनांक 20.01.2025)
C/S-24

6.08 <u>गाड़ी विभाजन</u> :

1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो :

(क) लोको पायलट यथासंभव गाड़ी के अगला भाग को तब तक चलाता रहेगा जबतक कि वह यह नहीं समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रूक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना नहीं रहे और निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गाड़ी के विभाजन की सूचना गार्ड को देगा।

(ख) गाड़ी के पिछले भाग में गार्ड या गार्डों द्वारा :

(i) अगला भाग से टक्कर बचाने हेतु सभी संभव प्रयत्न किये जायेंगे

(ii) यदि हैन्डब्रेक है तो तत्काल उसे लगा दिया जाएगा,तथा

(ग) यदि कोई बैंकिंग इंजन है तो उसका चालक गाड़ी के पिछला भाग को रोक देगा और अगला भाग के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।

2) गाड़ी के पिछला भाग के रुकते ही गाड़ी का गार्ड आगे एवं पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग का बचाव करेगा और हैन्डब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक हो एवं विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति दी गयी हो तो स्प्रैग तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थिर रखने का कार्य करेगा।

3) गार्ड दिन में हरी झंडी तथा रात में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक उपर और नीचे बार-बार हिलाकर गाड़ी के विभाजित होने का संकेत देगा।

4) जब विभाजित तगाड़ी का दोनों भाग एक दूसरे से दिखायी पड़नेवाली दूरी के रुककर खड़े हो जाते हैं और उन्हें जोड़ना संभव एवं निरापद हो तो गाड़ी को गार्ड के हाथ सिगनल की सहायता से पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जाएगा परन्तु तब जब गाड़ी के पिछला भाग को भली प्रकार स्थिर रखने हेतु उपनियम(2)में वर्णित विधि से आवश्यक सावधानी बरत ली गयी हो।

5) यदि विभाजित गाड़ी का लोको पायलट अगला भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगला ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच जाता है तो वह तुरन्त गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को तथा रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके प्रभारी रेलकर्मचारी को देगा और यदि प्रस्थान प्राधिकार मूर्त्त(टेन्जिबुल)हो तो जबतक नहीं सौंपेगा जबतक कि ब्लॉक सेक्शन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से साफ नहीं हो जाता है।

6) इस नियम में गार्ड के विनिर्दिष्ट कर्त्तव्य उसकी अनुपस्थिति में चालक द्वारा संपादित किये जायेंगे।

<u>स.नि.6.08</u> (क) किसी विभाजित गाड़ी का दो भाग एक दूसरे के आमने-सामने आकर खड़ा हो जाता है तथा उनके बीच कम दूरी रहती है ताकि सामने के भाग की बैकिंग तथा पिछला भाग का इसकी कप्लिंग में कुछ ही समय लगेगा तो गाड़ी के गार्ड यह सुनिश्चित करने के बाद कि लोको पायलट को गाड़ी की बैकिंग की सूचना की स्थिति से अवगत कराया गया है,वह लोको पायलट को बैक करने के लिए सिगनल देगा जिसे कि वह संपूर्ण आवश्यक सावधानी के साथ करेगा।

उपरोक्त उल्लिखित के अनुसार बैकिंग के लिए गार्ड द्वारा लोको पायलट को सिगनल तभी दिया जायेगा जब पिछला वाहन के अगले भाग का पिछला हॉज पाइप डमी पर रखा जाएगा तथा लोको पायलट इंजन के वैक्यूम मापी में अपेक्षित वैक्यूम के दिखाई देने के बाद ही बैक करेगा।

(ख) यदि विभाजित गाड़ी का दो भाग इतनी दूर तक विभाजित हो जाते हैं कि एक से दूसरा दिखाई न पड़े तो -

i. यदि गार्ड अकेला है तो पिछला भाग और सामने के भाग की सुरक्षा करेगा, सर्वप्रथम वह आवश्यक पिछला कोहरे के सिगनल को बुझा देगा तथा बाद में सामने वाले कोहरे सिगनल को बुझा देगा तथा जहां तीनों कुहरे सिगनल बुझे हुए हैं तो उसके सामने खड़ा रहेगा और वह वहां तब तक रहेगा जब तक कि लोको पायलट इंजन सहित वापस नहीं आ

जाता । यदि दूसरा सक्षम कर्मचारी उपलब्ध है तो सामने के वाहन की सुरक्षा गार्ड करेगा और पिछले भाग की सुरक्षा के लिए दूसरे व्यक्ति को भेज देगा । यदि कोई बैकिंग इंजन गाड़ी के पीछे जोड़ा गया है तो बैकिंग इंजन लोको पायलट गाड़ी के पिछले भाग की सुरक्षा करेगा ।

ii. लोको पायलट अगले भाग के साथ अलगा स्टेशन पर बढ़ेगा और तत्काल स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि गाड़ी का एक भाग सेक्शन में पड़ा है,यदि स्टेशन में केबिन है तो लोको पायलट सर्वप्रथम केबिन सहायक स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और फिर स्टेशन मास्टर को ।

iii. स्टेशन मास्टर अथवा केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल पिछले स्टेशन को सूचित करेगा और सेक्शन को ब्लॉक कर देगा ।

iv. लोको पायलट फार्म टी/409 के प्राधिकार के अंतर्गत सभी प्रकार के आवश्यक सावधानी को बरतते हुए और वाहन की तरफ जाते समय गार्ड के सिगनल पर कार्य करते हुए पिछले भाग को लेने हेतु वह इंजन के साथ अकेले वापस आ जायेगा ।

v. यदि सेक्शन इकहरी लाइन सेक्शन है जिसमें टोकन आगे बढ़ने का प्राधिकार है तो गाड़ी का पिछला भाग जब तक नहीं लाया जाता जब तक लोको पायलट टोकन को अपने पास रखे रहेगा ।

6.09 <u>ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग</u> :

1) यदि किसी ब्लॉक सेक्शन में रुकी गाड़ी का उसके दुर्घटनाग्रस्त को जाने के कारण या इंजन के पूरी गाड़ी आगे खींचने में अशक्त हो जाने के कारण विभाजन आवश्यक हो जाय तो गार्ड अपनी गाड़ी के पिछला भाग के प्रोटेक्सन हेतु नियम 6.03 के अनुसार कार्यवाही अबिलंब करेगा ।

2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो गार्ड उपनियम(1)के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही करने के बाद और कपलिंग काटने से पहले ब्रेक लगा देगा तथा यदि आवश्यक हो तो गाड़ी के पिछला भाग को स्थिर रखने हेतु उसे सावधानीपूर्वक अन्यथा जकड़कर रखेगा ।

3) गार्ड उपनियम (2) के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही करने के बाद लोको पायलट को लिखित अनुमति देगा कि वह अगला भाग काटकर अगला स्टेशन तक ले जाय और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का लिखित निर्देश भी दे सकता है ।

4) इकहरी लाइन के जिन सेक्शनों पर टोकेन पद्धति लागू है उनमें चालक अपनी गकाड़ी का कोई भाग ब्लॉक सेक्शन में छोड़ने से पूर्व टोकेन गार्ड को सौंप देगा और उसके लिये गार्ड से लिखित रसीद लेगा । गार्ड वह टोकेन तबतक अपने पास रखेगा जबतक उसकी गाड़ी के सभी वाहन ब्लॉक सेक्शन से बाहर नहीं हो जाते ।

5) रात्रि, धुंध, कुहासा या तूफानी मौसम में जब दृश्यता साफ नहीं हो तो जैसे ही इंजन चाहे अकेला या वाहनों के साथ बढ़े वैसे ही गार्ड :

(क) नियम 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी को आगे से भी प्रोटेक्सन करेगा, तथा
(ख) यह भी देगा कि उसकी गाड़ी का पिछला भाग के सबसे अगला वाहन पर लाल बत्ती दिखायी जाय ।

6) जब गाड़ी का अगला भाग ले जाया जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछला वाहन पर कोई टेललैंप या टेलबोर्ड नहीं लगाया जाएगा,किन्तु गार्ड उपनियम(3)में वर्णित लिखित अनुमति में उसका पूरा नंबर लिखकर देगा ।

7) यह जानते हुए कि पीछे के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध है किसी स्टेशन में प्रवेश करते ही लोको पायलट का सर्वप्रथम कर्त्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को तत्काल इसकी चेततावनी दे । यदि स्टेशन के रास्ता में कोई केबिन पड़ता हो तो केबिन के प्रभारी रेल कर्मचारी को भी इस बात की जानकारी दी जाएगी ।

8) जब उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुदेशों के अधीन इंजन को वापस लाना हो तो गार्ड इंजन आने तक ब्लॉक सेक्शन में छोड़े गये गाड़ी के भाग के पीछे उपस्थित रहेगा और किसी भी अनुगामी गाड़ी को अपने प्रभार वाले किसी वाहन को हटाने की अनुमति नहीं देगा ।

9) (क) लोको पायलट अपने इंजन को बिना वाहन या वाहनों के साथ उसी लाइन पर तब तक वापस नहीं लायेगा जबतक कि उपनियम (3) के अधीन गार्ड से उसे ऐसा करने का लिखित अनुदेश नहीं मिल जाता है ।

(ख) इसके अतिरिक्त लोको पायलट मल्टीपुल लाइन वाले खंडों में स्टेशन मास्टर से एक लिखित प्राधिकारी लेगा । स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेलपथ के जिस भाग पर से उक्त चालक को लौटना है उस पर कोई अन्य गाड़ी नहीं लायी जाय और न हीं उसे क्रॉस किया जाय ।

(ग) स्टेशन मास्टर इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पूर्व उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक आश्वासन प्राप्त करेगा जिनके पास डायवर्शन सुविधायें हैं और इन परिस्थितियों की सूचना नियंत्रक को भी देगा।

10) दोहरी लाइन या मल्टीपुल लाइन वाले खंडों पर स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन लोको पायलट संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहाँ तक लौटा ले जाएगा जहाँ से क्रॉस करके वह उस लाइन पर पहुँच सकता है जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और वह उसी लाइन पर आगे जा सकता है और इंजन लगाने के बाद जिस स्टेशन को जाने का उसे निर्देश मिला है, उस तक गाड़ी ले जाएगा।

11) यदि लोको पायलट लिखित अनुदेशों के अधीन दोहरी लाइन सेक्शन में यातायात दिशा के विपरीत तथा इकहरी लाइन सेक्शन में स्थापित यातायात की दिशा के विपरीत जाता है तो वह सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और निर्धारित कोड में लगातार सीटी देगा रहेगा।

<u>स.नि.6.09</u> (क) जब सा.नि.6.09 (4) के अधीन टोकन गार्ड के पास रह जाता है तो टी/609 में प्राप्ति फार्म गार्ड द्वारा लोको पायलट को दिया जाएगा।

(ख) मालगाड़ी की स्थिति में लोको पायलट यदि पाता है कि किसी ढ़लान पर गाड़ी खड़ी है ततो वह किसी भी हालत में अपनी गाड़ी को पीछे की ओर दुबारा स्टार्ट करने हेतु नहीं ढकेलेगा बल्कि गाड़ी को विभाजित कर प्रथम भाग के साथ अगला स्टेशन तक जाने एवं लौटकर बाकी भाग के संचालन करने की प्रक्रिया प्रारंभ करने हेतु गार्ड से लिखित अनुमति अवश्यक प्राप्त करेगा। अनकपलिंग करने के पहले गार्ड यह देखने के लिये जिम्मेदार होगा कि पिछला भाग में पर्याप्त रूप से ब्रेक लगा दिया गया है ताकि बाकि बचा भाग स्थिर रहे। खाली वाहनों के होने की स्थिति में न्यूनतम 50% प्रतिशत ब्रेक लगा दिया जाना चाहिए एवं लदे वाहनों के होने पर सभी ब्रेक लगाये जाने चाहिए। ये अनुदेश केवल माल गाडियों में लागू होते हैं और किसी सवारी गाड़ी के चालक को ढलान पर गाड़ी विभाजित करने की अनुमति कतई नहीं दी जा सकती है।

(ग) जब गाड़ी का अगला भाग आगे ले जाया जाता है तो गार्ड उपनियम(3)में वर्णित साफ-साफ वाहनों की संख्या एवं इंजन के साथ जोड़े गये अंतिम वाहन पर पेंट से लिखी संख्या तथा धारक रेलवे लिखकर देगा।

(घ) लाइन पर छोड़े गये गाड़ी के पिछले भाग को लाने हेतु लोको पायलट द्वारा पीछे चलना प्रारम्भ करने के पूर्व उपनियम(3)में वर्णित निर्देश पर स्टेशन मास्टर द्वारा अवश्य ही प्रतिहस्ताक्षर किया जाएगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि अगला भाग पूर्ण है।

6.10 <u>आग लगना</u> :

1) कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगा देखता है जिससे जीवन की हानि या संपति की क्षति पहुँचने की संभावना है तो वह जीवन एवं संमत्ति की रक्षा हेतु और आग को फैलने से रोकने एवं उसे बुझाने के लिये यथासंभव सभी उपाय करेगा।

2) यदि आग किसी विद्युत उपस्कर में या उसके आसपास लगती है और यदि रेल सेवक विद्युत उपस्कर के संचालन में सक्षम है तथा इस कार्य के लिये विशेष रूप से प्रशिक्षित है तो वह प्रभावित भाग की विद्युत उर्जा आपूर्ति तुरन्त काट देगा।

3) आग लगने की प्रत्येक घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जाएगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्यवाही करेगा।

<u>स.नि 6.10</u> (क) किसी गाड़ी के वाहन में आग लगने की स्थिति में गाड़ी को रोक दिया जाएगा और जलते वाहन को अलग कर दिया जाएगा जिसकी दूरी गाड़ी पर लगे वाहन से 45 मीटर कम नहीं होगा। यदि स्थावर सिगनल से सुरक्षित तनहीं हो तो गाड़ी का प्रोटेक्सन सामान्य नियम 6.03 के अनुरूप किया जाएगा। यदि आग लगने का पता तब लगता है जब गाड़ी किसी तालाब या पानी देनेवाले स्टेशन के पास हो तो चालक एवं गार्ड वहाँ जाने में स्वविवेक का उपयोग करेंगे।

(ख) सवारी गाड़ी में आग लगने की स्थिति में यात्रियों की सुरक्षा का ध्यान पहलें रखा जाएगा और यदि पोस्टल यान में आग लगने का पता लगता है तो डाक बचाने का हर संभव प्रयास किया जाएगा।

(ग) (i) कर्षण विद्युतीय उपकरण के किसी भाग में आग लगने पर प्रभावित भाग को विद्युत आपूर्ति व्यवस्था से पूर्णत: अलग कर दिया जाएगा यदि ऐसा स्वत: नहीं हो जाता है। यदि पार्श्ववर्त्ती आपूर्ति खंभा से विद्युत मिलने के कारण स्फुरण (आर्किंग)चालू रहे तो स्वीच का रिमोट या स्थानीय संचालन द्वारा इसे बाधित कर दिया जायेगा। आग को

उपलब्ध अग्नि शामक यंत्र द्वारा बुझाया जाएगा। ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को आग की प्रकृति तथा किस सीमा तक इसने आपूर्ति को प्रभावित किया है, की सूचना तत्काल दी जानी चाहिए।

(ii) यदि कोई अनाधिकृत व्यक्ति कर्षण विद्युतीय उपकरण में या उसके आसपास आग लगा देखता है तो वह आग बुझाने का प्रयास करेगा किन्तु टी.पी.सी को आपात कालीन टेलीफोन या निकटतम स्टेशन मास्टर,केबिन सहायक स्टेशन मास्टर के माध्यम तत्काल घटना की सूचना देगा। गैंगमेट द्वारा कर्षण विद्युतीय उपकरण में या उसके आसपास आग लगना देखा जाता है तो उपरोक्त के अतिरिक्त वह गुजरती गाड़ी या ट्रॉली को सूचित करेगा। यदि एक से अधिक गैंगमैन हों तो घटना की सूचना दोनों में से किसी ओर के निकटतम स्टेशन मास्टर अथवा केबिन सहायक स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।

कोई स्टेशन मास्टर,अथवा केबिन सहायक स्टेशन मास्टर ऐसी सूचना प्राप्त करने के बाद जल्दी से टी.पी.सी को सूचित करेगा। टी.पी.सी. उपकरण के प्रभावित भाग को अलग (आइसोलेट)करने की व्यवस्था करेगा तथा इन नियमों के अनुसार आग बुझाने की व्यवस्था करेगा।

(घ) (i) किसी विद्युत इंजन/इएमयू/मेमू में आग लगने पर चालक तत्काल सर्किट ब्रेकर का स्वीच ऑफ कर देगा और पैन्टाग्राफ झुका लेगा। तब गाड़ी तुरन्त खड़ी की जाएगी।

(ii) प्रभावित विद्युत सर्किट की बिजली आपूर्ति काटने के बाद चालक आग बुझाने हेतु आवश्यक कार्यवाही करेगा।

(iii) यदि उपरोक्त विधि से आग नहीं बुझाया जा सके तो चालक टी.पी.सी. को आपातकालीन टेलीफोन द्वारा ओ.एच.ई. के प्रभावित सेक्शन को 'डेड' करने की सलाह देगा।

(iv) गार्ड आग बुझाने में चालक को सभी सम्भव सहायता प्रदान करेगा।

(v) विद्युतीय आग में प्रयोग होनेवाला अनुमोदित टाईप का अग्नि शामक यंत्र प्रत्येक विद्युत इंजनों पर आपूर्ति किया जाएगा और चालक इन अग्नि शामक यंत्रों की स्थिति एवं उपयोग के संबंध में अपनी जानकारी रखेंगे। इंजनों के आवधिक निरीक्षण में इंजन निरीक्षक कर्मचारी द्वारा अग्नि शामक यंत्रों की जॉच की जाएगी।

(ड.) जीवित विद्युतीय उपकरणों में आग लगने पर कभी भी साधारण अग्नि शामक यंत्र या होसपाईप या बाल्टी से पानी का प्रयोग नहीं किया जाएगा। यदि फायर ब्रिगेड की सेवा की आवश्यकता होती है तो ब्रिगेड को कार्यवाही करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आग के आसपास के सभी विद्युतीय उपकरण 'डेड' नहीं कर दिये जाये।

(च) जिन अग्नि शामक यंत्रों का उपयोग किया जाय उन्हें कम से कम बिलम्बन के दुबारा चार्ज कराया जायेगा या उसके स्थान पर दूसरा रखा जायेगा।

(छ) स्वीचिंग स्टेशनों,स्टेशनों एवं सिगनल केबिनों में बालू भरे पात्र रखे गये हैं। प्रभारी पर्यवेक्षकीय पदाधिकारी अवश्य देखेंगे कि बालू को सूखा एवं कूड़ा-कचड़ा से साफ रखा जाता है और अन्य उद्देश्यों के लिये इनका प्रयोग नहीं किया जाता है।

(ज) जब कभी कोई स्टेशन कर्मचारी किसी गाड़ी के परिचालन में कोई असामान्य बात देखता है और सामान्य एवं सहायक नियमों में वर्णित सामान्य माध्यमों से गाड़ी खड़ी करने में सफल नहीं होता है तो टी.पी.सी. को तुरन्त सूचना देकर उन्हें प्रभावित खंड के ओ.एच.ई. की विद्युत आपूर्ति का स्वीच काटने का कदम उठाना चाहिए।

6.11 <u>स्टेशन से वाहनों का निकल भागना</u> :

यदि कोई वाहन किसी स्टेशन से बाहर निकल भागता है तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना बचाने के लिये तुरंत दूसरे स्टेशनों तथा अन्य संबंधित व्यक्तियों को यथासंभव चेतावनी देने की कार्यवाही करेगा।

<u>टिप्पणी</u> : यदि कोई वाहन किसी स्टेशन से बाहर निकल भागता है तो इसकी कार्यवाही की विस्तृत विवरणी ब्लॉक वर्किंग मैनुअल में उल्लिखित है।

अध्याय - VII

संचालन पद्धतियॉं

7.01 संचालन पद्धतियॉं :

(1) स्टेशन के बीच चलने वाली सभी गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित में से किसी एक पद्धति के अनुसार किया जायगा, अर्थात

क) पूर्ण ब्लॉक पद्धति
ख) स्वचालित ब्लॉक पद्धति
ग) अनुगामी गाड़ी पद्धति
घ) पायलट गार्ड पद्धति
ड.) ट्रेन-स्टाफ तथा टिकट पद्धति, या
च) केवल एक गाड़ी पद्धति

(2) प्रत्येक रेल पर पूर्ण ब्लॉक पद्धति तथा स्वचालित ब्लॉक पद्धति का प्रयोग किया जाएगा। किन्तु उपनियम (1) में उल्लिखित किसी अन्य संचालन पद्धति का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अधीन रेल या रेलों के किसी अन्य भाग पर मंजूर किया जा सकता है, वशर्ते प्रत्येक पद्धति का प्रयोग उन शर्त्तों के अधीन किया जायेगा जो इन नियमों में वर्णित हैं।

7.02 सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित साधारण नियमों का लागू होना :

यदि कोई अन्यथा उपबंध नहीं किया गया है तो सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम इन नियमों में वर्णित संचालन पद्धतियों को भी लागू होंगे।

टिप्पणी : इस रेलवे के विभिन्न खंडों पर लागू संचालन पद्धति विभिन्न मंडलों के कार्यकारी समय सारिणी में उल्लिखित हैं।

अध्याय - VIII

पूर्ण ब्लॉक पद्धतियॉं

ए - आवश्यक बातें

8.01 पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें :

(1) जहॉं गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर होता है, वहॉं

(क) किसी भी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आगे के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल जाता।

(ख) दोहरी(डबल)लाइनों पर ऐसा लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि जिस ब्लॉक स्टेशन पर लाइन क्लियर दिया जाता है उसके प्रथम रोक(स्टॉप)सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।

(ग) इकहरी(सिंगिल)लाइन पर लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि लाइन क्लियर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर लाइन,उसी दिशा में जाने वाली गाड़ियों से केवल प्रथम रोक(स्टॉप)सिगनल तक नहीं नहीं बल्कि उसके आगे पर्यापत दूरी तक साफ नहीं है और लाइन क्लियर पाने वाले ब्लॉक स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी साफ नहीं है।

(2) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिये गये हैं, उपनियम (1)के खण्ड (ख) और (ग) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी निम्नलिखित से कम नहीं होगी, अर्थात् :-

(क) द्वि-संकेती लोअर क्वाड्रेंट सिगनल अथवा द्वि-संकेती रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था में, 400 मीटर, तथा

(ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट व्यवस्था में, 180 मीटर।

बी - लाइन क्लियर देने की शर्त्तें

8.02 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्त्तें :-

इकहरी (सिंगिल) अथवा दोहरी (डबल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर जब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि -

(क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी परी नहीं आ पहुँची है,

(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिगनल फिर से 'ऑन' नहीं कर दिये गये हैं,

(ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह प्रस्थान (स्टार्टर)सिगनल तक साफ नहीं हैं, तथा

(घ) उक्त लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी प्वाइंट सही ढंग से सेट नहीं कर दिये गये हैं और सभी सम्मुख (फेसिंग) प्वाइंटों पर ताला नहीं लगा दिया गया है।

8.03 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्त्तें :

(1) दोहरी (डबल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि -

(क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है।

(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से ऑन नहीं कर दिये गये हैं, और

(ग) लाइन क्लियर है -

(i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर, निकट (होम) सिगनल तक साफ नहीं है, अथवा

(ii) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर वाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) प्वाइंटों तक अथवा ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड तक (यदि कोई लगा है) साफ नहीं है

(2) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर बी क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि-

(क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है।

(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से ऑन नहीं कर दिये गये हैं, और

(ग) लाइन क्लियर है -

(i) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर, स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी केनिकटतम सिरे के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (यदि कोई हो) सिगनल तक, अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनल तक, अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) या निकट (होम) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) प्वाइंटों तक,

(ii) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर - स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल तक यदि कोई है, अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो वाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) प्वाइंटों तक।

टिप्पणी : बी क्लास के इकहरी (सिंगिल) लाइन वाले स्टेशन पर, यदि दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लियर दे दिया गया है तो यह नियम किसी गाड़ी को, उसके विपरीत दिशा से बिना रूके प्रवेश करने के लिए मना नहीं करता है परन्तु यह तब तक द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था में बाहकरी (आउटर) सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) प्वाइंटों के बीच की तथा बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था अथवा संशोधित लोअर क्साड्रेंट सिगनल व्यवस्था के निकट (होम) सिगनल और बाह्यततम सम्मुख (फेसिंग) प्वाइंटों के बीच के दूरी और नियम 3.40 में गाड़ी के प्रवेश के लिए निकट (होम) सिगनल को ऑफ करने की शर्त्तों के अंतर्गत निर्धारित पर्याप्त दूरी के जोड़ से कम नहीं है,चाहे नियम 3.32 के उपनियम (1)में निर्धारित शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल नहीं भी लगाया गया है ।

उदाहराणार्थ "व्याख्यात्मक आरेख" को रेखाचित्र देखें

8.04 'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्त्तें :

इकहरी (सिंगिल) लाइन अथवा दोहरी (डबल) लाइन पर द्वि-संकेती, बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले 'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जायेगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि -

(क) ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल के कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गई है और वह चलती ही नहीं जा रही है,तथा

(ख) पिछली गाड़ी के लिये 'ऑफ' किये गये समस्त सिगनल उक्त गाड़ी के जाने के बाद फिर से 'ऑन' नहीं कर दिये गये हैं।

परन्तु यह तब तक जब इकहरी (सिंगिल) लाइन पर,दूसरे सिरे के ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक हट की ओर विपरीत दिशा में चलने वाली गाड़ियों से भी लाइन साफ है।

सी - अवरोध- दोहरी लाइन

8.05 दोहरी लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध :

(1) 'ए' क्लास स्टेशन - जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो निकट (होम) सिगनल के बाहर अथवा जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना है उस पर संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा।

(2) 'बी' क्लास स्टेशन - जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेकशन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाएँ।

(3) **जब** किसी लाइन पर आने वाली ट्रेन के लिए सिग्नल 'ऑफ' कर दिए जाते हैं, जो **पृथक्करण** नहीं है, तो उन **प्वाइंटों** की ओर कोई शंटिंग मूवमेंट नहीं किया जाएगा, जहां से आने वाली ट्रेन को गुजरना है, सिवाय इन नियमों के नियम 5.16 द्वारा अनुमति के। (C/S-16)

टिप्पणी : इकहरी लाइन पर संचार के पूर्ण रूप से विफल होने के हालात में गाड़ियों की संचालन की प्रक्रिया ब्लॉक संचान नियमावाली में निर्धारित की गई है।

स.नि.8.05 तथापि नियम 8.05 (2) में उल्लिखित शंटिंग की अनुमति दृश्यता को बाधित करती धुंध,कुहासा, या तूफानी मौसम में उस लाइन पर नहीं है जिस लाइन पर नहीं है जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है। यदि कोई दूसरी लाइन हो तो उस पर शंटिंग की जा सकती है बशर्ते कि उस लाइन का अलगाव हो।

8.06 दोहरी लाइन के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध :

(1) यदि लाइन,क्लियर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(2) पिछले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं और ब्लॉक बैक नहीं कर दिया गया है।

(3) अगले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं हे और ब्लॉक फारवर्ड नहीं कर दिया गया है। परन्तु यदि अगला ब्लॉक सेक्शन, स्टेशन से दूर जाती हुई गाड़ी से घिरा हुआ है तो उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति गाड़ी की गति, भार और ब्रेक शक्ति तथा सेक्शन के उतर-चढ़ाव का ध्यान रखते हुए विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है और जैसे ही गाड़ी के अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने की सूचना मिलती है वैसे ही लाइन को, यदि वह तब तक अवरूद्ध है, ब्लॉक फारवर्ड कर दिया जाएगा।

टिप्पणी : नियम 8.14 भी देखें।

स.नि.8.06 (क) उन स्टेशनों पर जहॉ नियम 8.06 के प्रावधानों के अधीन शंटिंग किया जा सकता है वहॉ स्टेशन संचालन नियमावली में विस्तृत विवरण दिये जाए।

(ख) तथापि ऐसी शंटिंग की अनुमति दृश्यता बाधित करने वाले धुंध, कुहासा या तूफानी मौसम में नहीं दी जायगी।

डी - अवरोध-इकहरी लाइन

डी - 1. 'ए' क्लास स्टेशन

8.07 गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगिल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध : यदि लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो निकट(होम)सिगनल के बाहर या जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है उस पर,उस गाड़ी का नियंत्रण करने वाले प्रस्थान(स्टार्टर)सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा।

8.08 इकहरी लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन अवरूद्ध करना : शंटिंग कार्य के लिए ब्लॉक सेक्शन तब तक अवरूद्ध नहीं होने दिया जाएगा, जब तक कि -

(क) स्टेशन मास्टर ने ब्लॉक सेक्शन के दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया है, अथवा

(ख) ब्लॉक सेक्शन ब्लॉक बैक नहीं कर दिया गया है, अथवा

(ग) शंटिंग करने वाला ब्लॉक स्टेशन उससे दूर जाने वाली गाड़ी से घिरा हुआ है, ऐसी दशा में शंटिंग की अनुमति गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति और सेक्शन के उतार-चढ़ाव का ध्यान रखंते हुए, विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती हे। गाड़ी पहुँचने की सूचना मिलते ही ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक कर दिया जाएगा, तथा

(घ) लोको पायलट या शंटिंग कार्य के प्रभारी (इंजार्च) किसी अन्य व्यक्ति को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से शंटिंग कार्य के लिए स्टेशन मास्टर से स्पष्ट आदेश नहीं मिल जाता है।

डी - 2 'बी' क्लास स्टेशन

8.09 **<u>इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध</u> : जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा चुका है उसके मार्ग में द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल के बाहर या बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) प्वाइंटों के बाहर लाइन तभी अवरूद्ध की जाएगी जब कि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगा है और विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ियों की गतित, भार, ब्रेक-शक्ति, उतार-चाढ़ाव, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल की स्थिति और उस दूरी का, जहाँ से आती हुई गाड़ी का लोको पायलट देख सकता हे, ध्यान रखा गया है ।**

8.10 **<u>इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध</u> :**

(1) यदि आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हैं तो स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है, परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान(एडवांस्ड स्टार्टर)सिगनल लगा होने पर वहाँ तक शंटिंग के लिए नियम 8.09 के उपबंधों का अनुपालन किया जाएगा ।

(2) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जा चुके है तो शंटिंग कार्य उन प्वाइंटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है, जीआर 5.16 के तहत अनुमत ट्रेन आवाजाही को छोड़कर । (C/S-16)

<u>स.नि.8.10</u> जब किसी गाड़ी का लाइन क्लियर दे दिया गया हो तो नियम 8.09 के प्रावधानों के अंतर्गत धुँध, कुहासा एवं तूफानी मौसम में जब दृश्यता बाधित हो, स्टेशन सेक्शन में नहीं तो कोई शंटिंग किया जाएगा और न तो किसी भी प्रकार के अवरोध की अनुमति दी जायगी ।

<u>टिप्पणी</u> : 'ब्लॉक बैक' एवं ब्लॉक 'फारवर्ड' प्रक्रिया की विस्तृत विवरण ब्लॉक वर्किंग मैनुअल में दिया गया है ।

8.11 **<u>इकहरी लाइन द्वि-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध</u> : स्टेशन सेक्शन के बाहर और बाहरी(आउटर) सिगनल तक की लाइन तब तक अवरूद्ध नहीं की जाएगी,जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है तथा जब तक कि -**

(क) जिस ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग होनी है वह किसी आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो जाता है और सभी सम्बद्ध और आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में नहीं है, अथवा

(ख) यदि कोइ् आती हुई गाड़ी बाहरी(आउटर)सिगनल पर पहुँच रही है तो,स्टेशन मास्टर ने इस बावत अपना समाधान नहीं कर लिया है कि गाड़ी उस सिगनल पर पूरी तरह खड़ी कर दी गई है:

परन्तु खण्ड(ख)के अधीन लाइन को धुँध,कुहासा या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता या किसी भी दशा में तब तक अवरूद्ध नहीं किया जायगा जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत नहीं है ।

8.12 **<u>इकहरी (सिंगिल) लाइन पर हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध</u> : स्टेशन सेक्शन के बाहर और प्रथम रोक(स्टॉप)सिगनल तक की लाइन को तब तक अवरूद्ध नहीं किया जाएगा जब तकि कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन काम का प्रभारी(इंचार्ज)नहीं है और जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन जिसमें शंटिंग होनी है आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो गया है ।**

8.13 **<u>इकहरी (सिंगिल)लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोध</u> : प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर की लाइन जब तक अवरूद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन को ब्लॉक बैक नहीं कर दिया जाता ।**

ई - <u>साधारण उपबन्ध</u>

8.14 **ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड : ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कार्य-विधि के अनुसार ही किया जाएगा ।**

8.15 **ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार : ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय,लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्राधिकार दिया जाएगा और यह प्राधिकार निम्नलिखित किसी भी रूप में हो सकता है, अर्थात्**

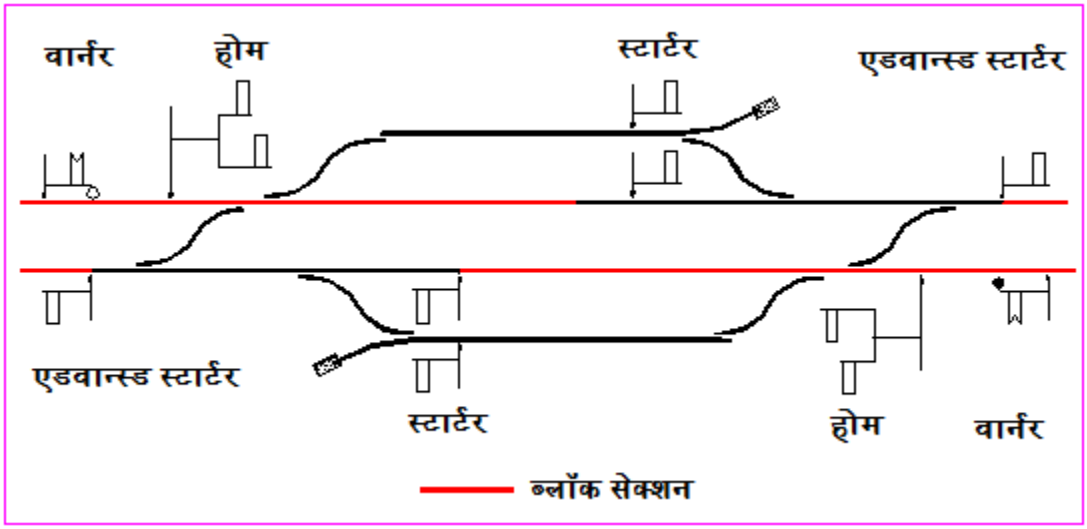
(क) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल वाले खम्भे पर ही, उससे नीचे निर्धारित आकार तथा डिजाइन की एक शंटिंग भुजा,अथवा

(ख) निर्धारित डिजाइन का टोकेन,अथवा

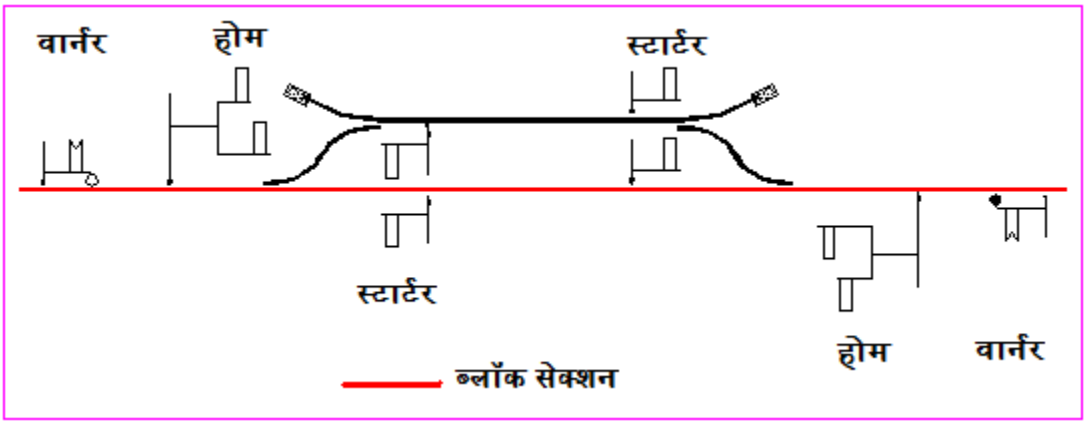
(ग) शंटिंग करने की लिखित अनुमति ।

8.16 इकहरी (सिंगिल) लाइन और दोहरी (डबल) लाइन पर क्लास 'ए', 'बी' एवं 'सी' स्टेशनों के नीचे दृष्टान्त चित्र दिये गये हैं जो किसी मापक्रम के आधार पर नहीं हैं :

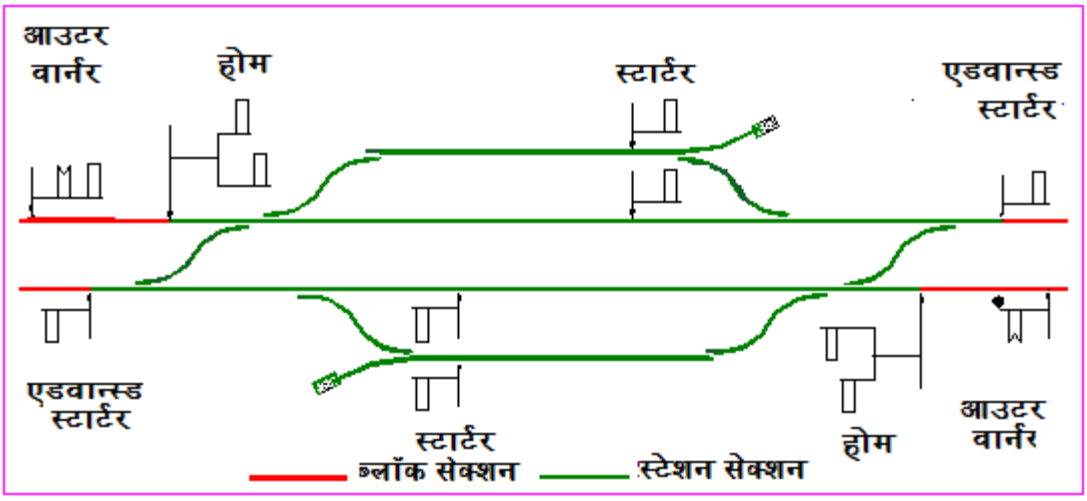
द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'ए' क्लास स्टेशन पर वार्नर, होम, स्टार्टर तथा एडवान्स्ड सिगनल



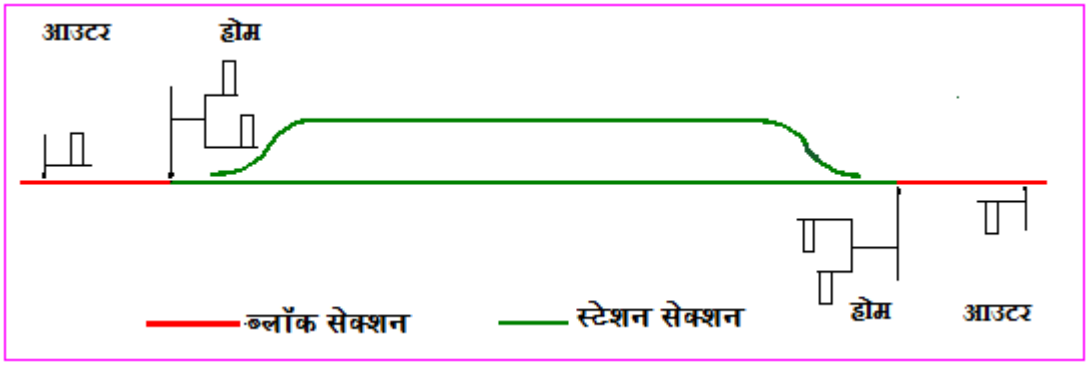
द्वि-संकेती क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'ए' क्लास स्टेशन पर वार्नर, होम, स्टार्टर ,सिगनल



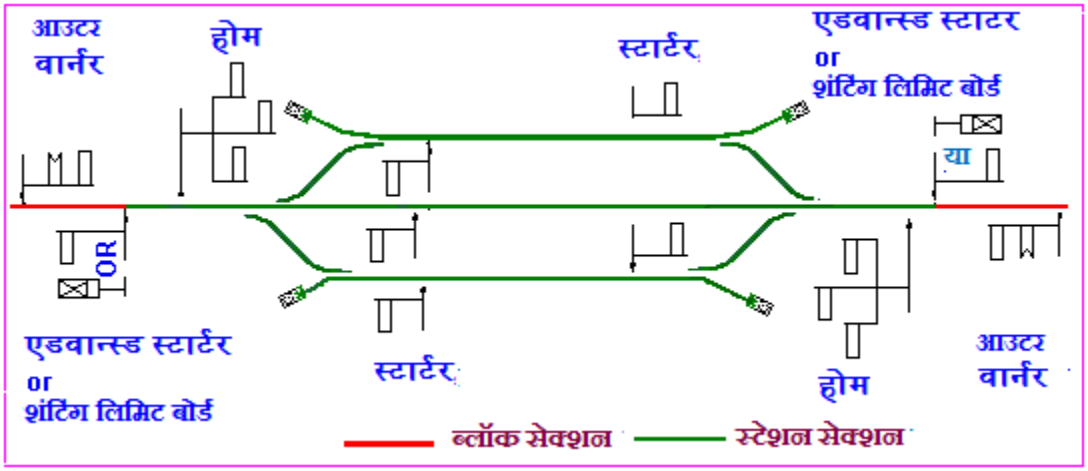
द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर वार्नर, आउटर ,होम, स्टार्टर तथा एडवान्स्ड सिगनल



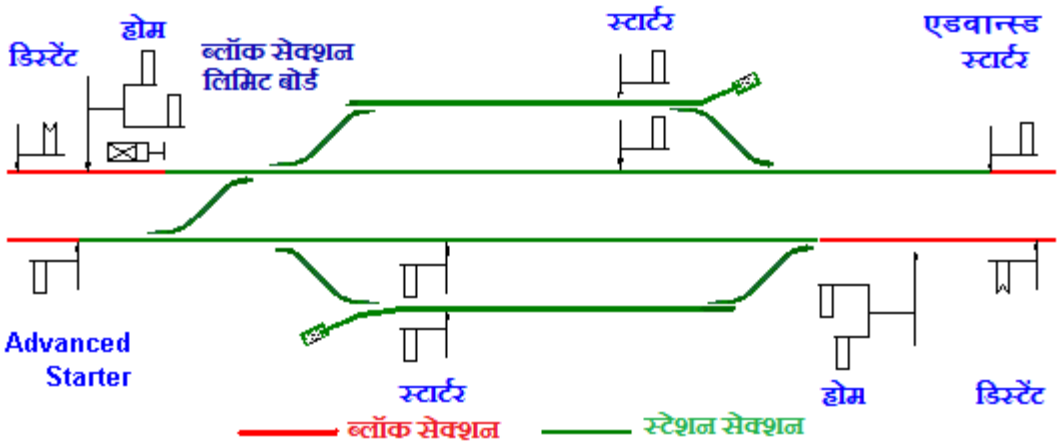
द्वि-संकेती क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर आउटर तथा होम सिगनल



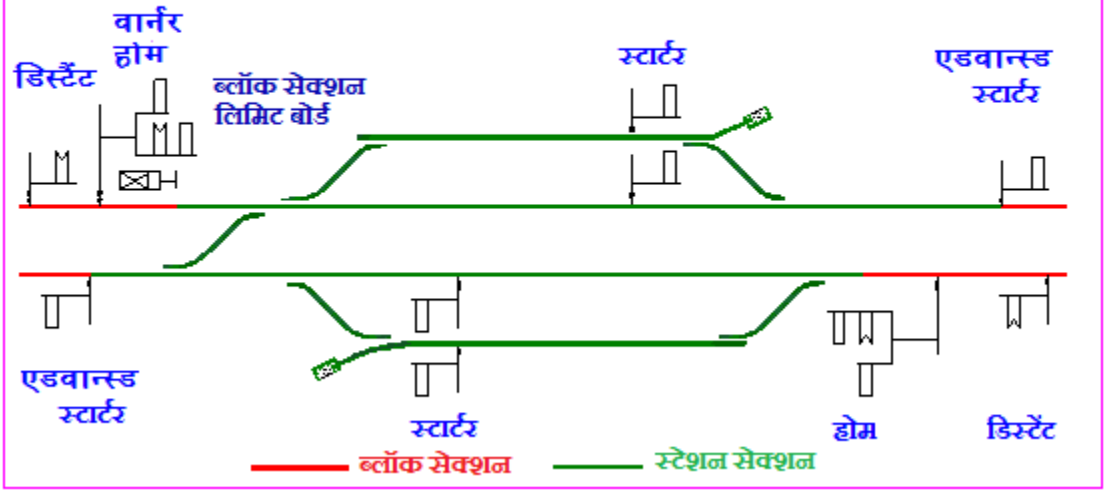
द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर वार्नर, आउटर, होम, स्टार्टर तथा एडवान्स्ड सिगनल/शंटिंग लिमिट बार्ड



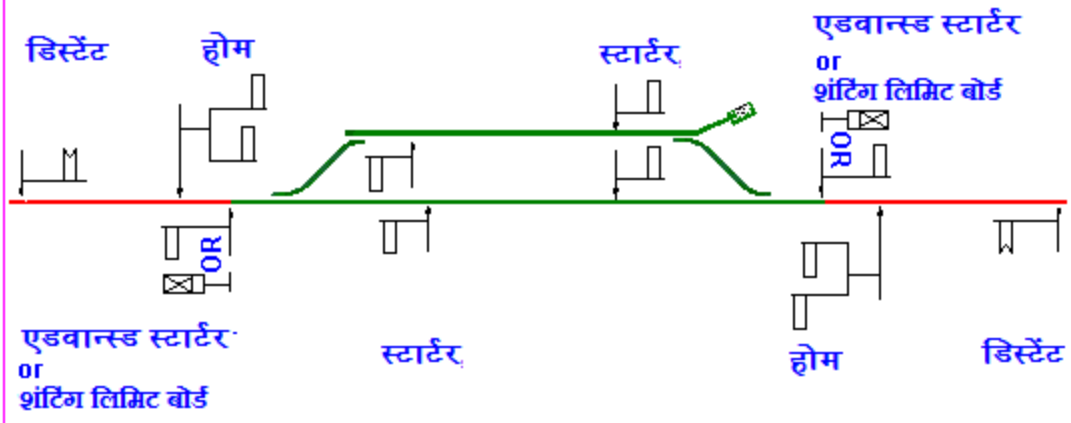
बहु-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर, एडवान्स्ड स्टार्टर और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



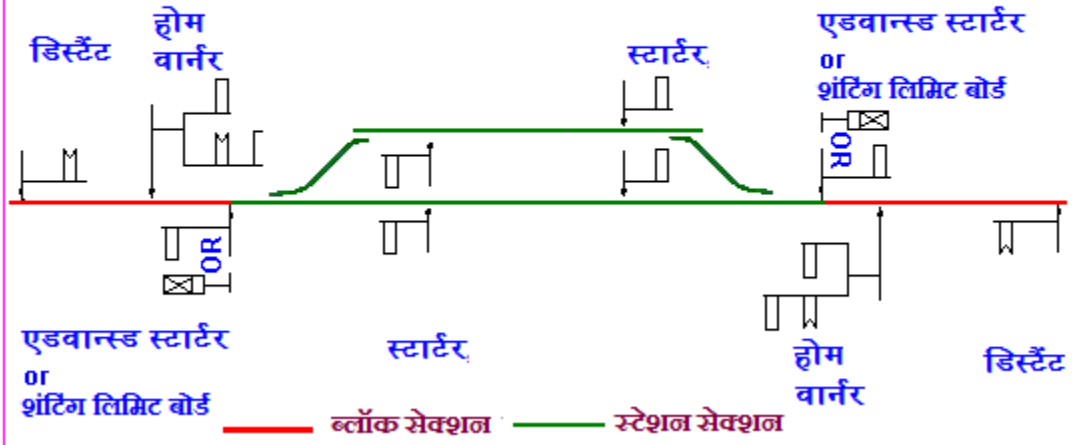
संशोधित लोअर क्वार्डेंट सिगनल क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टैंट, वार्नर, होम, स्टार्टर, एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



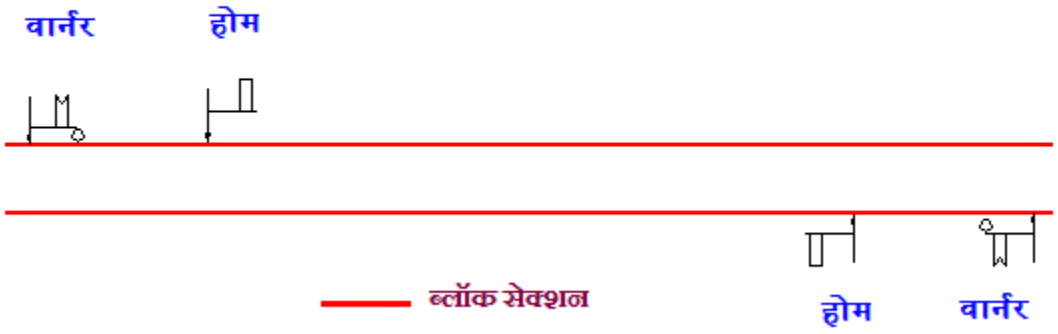
बहु-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर, एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल /शंटिंग लिमिट बोर्ड



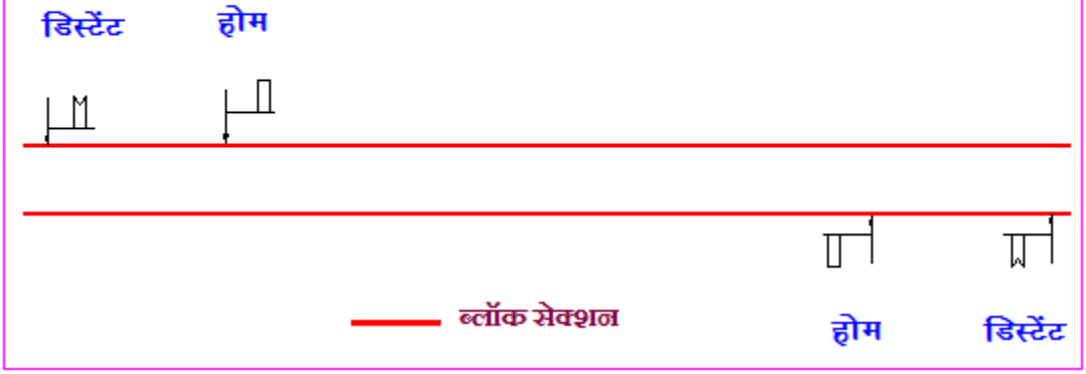
संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टैंट, वार्नर, होम, स्टार्टर, एडवान्स्ड स्टार्टर सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड



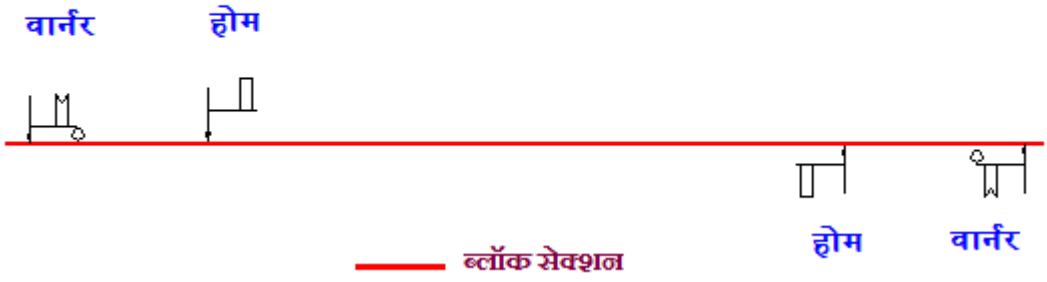
त्रि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर वार्नर एवं होम सिगनल



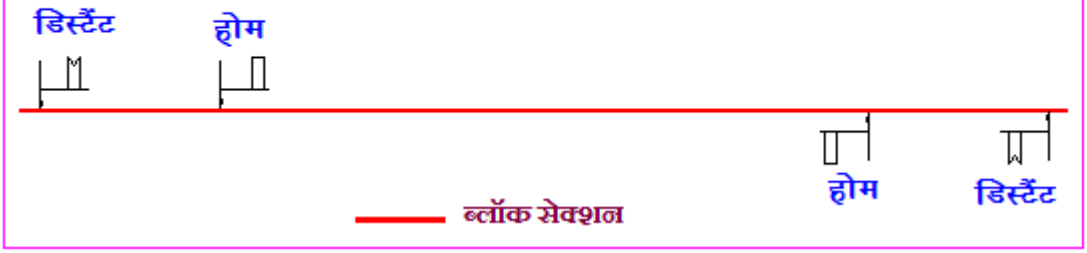
बहु-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट एवं होम सिगनल



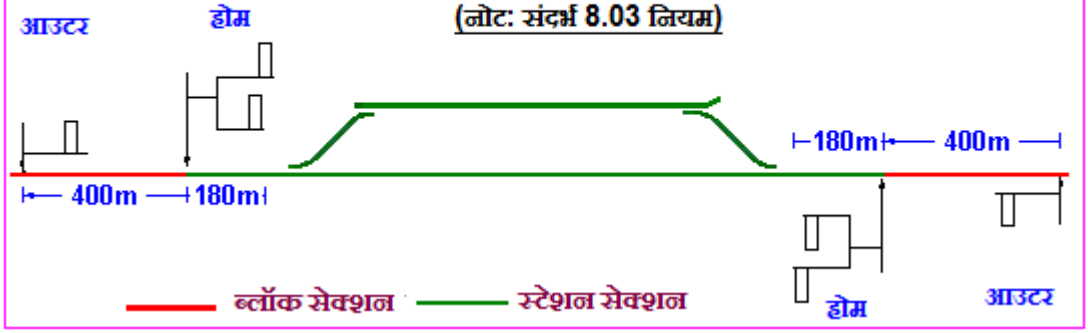
द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर वार्नर एवं होम सिगनल



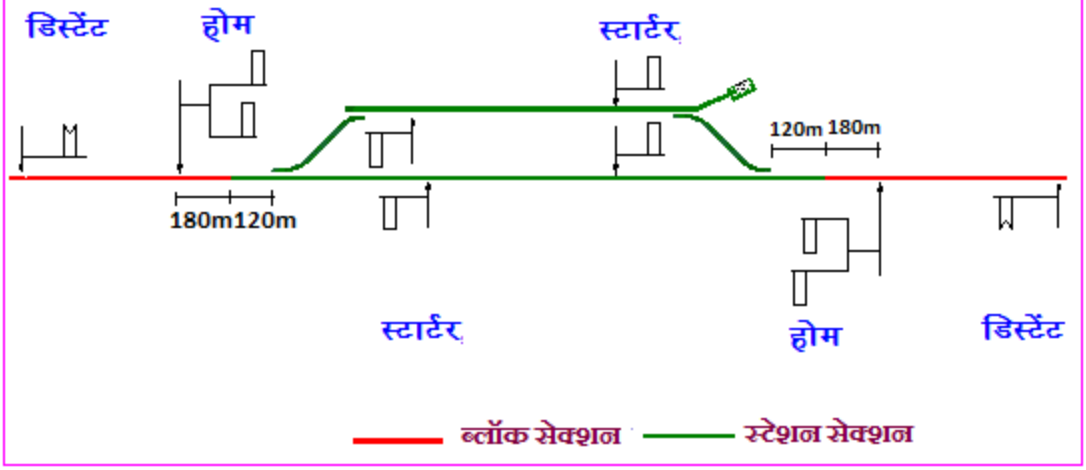
बहु-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट एवं होम सिगनल



द्वि-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर आउटर एवं होम सिगनल (नोट: संदर्भ 8.03 नियम)

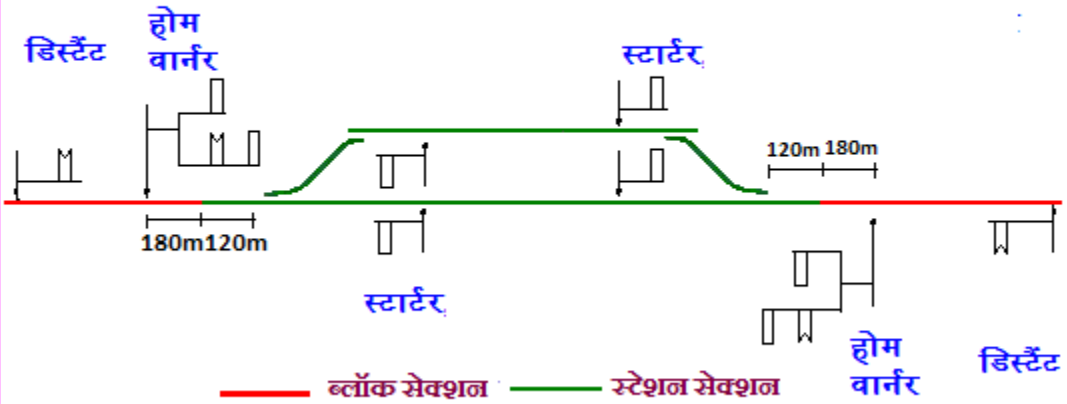


बहु-संकेती सिगनल वाले क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर (नोट: संदर्भ 8.03 नियम)



R.K

संशोधित लोअर क्वार्डेंट सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टैंट, वार्नर, होम, स्टार्टर (नोट: संदर्भ 8.03 नियम)



अध्याय - IX

स्वचालित ब्लॉक पद्धति

क. दोहरी लाइन पर लागू नियम

9.01. दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें :

1) जहाँ गाड़ियों का संचालन, दोहरी (डबल) लाइन पर, स्वचालित ब्लॉक पद्धति से होता है वहाँ -

(क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर लगाए जाएंगे,

(ख) आवश्यकता होने पर, दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, कई स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शेनों में बांटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक (स्टॉप) सिगनलों के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा शासित होगा, तथा

(ग) ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर, स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में प्रवेश को शासित करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि:-

(i) सिगनल तब तक 'ऑफ'संकेत पर नहीं जाएगा जब तक लाइन न केवल अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक, बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है,तथा

(ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे वैसे ही सिगनल स्वत: 'ऑन'पर आ जाएगा ।

2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उपनियम (1) के खण्ड (ग) के उप-खण्ड (i) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी 120 मीटर से कम नहीं होगा।

9.02 यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्त्तव्य :

1) यदि लोको पायलट को 'ए' चिन्ह 'मार्कर' लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पहले ही रोक देगा। गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देने के बाद,लोको पायलट वहाँ,दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट तक रूकेगा । यदि इतने समय तक प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' ही रहता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा । फिर वह अगले रोक(स्टॉप)सिगनल की ओर,जहाँ तक लाइन साफ है, अत्यधिक सतर्कता बरतते हुए इस प्रकार आगे बढ़ेगा कि वह किसी अवरोध को देखते ही रूक सके ।

2) उप नियम (4) में बताई गई स्थिति को छोड़कर यदि गाड़ी स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रूकी है तो गार्ड पीछे की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा ।

3) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध या आधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण,अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है, तो लोको पायलट बहुत धीमी गति सते आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी । इन परिस्थितियों में,जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है और यदि वह आवश्यक समझता है तो, निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता मॉग सकता है ।

4) इस प्रकार बुलाए जाने पर गार्ड, लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले, इंजन कैब में आ जाएगा और पूरी निगरानी रखने में लोको पायलट की सहायतता के लिए उसके साथ चलेगा ।

स.नि.9.02 (i) कोई स्वचालित रोक सिगनल ओवरलैप सहित अगले स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन में किसी गाड़ी की उपस्थिति अथवा ट्रैक पर किसी अवरोध अथवा किसी टूटे हुए या विस्थापित रेल के कारण अथवा किसी अन्य कारण से 'ऑन' हो सकता है ।

इसलिए,जब कोई लोको पायलट दोहरी लाइन या इकहरी लाइन में किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करता हो तो वह अत्यधिक सतर्कतापूर्वक उस गति से आगे बढ़ेगा,जो कभी भी 15 कि.मी.प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, भले ही दृश्यता पूर्णत: साफ हो । वह किसी संभावित अवरोध के लिए निगाह डालते हुए ऐसी सतर्कता के साथ आगे बढ़ता रहेगा और वह जबतक अवरोध के निकट या अगले स्वचालित सिगनल के निकट जैसी भी स्थिति तहो,पहुँच नहीं जाता हो,तब तक उसके पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा,भले ही सिगनल किसी भी दूरी से 'आफ' संकेत दर्शाता हुआ दिखाई देता हो ।

(ii) किसी स्वचालित सिगनल के 'ऑन'रहने के कारण जब कोई गाड़ी रूकनेवाली हो, तो सा.नि.9.02 के अनुपालन में इस गाड़ी के पीछे सतर्कतापूर्वक आनेवाली किसी गाड़ी के लिए अधिकतम संभावित अंतराल उपलब्ध कराने के उद्देश्य से गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे जहाँ तक सभव हो, अधिक से अधिक करीब खींचकर लायेगा ।

(iii) दोहरी लाइन या इकहरी लाइन पर किसी अनुमेय(परमीशीबुल)रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अत्यधिक सतर्कता के साथ आगें बढ़ेगा और गति जो कभी भी 15 कि.मी.प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, भले ही दृश्यता पूर्णत: साफ क्यों न हो । वह किसी सभावित अवरोध के लिए निगाह डालते हुए ऐसी सतर्कता के साथ बढ़ता रहेगा और वह जब तक अवरोध के निकट या अगले स्वचालित सिगनल के निकट जैसी स्थिति हो,पहुँच नहीं जाता हो, तब तक उसके पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा भले ही सिगनल किसी भी दूरी से 'आफ' संकेत दर्शाता हुआ दिखाई देता हो ।

(iv) जब भी कोई स्वचालित रोक सिगनल 'ऑन'स्थिति में पार किया जाता है,गार्ड अपने ट्रेन जर्नल में उस सिगनल को 'ऑन'स्थिति में पास करने का समय और अगले रोक सिगनल को पास करने का समय दर्ज करेगा । दो सिगनलों के पास करने के समय के साथ-साथ स्वचालित रोक सिगनल के 'ऑन' स्थिति में पास करने के ऐसे सभी मामलों को कंट्रोल कार्यालय में रखे गये एक विशेष रजिस्टर में दर्ज किया जायेगा और परिचालन अधिकारियों द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कि गति प्रतिबंध और सतर्क चालन का पालन करने के लिए आवश्यक न्यूनतम रनिंग टाइम से लोको पायलट कम समय न ले इस रजिस्टर का सावधानीपूर्वक जाँच किया जायेगा ।

(v) किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करते समय प्रत्येक लोको पायलट को अगले सिगनल के आधार पर निश्चित रूप से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ना चाहिए,भले ही उस सिगनल का 'ऑफ' संकेत दिखलाई देता हो,क्योंकि उन दोनों सिगनलों के बीच का लाइन अवरूद्ध हो सकता है।

(vi) स्वच्छ मौसम में किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और आगेवाली गाड़ी या लाइन पर किसी अवरोध के बीच न्यूनतम 150 मीटर या दो स्पष्ट ओ.एच.ई. खंभे की दूरी बनी रहे । फिर भी पीछे से आनेवाली गाड़ी के ई.एम.यू.होने पर उपरोक्त दूरी को 75 मीटर या एक स्पष्ट ओ.एच.ई.खम्भा जो भी अधिक हो तक कम की जा सकती है। घना कोहरा आदि विशेष परिस्थितियों में किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन'(लाल) स्थिति में पर करने के दौरान लोको पायलट/मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी की गति 10 कि.मी. प्र.घ.से अधिक न हो । वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि वह इतनी ही दूरी बनाया रखेगा जिससे वह आगे चल रही गाड़ी के चमकते हुए पिछले लैंप अथवा बाधा को देखने में समर्थ हो सके । कोहरा से प्रभावित स्वचालित सेक्शनों में गाड़ी चला रहे लोको पायलट गाड़ी/ईएमयू,मेमू,डेमू आदि की गति को नियंत्रित कर सकते हैं जिससे कि वे गाड़ी अथवा बाधा के पर्याप्त निकट रूकने में समर्थ हो सके ।

(vii) किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद गाड़ी का गार्ड निगरानी रखेगा कि लोको पायलट निर्धारित गति को पार नहीं करें ।ई.एम.यू./मेमू गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति को पार कर जाता हो तो गार्ड(अगर मोटरमैन के साथ यात्रा नहीं कर रहा हो) मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए बेल कोड पर तीन विराम तीन का (000 विराम 000) घंटी बजायेगा और सा.नि.4.45 में जैसा निर्धारित है, उसी के अनुसार कार्रवाई करेगा ।

अन्य गाड़ियों के मामले में भी यदि लोको पायलट निर्धारित गति को पार कर जाता है, तो गार्ड सा.नि.4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा ।

टिप्पणी : स्वचालित ब्लॉक प्रणाली हेतु मानकीकृत प्रशिक्षण व्यवस्था :-

- स्वचालित ब्लॉक प्रणाली हेतु स्टेशन मास्टर/TI/SS, ट्रेन मैनेजर तथा पॉइंट्समैन को प्रशिक्षण संस्थान में प्रारंभिक / पुनश्चर्या पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूर्ण करने के उपरांत दक्षता प्रमाणपत्र जारी / नवीनीकृत किया जाएगा तथा यह अगले पुनश्चर्या पाठ्यक्रम तक वैध रहेगा।
- नव चालू खंड अथवा नव स्थानांतरित कर्मचारियों के लिए 02 दिवस का प्रशिक्षण प्रदान करने के उपरांत मंडलीय पर्यवेक्षकों द्वारा दक्षता प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा। यह दक्षता प्रमाणपत्र अगले पुनश्चर्या पाठ्यक्रम तक वैध रहेगा।
- मंडल द्वारा प्रत्येक 06 माह में एक दिवसीय अभिमुखीकरण पाठ्यक्रम आयोजित किया जाएगा। नव चालू खंड अथवा नव स्थानांतरित कर्मचारियों हेतु प्रथम वर्ष में प्रत्येक 02 माह पर गहन काउंसलिंग की जाएगी।
- लोको पायलट / मोटरमैन को LI/SLI/CLI द्वारा प्रत्येक 06 माह में स्वचालित सिग्नलिंग प्रणाली पर 01 दिवसीय गहन पाठ्यक्रम प्रदान किया जाएगा तथा उसके अनुसार दक्षता प्रमाणपत्र जारी / नवीनीकृत किया जाएगा।

- ऐसे दक्षता प्रमाणपत्रों का अभिलेख मंडलीय सुरक्षा अधिकारियों / संबंधित मंडलीय मुख्यालय / कार्यालय द्वारा संधारित किया जाएगा। केवल वैध दक्षता प्रमाणपत्र रखने वाले कर्मचारियों को ही ऐसे खंडों में ड्यूटी पर लगाया जाएगा।

(C/S-24)

- ऐसे जारी किए गए दक्षता प्रमाणपत्रों का अभिलेख संबंधित मंडलीय सुरक्षा अधिकारी / यांत्रिक अभियंता / विद्युत अभियंता द्वारा संधारित किया जाएगा।
- कोई भी गार्ड तथा लोको पायलट / मोटरमैन ऐसे खंडों में ड्यूटी पर नहीं लगाया जाएगा, जब तक कि उसके पास उक्त दक्षता प्रमाणपत्र विद्यमान न हो।Top of FormBottom of Form

ख. इकहरी लाइन पर लागू नियम

9.03 इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें :

1) जहाँ इकहरी(सिंगिल)लाइन पर,गाड़ियों का संचालन स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ:-

(क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर की व्यवस्था की जाएगी ।

(ख) अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिलने के बाद ही यातायात की दिशा स्थापित की जाएगी ।

(ग) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद ही कोई गाड़ी एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन के लिए प्रस्थान करेगकी ।

(घ) लाइन क्लियर मिलना तब तक संभव नहीं हो सकेगा जब तक कि लाइन क्लियर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर न केवल स्टेशन के प्रथम रोक(स्टॉप)सिगनल तक बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है ।

(ड.)दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन यदि आवश्यक है तो रोक(स्टॉप)सिगनल लगाकर दो या अधिक स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शनों में विभक्त की जा सकती है ।

(च) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद,प्रत्येक स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन के अन्दर,उसमें से होकर तथा उससे बाहर जाने के लिये गाड़ियों का संचालन संबंधित स्वचल रोक(स्टॉप)सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और वह स्वचल रोक (स्टॉप)सिगनल तब तक 'ऑफ' स्थिति में नहीं जाएगा जब तक कि लाइन अगले स्वचल रोक (स्टॉप)सिगनल तक साफ नहीं हो जाती :-'परन्तु यह और कि यदि अगला रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल है तो लाइन उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ है', तथा

(छ) यातायात तकी दिशा के विपरीत सभी रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में होंगे ।

2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उप-नियम (1) के खण्ड (घ) और (च) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी ।

9.04 इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर : प्रत्येक दिशा के लिए लगाये जाने वाले स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर निम्नलिखित होगा, अर्थात् :-

(क) किसी स्टेशन पर मैनुअल या अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल --

(i) एक निकट (होम)

(ii) एक प्रस्थान (स्टार्टर)

(ख) स्टेशन के होम सिग्नल के पीछे एक स्वचालित स्टॉप सिग्नल।

टिप्पणी : अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन,स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को हटाया जा सकता है । (C/S-18)

9.05 इकहरी (सिंगिल)लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल :

1) नियम 9.04 में निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त ब्लॉक स्टेशनों के बीच,आवश्यकतानुसार एक या अधिक अतिरिक्त स्वचल स्टॉप सिगनल लगाया जा सकते हैं ।

2) इसके अतिरिक्त,गाड़ियों के निरापद संचालन के लिए आवश्यकतानुसार कोई अन्य स्थावर सिगनल भी लगाया जा सकता है ।

9.06 इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित स्टॉप सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें :

1) निकट(होम)सिगनल- यदि गाड़ी अंतिम(टर्मिनल)स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुँच रही है,तो वह सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि लाइन, न केवल प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक,बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है और स्वचालित कार्य के अलावा, आगे के ब्लॉक सेक्शन की दिशा विपरीत में सेट नहीं की गई है।

2) **अन्तिम रोक(स्टॉप)सिगनल- किसी गाड़ी के लिए अन्तिम रोक(स्टॉप)सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गई है और अगले स्वचल रोक(स्टॉप)सिगनल तक,या यदि अगला रोक (स्टॉप)सिगनल हस्तचालित** या अर्ध स्वचालित स्टॉप सिग्नल **है तो उसके आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।**

3) **जब तक अनुमोदित तविशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता,उपनियम(1)और(2)में उल्लिखित पर्याप्त दूरी कभी भी 120 मीटर तथा 180 मीटर से कम नहीं होगी। अनुमोदित डिजाइन का सैण्ड हम्प या रेल संरक्षा आयुक्त की मंजूरी से,डिरेलिंग स्विच को उप-नियम(1)में उल्लिखित पर्याप्त दूरी का कारगर एजवी माना जाएगा।** (C/S-18)

(Authority: Gazette notifications no. 148 dated 07.03.2024, vide G.S.R. 160(E), dated 05.03.24 and Railway Board's letter no. **2023/Safety (A&R)/19/09, dated 12.03.2024)**

9.07 यदि इकहरी लाइन पर स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्त्तव्य :

1) **यदि लोको 'ए' चिन्ह(मार्कर)वाला स्वचालित रोक (स्टॉप)सिगनल 'ऑन' स्थिति में पाता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल से पहले रोककर दिन में एक मिनट तथा रात्रि में दो मिनट तक प्रतीक्षा करेगा।**
2) **यदि इतनी प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही रहता है और यदि सिगनल के पास टेलीफोन संचार व्यवस्था है तो ड्राइवर अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से या जहाँ सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण व्यवस्था (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल)है वहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक(सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर)से संपर्क स्थापित करके उससे अनुदेश लेगा। यथास्थिति,स्टेशन मास्टर या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक(सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर)यह अभिनिश्चित करने के बाद कि अगकले सिगनल तक कोई गाड़ी नहीं है, और जहाँ तक ज्ञात है, लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में सिगनल पास करने और अगले सिगनल तक बढ़ने की अनुमति देगा।**
3) **यदि सिगनल के पास कोई टेलीफोन संचार व्यवस्था नहीं है या वह खराब हो गई है और उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ संकेतों का आदान-प्रदान करके सिगनल पास करेगा और फिर अत्यंत सतर्कता के साथ अगले स्टॉप सिगनल तक जहाँ तक लाइन साफ है, इस प्रकार आगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी अवरोध से पहले ही रूक सके।**
4) **यदि गाड़ी किसी स्वचालित रोक स्टॉप सिगनल पर इस प्रकार रूकी है तो गार्ड,उप नियम(6)में जैसा उपबंधित है उसके सिवाय,पीछे की और स्टॉप हैंड सिगनल दिखाएगा।**
5) **यदि लाइन पर गोलाई, धुँध वर्षा या आँधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट देखी नहीं जा सकती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है और यदि वह आवश्यक समझता है तो,निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता माँग सकता है।**
6) **इस प्रकार बुलाये जाने पर गार्ड लोको पायलट के आग बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जायेगा और पूरी निगरानी रखने में लोको पायलट की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।**
7) **स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अगले स्टॉप सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि यह सिगनल 'ऑफ' भी है तो भी लोको पायलट वहाँ तक किसी संभावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जाएगा और यहां पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।**

<u>स.नि.9.07</u> (i) किसी स्वचालित सिगनल के 'ऑन' रहने के कारण जब किसी गाड़ी को रूकना हो तो गाड़ी का चालक सा.नि.9.07 के अनुपालन में उस गाड़ी के पीछे सावधानीपूर्वक आनेवाली गाड़ी के लिए अधिकतम संभव अंतराल उपलब्ध कराने के उद्देश्य से अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे जहाँ तक संभव हो उतना निकट खींचकर लाएगा।

(ii) किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद किसी भी प्रकार के इंजन द्वारा कर्षित अनुगामी गाड़ी का लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और आगे जानेवाली गाड़ी या लाइन पर किसी अवरोध के बीच 150 मीटर या दो स्पष्ट ओ.एच.ई.के खम्भों की दूरी बनी रहे। फिर भी पीछे से आनेवाली ई.एम.यू./मेमू गाड़ी के मामले में उपरोक्त दूरी को 75 मीटर या एक स्पष्ट ओ.एच.ई.खंभा जो भी अधिक हो तक कम किया जा सकता है। विशेष परिस्थिति में जैसे बाढ़ आदि में पीछे से आनेवाली गाड़ी को आगे जानेवाली गाड़ी या अवरोध के अधिक निकट खींचकर लाया जा सकता है, लेकिन ऐसे मामलों में यह सुनिश्चित

किया जाना चाहिए कि सिगनलिंग सेक्शन में प्रवेश करने से पहले दूसरी गाड़ी/ई.एम.यू./मेमू को उपयुक्त सतर्कता आदेश दिया गया है।

(iii) किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद गाड़ी का गार्ड यह निगरानी रखेगा कि लोको पायलट निर्धारित गति को पार नहीं करें। ई.एम.यू./ मेमू गाड़ियों के मामतले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति को पार कर जाता है तो गार्ड(जब मोटरमैन के साथ यात्रा नहीं कर रहा हो) मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए बेलकोड पर तीन विराम तीन (000 पॉज 000) का घंटी बजायेगा और सा.नि.4.45 में निर्धारित नियमानुसार कार्रवाई करेगा।

अन्य गाड़ियों के मामले में भी यदि लोको पायलट निर्धारित गति को पार कर जाता है तो गार्ड सा.नि.4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

9.08 <u>इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति</u> :

1) जहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) प्रचलित है उन स्थानों को छोड़कर,स्टेशनों पर और उनके बीच गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होगी।

2) जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) प्रचलित है, वहाँ उप नियम (3) में जैसा उपबंधित है उसके सिवाय, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) पूरे सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के जिए जिम्मेदार होगा।

3) जिस सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) प्रचलित है वहाँ, आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में स्टेशन या उसके किसी भाग पर गाड़ियों का संचालन स्टेशन मास्टर अपने हाथ में ले सकता है या उसे सौंपा जा सकता है। जब इस प्रकार आपात नियंत्रण हस्तान्तरित किया जाता है तो स्टेशन मास्टर,स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति होगा और स्टेशन का कार्यचालन उपनियम (1) के अनुसार किया जाएगा।

ग. <u>दोहरी (डबल)और इकहरी (सिंगिल) दोनों लाइनों पर लागू नियम</u> :

9.09 केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन-जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रचलित है,उसमें गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

9.10 <u>स्वचालित ब्लॉक सिगनल वाले सेक्शन में खड़ी गाड़ियों की रक्षा</u> :

1) यदि कोई गाड़ी स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रूक जाती है तो गाड़ तुरंत पीछे की ओर हैण्ड सिगनल दिखाएगा और यह सुनिश्चित करेगा कि पिछला बोर्ड या पीछे की बत्ती ठीक से जल रही है।

2) यदि गाड़ी किसी दुर्घटना, खराबी अथवा अवरोध के कारण रूकी हे ओर आगे बढ़ नहीं सकती है तो लोको पाइलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गाड़ी को नियम 6.03 के तहत सुरक्षा प्रदान करेगा सिवाय इसके कि रूकी हुई गाड़ी की लाइन की रखा के लिए गाड़ी से 90 मीटर की दूरी पर एक डिटोनेटर रखेगा और इसी प्रकार गाड़ी से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, दो डिटोनेटर जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे, रखे जाएंगे।

9.11 <u>लोको पायलट द्वारा खराबी की सूचना देना</u> :

1) जब किसी लोको पायलट को स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करना पड़े तो वह विशेष अनुदेशों क्षरा निर्धारित नियमानुसार अगले रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन पर ही अपनी गाड़ी रोक देगा और उसने जो स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास किए हें उनकी विस्तृत रिपोर्ट देगा।

2) रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन का स्टेशन मास्टर या प्रभारी व्यक्ति इस बात की रिपोर्ट तुरंत संबंधित सिगनल या परिचालन अधिकारियों को करेगा।

<u>स.नि. 9.11</u> – [i] मंडल रेल प्रबंधक उन स्टेशनों या केबिनों को निर्दिष्ट करते हुए अनुदेश जारी करेंगे, जहाँ लाकों पायलट को उन स्वचालित रोक सिगनलों के विवरण के बारे में रिपोर्ट करने की आवश्यकता होगी जो उनके द्वारा 'ऑन' स्थिति में पार किए गए हों। इस प्रकार रिपोर्ट किए गए सिगनलों के विवरण तिथि, गाड़ी संख्या, लोको पायलट के नाम तथा की गई कार्रवाइ, आदि स्टेशनों या केबिनों द्वारा इस उद्देश्य से रखे गए रजिस्टरों में दर्ज किए जाएंगे।

[ii] स्वचालित सिगनल की विफलताएँ मंडल कार्यालय में भी रिकार्ड की जाएगी तथा जाँच कर यह सुनिश्चित किया जाए कि किसी प्रकार का कोई होल्ड ऑप न हो तथा उन विफलताओं, यदि कोई हो, को शीघ्रता से ठीक किया गया है और संरक्षा का पूर्ण रूप से ध्यान रखा गया है।

9.12 <u>स्वचालित सिगलन की विफलता के दौरान पद्दति</u> : जब स्वचालित सिगनल कल विफलता कुछ समय अथवा अधिक देर तक चलने की संभावना हो तो विशेष अनुदेशों के तहत ट्रेन को संबंधित सेक्शन अथवा सेक्शनों के स्टेशन दर स्टेशन चलाई जाएगी।

<u>स.नि. 9.12-</u> परिशिष्ट ई के अनुसार (C/S-19)

9.13 <u>स्वचालित ब्लॉक पद्दति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन</u> : स्वचालित सिगलन क्षेत्र में गाड़ियाँ केवल यातायात की निर्धारित दिशा में ही चलेंगीं। यातायात के निर्धारित दिशा के विपरीत गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं है। यदि आपात स्थिति में किसी गाड़ी को, यातायात की निर्धारित दिशा के विपरीत संचालन अनिवार्य रूप से आवश्यक है तो ऐसा केवल विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा जो यह सुनिश्चित करेंगें कि उक्त गाड़ी के पीछे की लाईन से पिछले स्टेशन तक साफ और अवरोध रहित है।

9.14 <u>अर्द्धस्वाचालित रोक (स्टॉप) सिगलन के ऑन स्थिति में होने पर कार्य विधि</u> :

1) यदि किसी अर्द्धस्वाचालित रोक (स्टॉप) सिगलन का स्वचल रो (स्टॉप) के रूप में प्रचालन किया जाता है तो, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 लागू होगा।

2) यदि अर्द्धस्वाचालित रोक (स्टॉप) सिगलन का हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में कार्य कर रहा हो था वह खराब हो जाता है तो उसे अध्याय 3 के खण्ड एच में वर्णित संबंधित नियमों के तहत ही पार किया जा सकेगा।

3) यदि ड्राईवर (लोको पाईलट) को अर्धस्वचल रोक (स्टाप) सिगनल, 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए उसके नीचे लगे बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल को 'ऑफ' करके प्राधिकृत किया जाता है तो वह यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 में उल्लिखित सावधानियों का अनुसरण करेगा।

9.15 <u>स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में (फाटक) रोक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति के पास करना</u> : यदि लोको पायलट स्वचालित व्यवस्था के क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है :-

क) यदि 'ए' मार्कर जल रहा है तो वह यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करेगा, या

ख) i) यदि 'ए' चिह्न (मार्कर) बत्ती बुझी हुई है तो वह फाटक वाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और सिगनल के पीछे अपनी गाड़ी खड़ी कर देगा और

ii) यदि दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ाएगा और समपार (लेवल-क्रॉसिंग) के पहले खड़ी कर देगा और

iii) यदि फाटक वाला उपलब्ध है और हैण्ड सिगनल दिखा रहा है तो समपार (लेवल क्रॉसिंग) से आगे सतर्कता से पार कर सकता है अथवा

iv) यदि फाटक वाला उपलब्ध नहीं है, अथवा उपलब्ध है परन्तु कोई हैण्ड सिगनल नहीं दिखा रहा है तब समपार (लेवल क्रॉसिंग) के पहले गाड़ी खड़ी कर देगा और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सड़क यातायात के लिए फाटक बन्द है तथा गेटमैन से अथवा उसके न होने पर सहायक ड्राइवर से हैण्ड सिगनल मिलने पर ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करते हुए अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक सतर्कता से आगे बढ़ेगा।

<u>स.नि.9.15</u> स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में जल रहे 'ए' चिह्न वाले और जल रहे 'ए जी' चिह्न वाले, ऑन स्थिति में अर्द्ध स्वचालित फाटक रोग सिगनल को पार करना - यदि लोको पायलट किसी स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में जल रहे 'ए जी' मार्कर वाले किसी फाटक सिगनजल को ऑन में पाता है तो -

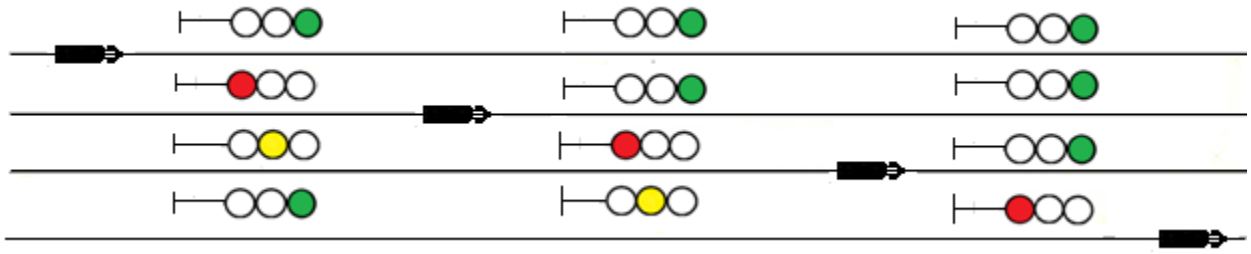
क) यदि 'ए' मार्कर जल रहा हो लेकिन 'एजी' मार्कर की बतती बुझी हुई हो तो वह सामान्य नियम 9.02 या 9.07 जैसी स्थिति हो, के प्रावधानों का पालन करेगा, या

ख) यदि 'ए' मार्कर की बत्ती बुझी हुई हो, लेकिन 'ए'जी' मार्कर की बत्ती जली हुइ् हो तो वह सामान्य नियम 9.15 के खण्ड (ख) के प्रावधनों का पालन करेगा , या

ग) यदि 'ए' मार्कर और 'एजी' मार्कर दोनों की बत्ती बुझी हुई हो तो वह फाटक वाला को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड का सीआी बजाएगा और सिगनल के पीछे अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा। उसके बाद वह केवल विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार आगे बढ़ेगा।

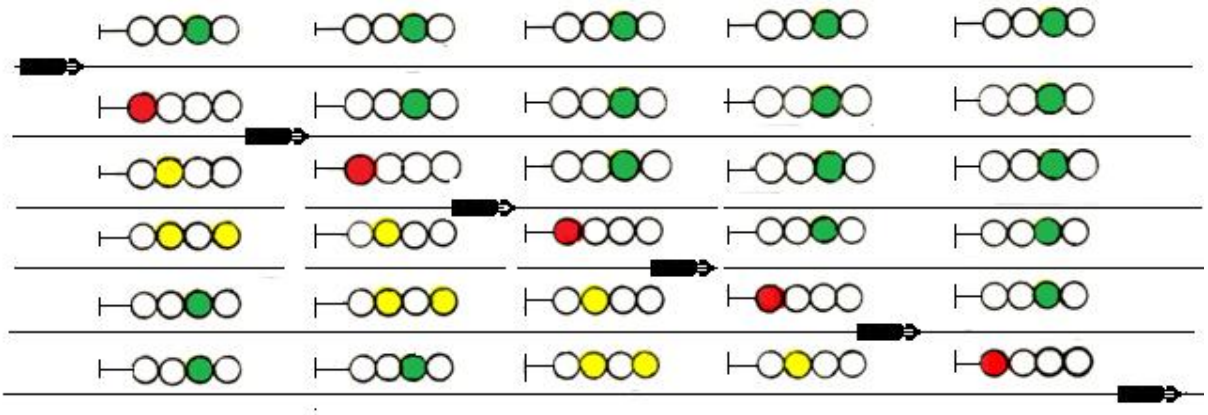
9.16 <u>दृष्टांत चित्र</u> : तीन संकेती और चार संकेती सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे, संकेत के क्रम में स्वत: परिवर्तन निम्न चित्रों में दिखाया गया है। ये चित्र मापक्रम के अनुसार नहीं खींचे गए हैं।

तीन संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में गाड़ी के पीडे संकेतों के क्रम में स्वत: परिवर्तन



<u>चित्र</u>

चार संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्रों में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वत: परिवर्तन



R.K

<u>चित्र</u>

अध्याय -X

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01 अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें :

1) जहाँ गाड़ियों का संचालन अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ उन्हें एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए एक के बाद एक लगातार उसी दिशा में उसी लाइन पर ऐसे तरीके से एवं ऐसे समय के अंतराल में भेजा जा सकता है जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया है।

2) गाड़ियाँ अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर गाड़ियाँ लेने की तैयारी की बावत संदेश का आदान-प्रदान नही कर लिया है और इसके अतिरिक्त जब तक यह आश्वाशन नहीं दे दिया गया हो कि जिस स्टेशन से अनुगामी गाड़ियाँ भेजी जाएगी उस ओर वह तबति कोई गाड़ी नहीं भेजेगा जबतक कि वे सभी अनुगामी गाड़ियाँ उसके स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और जबतक कि उसे विपरीत दिशा में गाड़ियाँ भेजने की अनुमति नहीं मिल जाती।

10.02 रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना : जब रेल के किसी भाग पर नियम 7.01 के अधीन अनुगामी गाड़ी पद्धति आरंभ की जाती है तो उसकी रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को तार द्वारा भेजी जाएगी।

10.03 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें : अनुगामी गाड़ी पद्धति चालू करने पर निम्निलिखित शर्तों का पालन किया जाएगा अर्थात -

ए) कोई गाड़ी तबतक प्रस्थान नहीं करेगी, जब तक ड्राइवर को इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रारूप (फार्म) में लिखित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दिया जाता और उससे उसकी लिखित अभिस्वीकृति नहीं मिल जाती। यदि गाड़ी का उस स्टेशन पर रूकना निर्धारित नहीं है तो उसेका इस काम के लिए रोका जाएगा।

बी) प्रस्थान प्राधिकार में, उस अगले स्टेशन का नाम, जिस पर उसे रूकना है, गति जिससे उसे चलना है ओर उससे पहले जानेवाली गाड़ी के छूटने के वास्तविक समय का उल्लेख किया जाएगा।

सी) आगे जाने वाली हर गाड़ी के ड्राइवर और गार्ड को इस बात की सूचना दी जाएगी कि उनके पीछे एक अनुगामी गाड़ी चलेगी तथा इस बात की भी सूचना दी जाएगी कि वह अनुगामी गाड़ी लगभग कितने समय बाद प्रस्थान करेगी।

डी) किसी स्टेशन से कोई अनुगामी गाड़ी तब तक नहीं चलेगी जबतक कि उससे पहले वाली गाड़ी को प्रस्थान किए कम से कम 15 मिनट या विशेष अनुदेशों द्वारा नियत उससे कोई कम समय बीत नहीं गया है।

ई) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियाँ समान गति से चलाई जाएगी और वह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

एफ) अगले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के प्रस्थान का वास्तविक समय और पिछले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के पहुँचने का वास्तविक समय तत्काल सूचित किया जाएगा , तथा

जी) किन्हीं दो ब्लाक स्टेशनों के बीच एक ही समय में चलने वाली अनुगामी गाड़ियों की संख्या दोनो स्टेशनों की दूरी के हर 5 किलोमीटर पर एक गाड़ी से अधिक नहीं होगी और जतब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं मिल जाती तब तक, चाहे स्टेशनों के बीच की दूरी कितनी ही क्यरों न हो, इन अनुगामी गाड़ियों की संख्या चार से अधिक नहीं होगी।

10.04 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर ड्राइवर या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना :

1) गार्ड या लोको पायलट को प्रत्येक प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधिन इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जाएगा।

2) जब उप-नियम (i) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार ड्राइवर को दिया जाता हे तो उसकी एक प्रति गार्ड को भी दी जाएगी।

3) यदि उप-नियम (i) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार ड्राइवर को दिया जाता हे तो वह -

क) या जो स्वयं गार्ड द्वारा ड्राइवर को सौंप दिया जाएगा, अथवा

ख) उस पर गार्ड के हस्ताक्षर होने के बाद या तो स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा ड्राइवर को सौंप दिया जाएगा।

4) उप- नियम (2) या (3) के अधीन ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगाए जब तक कि -

क) उसकी गाड़ी प्रस्थान करने के लिए तैयार नहीं है, और

ख) यदि उसकी गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी को पास करने के लिए प्रतीक्षा कर रही है तो जब तक बाद वाली संपूर्ण गाड़ी अन्दर नहीं आ जाती है और उस पहली गाड़ी के लिए परिचालित लाइन पूरी तरह से साफ नहीं हो जाती है।

10.05 <u>अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार</u> :

अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लिखित प्रस्थान प्राधिकार का प्रयोग निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा -

क्रम सं. .... रेल

<u>अनुगामी गाड़ी पद्धति</u>

<u>प्रस्थान प्राधिकार</u>

अप (या डाउन)

गाड़ी सं. ..... ऑप (या डाउन)

समय ..... घंटे ..... मिनट .....

.....स्टेशन से ..... स्टेशन तक

लोको पायलट एवं गार्ड हेतु

(1) आपको अपनी गाड़ी के साथ ..... स्टेशन से ..... स्टेशन तक प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

*(2) आपकी गाड़ी के आगे जाने वाली गाड़ी सं. ..... इस स्टेशन से ..... घंटे ..... मिनट पर दूरी है।

*(3) गाड़ी सं. ..... आपकी गाड़ी के पीछे इसे स्टेयान से ..... घंटे ..... मिनट पर छूटेगी।

(4) आप से अपेक्षा है कि आप ..... किलोमीटर प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति का पालन करेंगे।

हस्ताक्षर : .....

..... का स्टेशन मास्टर

स्टेशन की मुहर

गार्ड के हस्ताक्षर ..... स्टेशन पर।

*जो लागू न हो उसे काट दें।

स्टेशन पर पहूँचते ही ड्राइवर तुरन्त यह टिकट स्अेशन मास्टर को या इसे लेने के लिए प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति इसे तत्काल रद्द करके अभिलेख (रिकार्ड) में रख लेगा।

10.06 <u>निम्नलिखित गाड़ी प्रणाली पर गाड़ी को आगे बढ़ाने के प्राधिकार की समूचित तैयारी हेतु जिम्मेदारी</u> :

1) नियम 10.04 के उप-नियम (1) के तहत लोको पायलट को जब गाड़ी आगे बढ़ाने का प्राधिकार दिया जाता है तब स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि
   (ए) इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध निर्धारित फार्म में इसे ठीक-ठाक भरा गया है, और
   (बी) इस पूर्ण हस्ताक्षर किया गया है।

2) यदि नियम 10.04 के उप-नियम (1) के अधीन ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो वह इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि उसे दिया गया प्रस्थान प्राधिकार इस हेतु निर्धारित प्रारूप (फार्म) में ठीक-ठीक और पूरी तरह तैयार किया गया है और वह तब तक अपनी गाड़ी लेकर आगे नहीं बढ़ेगा जब तक कि उसमें कोई भू-चूक थी, तो उसे सुधार नहीं दिया गया है।

3) यदि नियम 10.04 के उप-नियम (3) के अधीन गाड़ी के गार्ड को प्रस्थान प्राधिकर दिया जाता हे तो ड्राइवर को सौंपने से पहले वह भी इसी तरह अपना समाधान कर लेगा।

10.07 <u>अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाडियों के मार्ग में अवरोध</u> : जब तक यह संचालन पद्धति लागू है, तब तक किसी आती हुई गाड़ी के मार्ग में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बाहर लाइन को अवरूद्ध नहीं किया जाएगा।

10.08 <u>अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति</u> : यह निश्चय कर लेने पर कि उसी दिशा में ओर अनुगामी गाडियाँ नहीं भेजी जाएगी स्टेशन मास्टर उसकी सूचना संदेश् द्वारा अगले ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा। उसके बाद उन दोनो स्टेशनों के बीच किसी भी दिशा में कोई और गाड़ी तब तक नहीं भेजी जाएगी जब तक कि अंतिम गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती ओर उन दोनों स्टेशनों के बीच की लाइन साफ नहीं हो जाती।

10.09 <u>अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाडियों की रक्षा</u> :

1) यदि कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच रूक जाए और वह पाँच मिनट से अधिक रूकती है या रूकने की संभावना है तो नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार इसकी रक्षा की जाएगी। सिवाय इसके कि लाइन किसी भी गेज की हो, गार्ड पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखेगा और 500 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखेगा, जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे।

2) यदि स्टेशनों की बीच रूकी हुई गाड़ी दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा किसी अन्य असाधारण कारण से आगे नहीं जा सकती है तो ड्राइवर भी आगे की ओर गाड़ी की उसी रीति से रक्षा की व्यवस्था करेगा जैसा कि गार्ड के लिए निर्धारित हे।

अध्याय -XI

पायलट गार्ड पद्धति

11.01 पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें : जहाँ गाड़ियों का संचालन पायलट गार्ड पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ - (क) एक रेल सेवल (जिसे इसमें इसके बाद पायलट गार्ड कहा गया है) गाड़ियों को पायलट करने के लिए विशेष रूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा, तथा

(ख) स्टेशन से कोई भी गाड़ी बिना पायलट गार्ड के व्यथ्कतगत प्राधिकार के नहीं छूटेगी।

11.02 पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें : स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियाँ तब तक नहीं चलायी जायेंगी जब तक कि -

(क) लोको पायलट की उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रूकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं होगी, तथा

(ख) सभी गाड़ियाँ समान गति से नहीं चलाई जाती हैं और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, तथा

(ग) पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।

11.03 पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला : पायलट गार्ड लाल वर्दी या बिल्ले से पहचाना जायेगा।

11.04 पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना :

1. स्टेशन से काई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि ड्राइवर यह नहीं देख लेता कि गाड़ी के साथ नियम 11.03 में निर्धारित वर्दी पहने हुए या बिल्ला लगाए हुए, पायलट गार्ड चल रहा है या उसने स्वयं प्रस्थान प्राधिकार दिया है।
2. प्रत्येक गाड़ी के साथ पायलट गार्ड जाएगा :
   परन्तु यदि लाइन की दूसरी ओर से गाड़ी चलने से पहलेए इस ओर से दो या दो से अधिक गाड़ियाँ चलाना आवश्यक है तो पायलट गार्ड ऐसी गाड़ियों में से केवल अन्तिम गाड़ी के साथ ही जाएगा और उससे पहले वाली गाड़ियों को वह स्वयं प्रस्थान प्राधिकार देगा।
3. जब पायलट गार्ड गाड़ी के साथ जाएगा तब वह इंजन के फुट प्लेट पर चलेगा।

11.05 पायलट गार्ड के टिकट :

1. यदि पायलट गार्ड गाड़ी के साथ नहीं जाता है तो वह गार्ड को (या गार्ड के न होने पर ड्राइवर को), एक छपे हुए प्रारूप (फार्म) को, स्याही से भली प्राकर भर कर तथा हस्ताक्षर करे एक पायलट गार्ड टिकट प्रस्थान प्राधिकार के रूप में देगा।
2. ऐसा हर टिकट केवल उस पर लिखे हुए स्टेशन तक एक ही यात्रा के लिए लागू होगा।
3. यदि गाड़ी गार्ड के प्रभार (चार्ज) में है तो वह गाड़ी के प्रस्थान से पहले वह टिकट, ड्राइवर को दे देगा।
4. गाड़ी के आते ही, लोको पायलट स्टेशन मास्टर को टिकट दे देगा जिसे वह तुरंत रद्द कर देगा।

11.06 पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा : यदि कोई गाड़ी, जिसके पीछे दूसरी गाड़ी जा रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रूक जाती है तो गार्ड और ड्राइवर नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्रवाई करेंगे।

अध्याय -XII

ट्रेन - स्टाफ और टिकट पद्धति

12.01 ट्रेन - स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें : जहाँ दो स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ -

(क) ऐसे स्टेशनों में से केवल एक ही सटेशन पर, एक ट्रेन - स्टाफ रखा जाएगा, तथा

(ख) किसी भी ऐसे स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि वह ट्रेन -स्टाफ उस स्टेशन पर मौजूद नहीं है जहाँ से गाड़ी चलाई जानी है और चलाने की अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर ऐसा लोको पायलट को सुपुर्द नहीं कर देता या उसे दिखा नहीं देता।

12.02 यह पद्धति कहाँ लागू होगी : ट्रेन - स्टाफ और टिकट पद्धति पर गाड़ियों का संचालन केवल इकहरी (सिंगल) लाइन पर ही किया जाएगा और गाड़ियों को केवल उन्हीं स्टेशनों के बीच चलाया जाएगा जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा ट्रेन - स्टाफ स्टेशन घोषित कर दिया गया है।

12.03 ट्रेन - स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें : ट्रेन - स्टाफ स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियाँ तब तक नहीं चलाई जायेंगी, जब तक कि -

(क) लोको पायलट को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रूकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है :

(ख) सभी गाड़ियाँ समान गति से नहीं चलाई जाती हैं ओर यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, तथा

(ग) उससे पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।

12.04 लोको पायलट के पास ट्रेन - स्टाफ या ट्रेन - स्टाफ टिकट का होना : किसी स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक नहीं प्रस्थान करेगी जब तक कि लाइन के जिस सेक्शन पर उसे जाना है उसके लिए ट्रेन - स्टाफ या ट्रेन - स्टाफ टिकट लोको पायलट के पास नहीं है और जिसे वह अपने साथ यात्रा पर ले जाएगा।

12.05 ट्रेन - स्टाफ या ट्रेन - स्टाफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा : ट्रेन - स्टाफ या ट्रेन - स्टाफ टिकट लोको पायलट को स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त कोई अन्य कर्मचारी देगा।

12.06 ट्रेन - स्टाफ या ट्रेन - स्टाफ टिकट ड्राइवर को कब दिया जाएगा :

1. यदि किसी गाड़ी के पीछे कोई अनुगामी गाड़ी के जाने का आशय नहीं है और उससे पहले विपरीत दिशा की किसी गाड़ी के लिए ट्रेन-स्टॉफ की आवश्यकता है तो उप-नियम (3) के उपबन्धों के अधीन ट्रेन-स्टॉफ ड्राइवर को दे दिया जाएगा।
2. जब ट्रेन-स्टॉफ की वापसी से पहले, यदि किसी गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों के जाने का आश्य है तो उप - नियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट के सिवाय अन्य सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को ट्रेन-स्टॉफ टिकट यह बताने के लिए दिया जाएगा कि ट्रेन-स्टॉफ पीछे आ रहा है, ओर यह ट्रेन-स्टॉफ अन्तिम गाड़ी के ड्राइवर को ही दिया जाएगा।
3. यदि सहायता के लिए किसी गाड़ी के पीछे दूसरा इंजन लगा है तो आगे वाले इंजन के लोको पायलट ट्रेन-स्टाफ टिकट तथा पीछे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन-स्टाफ दिया जाएगा।

परन्तु यदि गाड़ी के साथ लगे दोनों इंजनों को उस पूरी दूरी तक जाना है, जहाँ तक कि ट्रेन-स्टाफ लागू होता है और उस गाड़ी के पीछे अन्य अनुगामी गाड़ियँ है तो प्रथम उल्लिखित गाड़ी के साथ लगे हर इंजनों के लोको पायलट को ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जाएगा।

4. यदि किसी गाड़ी के आगे सहायता के लिए एक अन्य इंजन लगा है तो यथास्थिति, ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को दिया जाएगा।
5. यदि मेटीरियल ट्रेन को स्टेशनों के बीच में रूकना है तो ट्रेन-स्टाफ लोको पायलट को दे दिया जाएगा।
6. ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट किसी भी गाड़ी के लोको पायलट को तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार नहीं है।
7. ड्राइवर ट्रेन-स्टाफ टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक कि वह यह न देख लें कि जो व्यक्ति उसे ट्रेन-स्टाफ टिकट दे रहा है उसके पास उस समय ट्रेन-स्टाफ मौजूद है।

12.07 <u>ट्रेन-स्टाफ का इंजन पर रहना</u> : यदि ट्रेन-स्टाफ गाड़ी के लोको पायलट को दिया जाता है तो वह उसे इंजन पर इस हेतु निर्धारित सुस्पष्ट स्थान पर रखेगा।

12.08 <u>जब तक ट्रेन-स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाडियों को प्रस्थान न करने दिया जाय</u> : यदि किसी गाड़ी का लोको पायलट किसी स्टेशन से ट्रेन-स्टाफ ले गया है तो कोई अन्य गाड़ी उसी स्टेशन से प्रथम उल्लिखित गाड़ी के पीछे तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर वापस नहीं आ जाता।

12.09 <u>गाड़ी पहुँचने पर ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना</u> :

1. जिस स्टेशन तक के लिए ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया गया है उस स्टेशन पर गाड़ी के पहुँचने पर लोको पायलट तुरन्त वह ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट स्टेशन मास्टर को अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन उसको लेने के लिए नियुक्त किसी रेल कर्मचारी को दे देगा।

2. जिस व्यक्ति को ऐसा कोई ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जाएगा वह उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.10 <u>ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि</u> :

1. यदि ट्रेन - स्टाफ लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायमैन उस ट्रेन-स्टाफ को लेकर उस स्टेशन की दिशा में जाएगा जहाँ उसे सबसे अच्छी सहायता मिल सकती है जिससे कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर सहायतार्थ जाने वाले इंजन के लोको पायलट को सुपुर्द करने के लिए उसे स्टेशन पर उपलब्ध हो सके।

2. यदि ट्रेन-स्टाफ टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता हे तो सहायता साधारणत: केवल उस स्टेशन से माँगी जाएगी जहाँ पर कि ट्रेन-स्टाफ छोड़ा गया है, किन्तु यदि सहायता विपरीत दिशा के स्टेशन से अधिक शीघ्र मिल सकती है तो ट्रेन-स्टाफ को सेक्शन के दूसरी ओर भेजने के लिए तुरन्त आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

3. यदि कोई इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायरमैन सहायतार्थ जाने वाले इंजन के साथ उस स्थान तक जाएगा।

12.11 <u>ट्रेन-स्टाफ टिकट रखने की विधि</u> : ट्रेन-स्टाफ टिकट इस प्रयोजन के लिए दिये गए टिकट बॉक्स में रखे जाएंगे और उनके अन्दर लगे स्प्रिंग में फंसा दिया जाएगा, तथा उस बॉक्स को खोलने की चाभी वही ट्रेन-स्टाफ होगा जिससे कि वह टिकट संबंधित है।

12.12 <u>ट्रेन-स्टाफ रखने की विधि</u> : यदि ट्रेन-स्टाफ किसी स्टेशन पर है तो उसे बॉक्स में नहीं छोड़ा जायेगा, बल्कि वहस्टेशन मास्टर की सुरक्षित अभिरक्षा में रहेगा।

12.13 <u>ट्रेन-स्टाफ टिकटों पर बॉक्सों पर पहचान चिह्न</u> :

1. प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ पर, संबंधित लाइन के भाग के दोनों ओर के ट्रेन-स्टाफ स्टेशनों का नाम अंकित होगा।
2. लाइन के अलग-अलग भागों के लिए ट्रेन-स्टाफ टिकट और उनके बक्सों की पहचान अलग-अलग रंगो से होगी।
3. 'अप' और 'डाउन' ट्रेन-स्टाफ, ट्रेन-स्टाफ टिकटों के भी अलग-अलग पहचान चिह्न होंगे।

12.14 <u>ट्रेन-स्टाफ टिकट का प्रारूप (फार्म)</u> : प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ टिकट निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा, अर्थात :-

टिकट नं. .... रेल

ट्रेन-स्टाफ टिकट
अप (या डाउन)

गाड़ी नं. .....

समय ..... घंटे ..... मिनट .....

लोको पायलट,

आपको ..... स्टेशन से ..... स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और ट्रेन-स्टाफ बाद में भेजा जाएगा। आपसे आगे जाने वाली गाड़ी सं. ..... के छूटने का समय ..... घंटे ..... मिनट है।

हस्ताक्षर .....
..... स्टेशन की मुहर (स्टैम्प)
तारीख .....

(टिकट के पीछे)

लोको पायलट इस टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक वह लाइन के उस भाग के ट्रेन-स्टाफ को देख नहीं लेता जिसमे उसे प्रवेश करना है।

लोको पायलट पहुँचते ही तुरंत इस टिकट को स्टेशन मास्टर को अथवा इसे प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति उसे तुरंत रद्द कर देगा।

12.15 <u>जारी किए गए ट्रेन-स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड)</u> **: स्टेशन मास्टर जारी किए गए प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ टिकट का अभिलेख (रिकार्ड) एक रजिस्टर में रखेगा जिसमें प्रत्येक टिकट का नम्बर तथा जिस गाड़ी के लिए वह जारी किया गया, दर्ज किया जाएगा।**

12.16 <u>निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध</u> **: निकट (होम) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरूद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन अवरूद्ध होने वाले भाग का ट्रेन-स्टाफ स्टेशन पर नहीं है।**

12.17 <u>ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति में गाडियों की रक्षा</u> **: यदि कोई गाड़ी जिसके पीछे एक दूसरी गाड़ी आ रहीं है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रूक जाती है तो गार्ड और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्रवाई करेंगे।**

अध्याय -XIII

केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01 केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग : केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियाँ सिर्फ इकहरी (सिंगल) लाइन की छोटी टर्मिनल शाखाओं पर ही चलाई जा सकती है।

13.02 केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें : जहाँ गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, जिस सेक्शन पर वह पद्धति लागू है उस पर एक समय में केवल एक ही गाड़ी रहेगी।

13.03 सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार : लोको पायलट गाड़ी सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है।

13.04 केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्य विधि :

1. (क) यदि गाड़ी असमर्थ हो जाती है ओर उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई दुर्घ्टना हो जाने पर गाड़ी का आगे बढ़ना असम्भव हो जाता है तो, नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार, गाड़ी की उस दिशा में रक्षा की जाएगी जिधर से यदि आवश्यक है तो, सहायता प्राप्त की जा रही है।
   (ख) यदि गाड़ी का गार्ड उस स्टेशन मास्टर को, जहाँ से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है, उन परिस्थितियों की सूचना देगा जिनमें गाड़ी असमर्थ हुई है तथा आगे नहीं बढ़ सकती है और यदि गार्ड के लिए उस स्टेशन को जाना आवश्यक है, तो वह लोको पायलट को लिखित अनुदेश देगा कि वह उनकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखें और वह उनसे लिखित अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा।

2. (क) ऐसा स्टेशन मास्टर, यदि वह आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर नहीं है तो, आधार स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। ऐसी सूचना की प्राप्ति पर, आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे इंजन को लाइन पर प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।
   (ख) इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के साथ या तो असमर्थ गाड़ी का गार्ड रहेगा, जो लोको पायलट को यह बताएगा कि ऐसी असमर्थ गाड़ी कहाँ है और उसकी परिस्थति क्या है या इसे प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के लोको पायलट को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो, असमर्थ हुई गाड़ी के गार्ड के साथ न होने की दिशा में, लाइन पर प्रवेश करने के लिए आवश्यक है।

3. असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड उस लाइन के सुरक्षित और समुचित संचालन के लिए तब तक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि असमर्थ हुई गाड़ी वहाँ से चल नहीं देती ओर उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुँच जाता।

4. यदि असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड नहीं है तो फायरमैन या सहायक लोको पायलट आवश्यकतानुसार, लोको पायलट इस नियम द्वारा गार्ड को सौंपे गए कर्त्तव्यों का पालन करेगा, परन्तु यह तब जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को चालक दल रहित न छोड़ा जाए।

अध्याय -XIV

ब्लॉक प्रचालन

क) - साधारण उपबन्ध

14.01 **लाइन क्लियर देने या लेने के साधन : एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन तक जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का परिचालन निम्नलिखित किसी एक या एक से अधिक साधनों द्वारा विनियमित किया जाएगा, अर्थात -**

(क) टोकन या टोकन रहित किस्म के विद्युत ब्लॉक यंत्र ,

(ख) ट्रैक सर्किट

(ग) धुरी काउण्टर, या

(घ) विद्युत संचार यंत्र

14.02 **यंत्रों की व्यवस्था :**

1. **"डी" क्लास स्टेशनों के सिवाय, जहाँ उनकी व्यवस्था विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत की जा सकती है, सभी स्टेशनों पर विद्युत संचार यंत्रों की व्यवस्था की जाएगी।**
2. **(क) किसी भी स्टेशन पर विद्युत, ब्लॉक यंत्र, जहाँ भी वे लगे हैं, ओर विद्युत संचार यंत्र ऐसी किस्म के होंगे जो रेल संरक्षा आयुक्त अनुमोदित करे और उनका प्रथम बार प्रयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि वह उन्हें पास नहीं कर देता।**
   (ख) विद्युत ब्लॉक यंत्रों या विद्युत संचार यंत्रों की देखभाल का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति, रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के बिना, प्रथम बार में प्रयुक्त यंत्रों ओर संबंधित उपस्करों के बदले में किन्हीं यंत्रों और उपस्कारों को लगाने की अनुमति नहीं देगा जो खण्ड (क) में वर्णित शर्तों की पूर्ति नहीं करते।

14.03 **ब्लॉक प्रचालन उपस्कर में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक : स्टेशन मास्टर की पूर्व सहमति के बिना, कोई रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए ब्लॉक प्रचालन उपस्कर या उनके कलपुर्जों में काई हस्तक्षेप नहीं करेगा।**

(ख) **विद्युत ब्लॉक यंत्र, ट्रैक सर्किट अथवा धुरी काउण्टरों से व्यवस्थित ब्लॉक स्टेशन**

14.04 **सक्षमता प्रमाणपत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कम्पीटेन्सी) :**

1. **कोई भी व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्राचलन तब तक नहीं करेगा, जब तक कि उसने ब्लॉक यंत्रों के प्राचलन की परीक्षा पास नहीं कर ली हे और जब तक कि उसके पास रेल प्रशासन द्वारा इस काम के लिए नियुक्त रेल सेवक का दिया गया सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कम्पीटेन्सी) नहीं है।**
2. **उप नियम (1) में उल्लिखित सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ कम्पीटेन्सी) केवल तीन वर्ष या उससे अधिक लम्बी ऐसी किसी अवधि के लिए विधिमान्य होगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।**

स.नि.14.04 (i) किसी भी व्यक्ति को किसी ब्लॉक यंत्र को परिचालित करने के लिए तब तक अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जब तक उसने संतोषजनक ढंग से निर्धारित परीक्षा उत्तीर्ण नहीं कर लिया हो ओर उसके पास उचित तरीके से प्राधिकृत सक्षमता का प्रमाण - पत्र नहीं हो।

प्रमाण-पत्र 3 वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा। प्रधानाचार्य / क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान शिक्षण प्राप्त कर रहे संबंधित कर्मचारी को प्रारंभिक, प्रोन्नति ओर पुनश्चर्या पाठ्यक्रम की समाप्ति के बाद ब्लॉक सक्षमता का आवश्यक प्रामण-पत्र जारी करेंगे।

जहाँ, तथापि, किसी कारण से कर्मचारियों को 3 वर्षों की अवधि के भीतर पुश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए नहीं भेजा जाता हो, वहाँ प्रधानाचार्य / क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान द्वारा जारी किए गए सक्षमता प्रमाण-पत्र की वैधता को

संबंधित या नि.(एम) /स्टेशन प्रबंधक ओर सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) द्वारा कर्मचारी का संयुक्त रूप से पुन: परीक्षण करने के बाद ही स्थानीय स्तर पर केवल एक वर्ष की अवधि के लिए बढ़ाया जा सकता है।

वैधता के विस्तार को या. नि.(एम)/स्टेशन प्रबंधक और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) द्वारा प्रमाणित करने के बाद इस पर वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी/ मंडल संरक्षा अधिकारी या इस प्रयोजन के लिए उचित तरीके से प्राधिकृत सहायक परिचालन प्रबंधक द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किया जाएगा।

(ii) या.नि.(एम)/स्टेशन प्रबंधक और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) के पास भी स.नि. 14.04 (i) के अन्तर्गत अपने कार्य को सम्पादित करने के उद्देश्य से ब्लॉक सक्षमता के लिए वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/ प्रधानाचार्य, क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान का वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र अवश्य होना चाहिए।

14.05 <u>घंटी कोड</u> : गाड़ियों को संकेत देने के लिए घंटी संकेतों के निम्नलिखित कोड का प्रयोग किया जाएगा ओर इनकी एक प्रति प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर ब्लॉक उपस्कर के प्रचालन स्थान के पास प्रदर्शित की जाएगी, अर्थात:-

निर्देश	संकेत कोड	संकेत विधि	अभिस्वीकृति की रीति
1. ध्यानाकर्षण (कॉल अटेन्शन) या टेलीफोन सुनिए	0	एक घंटी या बीट	एक घंटी या बीट
2. क्या लाइन क्लियर है या लाइन क्लियर पूछताछ	00	दो	दो
3. गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश	000	तीन	तीन
4. (क) गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन से बाहर होना (ख) अवरोध को हटाना	0000	चार	चार
5. (क) अंतिम घंटी सिगनल रद्द करो (ख) घंटी संकेत गलती से दिया गया है।	00000	पाँच	पाँच
6. (क) अवरोध खतरा घंटी संकेत (साधारण)	000000	छह	छह
(ख) रोको और गाड़ी की जाँच करो।	000000.0	छह-विराम-एक	छह-विराम-एक
(ग) गाड़ी-पिछली बत्ती(टेल) लैम्प या पिछला (टेल) बोर्ड के बिना गई है।	000000.00	छह-विराम-दो	छह-विराम-दो
(घ) गाड़ी विभाजित हो गयी है।	000000.000	छह-विराम-तीन	छह-विराम-तीन
(ड.) वाहन दोहरी(डबल) लाइन पर गलत दिशा में या इकहरी (सिंगिल) लाइन के ब्लॉक सेक्शन में निकल भागे हैं।	000000.0000	छह-विराम-चार	छह-विराम-चार
(च) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर सही दिशा में निकल भागे हैं।	000000.00000	छह-विराम-पाँच	छह-विराम-पाँच
7. परीक्षा (टेस्टिंग)	0000000000000000	सोलह	सोलह

<u>नोट :</u> 1) '0' एक स्ट्रोक या एक बीट का सूचक है और '—' विराम का सूचक है।

2) प्रत्येक सिगनल धीरे-धीरे और साफ-साफ दिया जाएगा।

3) संदर्भ सं 3 ओर 4 के अंतर्गत ब्लॉक प्रमाणित करने वाला धुरी काउंटर या ट्रैक सर्किट से व्यवस्थित वैसे खंड में घंटी कोड का आदान-प्रदान करना आवश्यक नहीं है, जिसमें प्रत्येक छोर पर स्टेशन यार्ड नन-रनिंग लाइनों को छोड़कर पूर्ण रूप से ट्रैक सर्किट से सुसज्जित हो।

14.06 <u>घंटी संकेतों की अभिस्वीकृति</u> :

1) मिलने वाले प्रत्येक घंटी संकेत की अभिस्वीकृति, उसकी प्राधिकृत अभिस्वीकृति भेज कर दी जाएगी।

2) किसी घंटी संकेत की अभिस्वीकृति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह स्पष्ट रूप से समझ नहीं आ जाता

3) कोई घंटी संकेत तब तक पूरा हुआ नहीं माना जाएगा जब तक कि इसकी अभिस्वीकृति नहीं दे दी जाती।

4) जिस स्टेशन को घंटी संकेत भेजा जाता है वह यदि उत्तर नहीं देता है तो कम से कम 20 सेकेण्ड के अन्तर से वह घंटी संकेत तब तक दोहराया जाता रहेगा, जब तक कि उत्तर नहीं मिल जाता।

14.07 <u>गाड़ी सिगनल रजिस्टर</u> :

1) गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा अथवा उसके आदेशों के अधीन रखा जाएगा।

2) **ब्लॉक यंत्र का परिचालन करने वाला व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्रों पर मिलने वाले या भेजे जाने वाले सभी संकेतों के मिलने तथा भेजे जाने के समय को अभिस्वीकृति के तुरन्त बाद, उक्त रजिस्टर में दर्ज करेगा।**

3) **इस रजिस्टर में दर्ज किया गया समय वास्तविक समय होगा, किन्तु एक मिनट के किसी अंश को पूरा मिनट माना जाएगा।**

4) **इस रजिस्टर में सभी लेखियाँ स्याही से की जाएगी।**

5) **इस रजिस्टर में दर्ज कोई भी अंश मिटाया नहीं जाएगा, किन्तु यदि कोई लेखी गलत पाई जाती है तो उसके ऊपर लाइन इस प्रकार खींच दी जाएगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके ओर सही लेखी उसके ऊपर दर्ज कर दी जाएगी।**

6) **जो व्यक्ति उस समय इस रजिस्टर को रखता है वह उसमें दर्ज की गई सभी लेखियों और रजिस्टर के प्रत्येक खाने के सही-सही भरे जाने के लिए जिम्मेदार होगा।**

<u>स.नि.14.07</u> (क) स्टेशन मास्टर जो किसी ट्रेन के लिए कोई प्रविष्टि करता है, वह तब तक ड्यूटी पर बना रहेगा जब तक कि उस ट्रेन को प्रभावित करने वाली सभी प्रविष्टियाँ पूरी नहीं हो जातीं। इसका मतलब यह है कि जो व्यक्ति किसी ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए लाइन क्लीयर देता है, वह तब तक ड्यूटी पर रहेगा जब तक ट्रेन नहीं आ जाती और "ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन" सिग्नल नहीं दे दिया जाता और उसे स्वीकार नहीं कर लिया जाता। जिस व्यक्ति को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए ट्रेन के लिए लाइन क्लियर मिलती है, वह तब तक ड्यूटी पर रहेगा जब तक कि "ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन" सिग्नल प्राप्त न हो जाए और इसकी पुष्टि न हो जाए।

(ख) जब भी कोई स्टेशन मास्टर ड्यूटी बदलता है तो ट्रेन सिग्नल रजिस्टर के ठीक सामने एक लाइन खींची जाएगी, और बाहर जाने वाले स्टेशन मास्टर को अपने नाम पर स्पष्ट रूप से हस्ताक्षर करना होगा और लाइन के ऊपर समय दर्ज करना होगा, और ड्यूटी पर आने वाले स्टेशन मास्टर को लाइन के नीचे भी ऐसा ही करना होगा।

(ग) ब्लॉक सेक्शन में चलने वाली ट्रेन के मामले में और दुर्घटनाओं, इंजन विफलताओं, ओएचई विफलताओं आदि जैसी असाधारण परिस्थितियों में, जहां ट्रेन में असामान्य देरी की आशंका है, उप-नियम [ए] का पालन करने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन प्रवेश में ट्रेन के विवरण के साथ ट्रेन सिग्नल रजिस्टर पर दोनों व्यक्तियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। इस आशय की एक प्रविष्टि स्टेशन डायरी और प्रारंभिक दोनों स्टेशन मास्टरों द्वारा भी की जानी चाहिए।

14.08 <u>प्रस्थान प्राधिकार</u> : लोको पायलट गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि उसे प्रस्थान प्राधिकार निम्नलिखित रूप में नहीं दे दिया जाता है, अर्थात :-

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, अन्तिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में करके, तथा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, या तो –

- **i) उस ब्लॉक सेक्शन के लिए, विद्युत ब्लॉक यंत्र से निकाले गए टोकन देकर, या**
- **ii) स्टेशन मास्टर द्वारा यथावत हस्ताक्षरित लाइन क्लीयर टिकट देकर, या**
- **iii) विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कोई दस्तावेज देकर, या**
- **iv) जिस सेक्शन पर टोकन रहित प्रकार के विद्युत ब्लॉक यंत्र या सर्किट या धुरी काउंटर की व्यवस्था है वहाँ उपखण्ड (i) से (iii) तक में उल्लिखित किसी टेन्जिबल प्राधिकार के बदले अन्तिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' करके।**

14.09 <u>लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जाँच</u> :

1) **लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसे प्रस्थान प्राधिकार दिया गया है वह संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार हे और उसी ब्लॉक सेक्शन के लिए है जिसमें उसे प्रवेश करना है और यदि वह प्राधिकार लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्याही से यथावत पूरे हस्ताक्षर दिए गए हैं।**

2) **यदि उपनियम (1) में बताई गइ् शर्तें पूरी नहीं हुई है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी उस स्टेशन के आगे या उस स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि ऐसी कोई भूल या कमी दूर नहीं कर दी जाती।**

14.10 <u>ब्लॉक सेक्शन बन्द करने की शर्तें</u> :

1) **यदि ब्लॉक सेक्शन गाड़ी के अपाने से या अवरोध का कारण दूर हो जाने से साफ हो गया हे तो अगले ब्लॉक स्टेशन द्वारा, घंटी कोड में निर्धारित संकेत देकर, ब्लॉक सेक्शन बन्द कर दिया जाएगा।**

2) **इस प्रकार का संकेत देने से पहले, स्टेशन मास्टर इस बावत अपना समाधान करे लेगा कि :-**
   (क) पूरी गाड़ी आ गई है या सेक्शन पर अवरोध का कारण दूर कर दिया गया है, तथा
   (ख) जिन शर्तों के अधीन लाइन क्लीयर दिया जाता हे, उनका पालन हो गया।

3) 'ए' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन वाले क्रॉसिंग स्टेशनों पर उपनियम (2) के खण्ड (ख) के उपबन्धों में ढील दी जा सकती है। ऐसे मामलों में स्टेशन मास्टर इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि गाड़ी अपने प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, पर उस लाइन से अलग और साफ खड़ी है जिस पर दूसरी गाड़ी को आना है।

4) एक सेक्शन में जहाँ ब्लॉक-एक्सल काउन्टर लगाया गया है या ब्लॉक स्टेशनों के बीच लगातार ट्रैक सर्किटिंग की गई है और प्राप्त करने वाले स्टेशन नन-रनिंग लाइनों को छोड़कर स्टेशन सेक्शन की पूरी ट्रैक सर्किटिंग की गयी है और वह कार्य कर रहा है और वहाँ पर दिए संकेतो के अनुसार ब्लॉक सेक्शन के क्लीयर होने और गाड़ी की पूरी तरह पहुँच जाने का संकेत प्राप्त हो रहा है तब स्टेशन मास्टर गाड़ी को पूरी तरह पहुँच जाने का आश्वासन मिल जाएगा।

<u>स.नि.14. 10</u> (क) वैसे मामलों में जहाँ ब्लॉक यंत्र केबिनों में नहीं लगे होते हैं, वहाँ लाइन क्लीयर संकेत भेजने के पहले स्टेशन मास्टर केबिन कर्मचारी से एक आश्वासन प्राप्त करेगा कि जिन शर्तों के अन्तर्गत लाइन क्लीयर दिया जा सकता हे उनका पालन कर लिया गया है। आश्वासन की पुष्टि प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ की जाएगी।

(बी) टीओएस सिग्नल देने से पहले स्टेशन मास्टर स्वयं आश्वस्त हो जायेगा कि –

i) गाड़ी पूर्ण रूप से पहुँच चुकी है अथवा सेक्शन को ब्लॉक करने का अवरोध हटा लिया गया है, एवं

ii) शर्तें, जिनके अधीन लाइन क्लियर दिया जा सकता है, का अनुपालन किया गया है।

14.11 <u>प्रस्थान प्राधिकार के बावत स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी</u> :

1) लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्याविधि, जहाँ तक कि वह संबंधित मामले को लागू हो जाती है, पालन नहीं कर लिया गया है

2) लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर या इस कार्य के लिए विशेष अनुदेशों के अधीन नियुक्त रेल सेवक के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा।

3) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि लोको पायलट को दिया गया प्रस्थान प्राधिकार पूर्णत: सही है और यदि वह लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है, और उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं।

4) यदि कोई गाड़ी स्टेशन पर रूकी है और दूसरी गाड़ी को क्रॉस करने की प्रतीक्षा कर रही है तो लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा तब तक कि क्रॉस करने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ जाती और रूकी हुई गाड़ी के लिए परिचालित लाइन साफ नहीं हो जाती।

5) यदि गाड़ी में दो इंजन एक साथ जुड़े हों या एक इंजन गाड़ी के आगे ओर दूसरा गाड़ी के पीछे लगा है तो प्रस्थान प्राधिकार अगले इंजन के लोको पायलट को दिया जाएगा।

14.12 <u>विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन की बावत विशेष जिम्मेदारी</u> :

1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि -

(क) विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रचालन उसके अतिरिक्त और कोइ् न करे,

(ख) घंटी संकेतों और इसके अतिरिक्त विद्युत संचार यंत्रों द्वारा भेजे जाने वाले संदेशों के संबंध में, जिनके अन्तर्गत प्राइवेट नम्बरों का प्रयोग भी है, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि का सही तौर पर पालन किया जाए।

(ग) रूकने वाली गाड़ियों के लोको पायलट द्वारा आने वाला टोकन वापस कर देने पर ही जाने वाला टोकन दिया जाए।

(घ) यदि वह किसी आने वाली गाड़ी का टोकन प्राप्त करे तो वह उसे तुरन्त विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दे, तथा

(ड.) विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत च्यक्ति से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्र को नहीं खोलेगा

2) (क) टोकन विद्युत ब्लॉक यंत्र में से आवश्यकता से पहले नहीं निकाला जाए और निकालें जाने पर, इसका नम्बर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज कर दिया जाए और वह तब तक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाएगा जब तक कि वह लोको पायलट को दे नहीं दिया जाता अथवा वापस विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल नहीं दिया जाता है।

(ख) अगले ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी पहुँचने पर, लोको पायलट टोकन को विशेष अनुदेशों के अनुसार दे देगा और फिर टोकन उस स्टेशन के विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दिया जाएगा।

(ग) यदि गाड़ी को उसी ब्लॉक स्टेशन पर वापस आना है जहाँ से उसने प्रस्थान किया था तो ऐसी वापसी पर, जिस विद्युत ब्लॉक यंत्र से टोकन निकाला गया था उसी में फिर वापस डाल दिया जाएगा।

14.13 <u>विद्युत ब्लॉक यंत्रों या ट्रैक सर्किटों अथवा धुरी काउन्टरों में खराबी आ जाना</u> :

1) यदि विद्युत ब्लॉक यंत्रों, ट्रैक सर्किटों या धुरी काउन्टरों या उनके लिए विद्युत कनेक्शनों में खराबी आ जाती है तो लाइन क्लीयर, विद्युत संचार यंत्रों द्वारा प्राप्त किया जाएगा।
2) जब लाइन क्लीयर इस प्रकार प्राप्त किया जाता है तो उस बावत लेखी गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी और लिखित प्रस्थान प्राधिकार जारी करने के बाद गाड़ी को जाने दिया जा सकता है। उक्त प्राधिकार पर भी इस आशय का नोट लिख दिया जाएगा।

14.14 <u>मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द करना</u> : यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों पर लगे विद्युत ब्लॉक यंत्र या अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाद लगाए गए ट्रैक सर्किट या ब्लॉक सेक्शन के दोनो ओर लगे धुरी काउन्टर खराब हो जाते हैं तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को भी खराब माना जाएगा और उस मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बन्द समझा जाएगा और उस मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा।

ग) <u>बिना विद्युत ब्लॉक यंत्र वाले ब्लॉक स्टेशन</u>

14.15 <u>संकेत भेजना</u> : जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लॉक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ गाड़ियों के संचालन के लिए, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित संकेत परिस्थिति के अनुसार विद्युत संचार यंत्रों पर भेजे जायेंगे।

14.16 <u>गाड़ी सिगनल रजिस्टर</u> : जिन ब्लॉक स्टेशनों पर ब्लॉक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ भी नियम 14.07 में उल्लिखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जायेगा।

14.17 <u>संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रारूप (फार्म)</u> :

1) गाड़ियों के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और लिखित प्रस्थान प्राधिकार रेल प्रशासन द्वारा उसके लिए विशेष रूप से निर्धारित किए गए प्रारूपों (फार्म) में लिखे जाएंगे।
2) ऐसे प्रारूप (फार्म) जिल्द बंधे रजिस्टरों के रूप में होंगे और वह प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर या इस प्रयोजन के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किसी रेल सेवक के पास रखे जाएंगे।

14.18 संदेशों की विशिष्टता :

1) किसी गाड़ी के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले प्रत्येक संदेश में संबंधित गाड़ी का स्पष्ट वर्णन रहेगा।
2) प्रत्येक गाड़ी के लिए पूछताछ तथा उत्तर अलग-अलग भेजा जाएगा।

14.19 संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर :-

1) गाड़ियों के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और सभी लिखित प्रस्थ्ज्ञान प्राधिकार स्याही से लिखे जाएंगे और उन्हें भेजने या जारी करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा उन पर हस्ताक्षर किए जाएंगे।
2) कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार पूर्णत: या अंशत: तब तक नहीं लिखा जाएगा या हस्ताक्षरित किया जाएगा जब तक कि उसकी आवश्यकता नहीं है।

14.20 <u>संदेशों की सम्पूर्णता</u> : दुर्घटना को रोकने की दृष्टि से या किसी अन्य आपात स्थिति के सिवाय, किसी संदेश का कोई भाग तब तक नहीं भेजा जाएगा और कार्यान्वित किया जाएगा जब तक कि सम्पूर्ण संदेश लिख नहीं दिया गया है।

14.21 <u>संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण</u> : संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों को उनके जारी होने के उतने समय बाद नष्ट कर दिया जाएगा जितना कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए : परन्तु कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार उसके जारी होने से एक माह बीतने से पूर्व नष्ट नहीं किया जाएगा।

14.22 <u>लाइन क्लीयर रद्द करना</u> : यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर कोई लाइन क्लीयर रद्द कर दिया जाता हे तो विपरीत दिशा में किसी गाड़ी को जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि इस प्रकार रद्द करने की अभिस्वीकृति का संदेश प्राप्त नहीं हो जाता और उसमें यह कथन नहीं कर दिया जाता कि वह गाड़ी जिसके लिए लाइन क्लीयर दिया गया था, रोक ली गई है।

14.23 <u>प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना</u> : लोको पायलट स्टेशन से अपनी गाड़ी तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्टेशन मास्टर द्वारा यथाविधि हस्ताक्षरित लाइन क्लीयर टिकट नहीं है।

14.24 <u>लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाय</u> : लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्य विधि का, जहाँ तक कि वह संबंधित मामले को लागू होती है, पालन नहीं कर दिया गया है।

डी. <u>लाइन क्लियर टिकट</u>

14.25 <u>लाइन क्लियर टिकट</u> :

1. बिजली चालित ब्लॉक उपकरणों के विफल हो जाने अथवा इनके उपलब्ध नहीं होने के कारण जब आगे बढ़ने का प्राधिकार एक लाइन क्लियर टिकट हो तब यह, विशेष अनुदेशों में यथावर्णित को छोड़कर, निम्नलिखित रूप में होगा -

फार्म सं. टी/ डी **1425**

पूर्व रेलवे **क्रम सं.** _____

पेपर लाइन क्लीयर टिकट
(लोको पायलट/रिकार्ड)

डाउन

गाड़ी सं. ..... (विवरण) .....

दिनांक ..... समय ..... घंटे ..... मिनट .....

स्टेशन मास्टर से .....

सेवा में, गाड़ी सं. .....अप के लोको पायलट को

लाइन क्लीयर है और आप ..... स्टेशन में आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत हैं।

अंतिम गाड़ी सं. .....ने ..... स्टेशन पर सेक्शन क्लीयर कर लिया है।

प्राइवेट नं. (शब्दों में) ..... (अंकों में) .....

<u>'ऑन' की स्थिति में सिगनल पास करने का प्राधिकार</u>

जब सिगनल को ब्लॉक यंत्रों के साथ जोड़ दिया गया हो तब आप खतरे की स्थिति में अंतिम ठहराव सिगनल पास करने के लिए प्राधिकृत हैं।

_____
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मोहर

*जो लागू नहीं है उसे काट दें।

फार्म सं. टी/सी 1425

क्रम _____

अप

पूर्व रेलवे

~~पेपर लाइन क्लीयर टिकट~~

~~(लोको पायलट/रिकार्ड)~~

गाड़ी सं. ..... अप ..... (विवरण)

दिनांक ..... समय ..... घंटे ..... मिनट

स्टेशन मास्टर से .....

सेवा में गाड़ी संख्या के लोको पाइलट ..... अप

लाइन क्लीयर है और आप ..... स्टेशन में आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत हैं।

अंतिम गाड़ी सं .....इस स्टेशन पर सेक्शन क्लीयर कर लिया

प्राइवेट नं. (शब्दों में) ..... (अंकों में) .....

<u>'ऑन' की स्थिति में सिगनल पास करने का प्राधिकार</u>

जब सिगनल को ब्लॉक यंत्रों के साथ जोड़ दिया गया हो तब आप खतरे की स्थिति में अंतिम ठहराव सिगनल पास करने के लिए प्राधिकृत हैं।

_____

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मोहर

*जो लागू नहीं है उसे काट दें।

2) ऐसा प्रत्येक टिकट पर क्रम संख्या अंकित होगी जो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी। डाउन दिशा के लिए दिए जाने वाले नम्बरों को अप दिशा के नम्बरों से स्पष्ट रूप से अलग प्रदर्शित किया जाएगा।

3) उप नियम (1) एवं (2) में उल्लिखित टिकट सफेद कागज पर नीले अक्षरों (ब्लू पवाइंट) में मुद्रित होंगे। पेपर लाइन क्लीयर टिकट पर अप एवं डाउन दिशा में अंतर स्पष्ट करने के लिए वाटर मार्क तीर चिह्न अप और डाउन दिशा चिह्नित करेंगे।

<u>स.नि.14.25</u> इकहरी लाइन में संचार में खराबी आ जाने से 14.23 एवं 14.25 में दर्शाए गए नियमों का प्रयोग निम्नलिखित रूप में किया जाना चाहिए जैसा कि ब्लॉक संचालन नियम पुस्तिका के कार्य पद्धति में दिया गया है।

फार्म सं. टी/जी 602

क्रम सं. _____

अप

पूर्व रेलवे

सशर्त लाइन क्लीयर टिकट

(लोको पायलट/रिकार्ड)

स्टेशन ..... दिनांक .....20.....

समय .....घंटे ..... मिनट

..... के स्टेशन मास्टर से

सेवा में,

गाड़ी सं. ..... अप (विवरण) के लोको पायलट को

लाइन क्लीयर है और आप ..... स्टेशन में आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत हैं।

*अंतिम गाड़ी ..... बजे ..... मिनट इस स्टेशन से छूट चुकी है।

आप उस गाड़ी के पीछे ..... स्टेशन तक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत हैं।

प्राइवेट नं. (शब्दों में) ..... (अंकों में) .....

****प्रस्थान हुई गाड़ियों का विवरण**

गाड़ी सं.	समय
.....	.....
.....	.....
.....	.....

****अनुगामी गाड़ियों का विवरण**

गाड़ी सं.	समय
.....	.....
.....	.....
.....	.....

_____

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मोहर

<u>विशेष अनुदेश</u>

किसी गाड़ी के अनुगामी गाड़ी को दृश्यता साफ होने की स्थिति में 25 किमी प्रति घंटा ओर किसी कारणवश दृश्यता साफ नहीं हो तो 10 किमी प्रति घंटा अथवा इससे नीचे की प्रतिबंधित गति का पालन किया जाएगा।

.....

*अनियमित रवानगी के दौरान दूसरी एवं अनुगामी गाड़ियों के मामले में जो लागू नहीं है काट दें।

**अनियमित रवानगी के दौरान सभी गाड़ियों के मामले में जो लागू नहीं है काट दें।

डाउन

पूर्व रेलवे
<u>सशर्त लाइन क्लीयर टिकट</u>
(लोको पायलट/रिकार्ड)

फार्म सं. टी/एच 602
क्रम सं. _____

स्टेशन ..... दिनांक .....20.....
समय .....घंटे ..... मिनट

..... के स्टेशन मास्टर से
गाड़ी सं. .....अप (विवरण) के लोको पायलट को

लाइन क्लीयर है और आप ..... स्टेशन में आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत हैं।
*अंतिम गाड़ी ..... बजे इस स्टेशन से छूट चुकी है।
आप उस गाड़ी के पीछे ..... स्टेशन तक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत हैं।
प्राइवेट नं. (शब्दों में) ..... (अंकों में) .....

****प्रस्थान हुई गाड़ियों का विवरण**

गाड़ी सं.	समय
.....	.....
.....	.....
.....	.....

****अनुगामी गाड़ियों का विवरण**

गाड़ी सं.	समय
.....	.....
.....	.....
.....	.....

_____
स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का मोहर

<u>विशेष अनुदेश</u>

किसी गाड़ी के अनुगामी गाड़ी को दृश्यता साफ होने की स्थिति में 25 किमी प्रति घंटा ओर किसी कारणवश दृश्यता साफ नहीं हो तो 10 किमी प्रति घंटा अथवा इससे नीचे की प्रतिबंधित गति का पालन किया जाएगा।

*अनियमित रवानगी के दौरान दूसरी एवं अनुगामी गाड़ियों के मामले में जो लागू नहीं है काट दें।

**अनियमित रवानगी के दौरान सभी गाड़ियों के मामले में जो लागू नहीं है काट दें।

ई. <u>ब्लॉक संचालन यंत्र का का प्रयोग एवं प्रचालन</u>

14.26 <u>ब्लॉक संचालन यंत्र का का प्रयोग एवं प्रचालन</u> : विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रयोग एवं प्रचालन रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से जारी विशेष अनुदेशों द्वारा संचालित किया जाएगा।

<u>टिप्पणी</u> : **गाड़ियों के संचालन में प्रयोग की जाने वाली बेल कोड एवं विद्युत ब्लॉक यंत्रों की प्रक्रिया, ब्लॉक संचालन नियम-पुस्तिका में दी गई है।**

अध्याय -XV

रेल-पथ और निर्माण कार्य

क) रेल-पथ या निर्माण कार्य पर नियुक्त रेल सेवक

15.01 **रेल पथ और निर्माण कार्य की स्थिति : प्रत्येक रेल-पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाले रेल - पथ या निर्माण कार्य की स्थिति के लिए जिम्मेदार होगा।**

15.02 **लाइन का अनुरक्षण : प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक -**

(क) यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) वाली पूरी लाइन या निर्माण- कार्य अच्छी अवस्था में है, तथा

(ख) रेल-पथ या निर्माण कार्य के साथ होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या उनकी खराबियों की रिपोर्ट, जो उसकी समझ में गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा डाल सकती है, प्रभारी इंजीनियर (इंजीनियर इन्चार्ज) को तुरन्त करेगा ओर साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

(ग) रखरखाव योजना और सामान की मरम्मत या प्रतिस्थापन या निर्माण कार्य "रोलिंग ब्लॉक प्रोग्राम" के अनुसार निष्पादित किया जाएगा।

स्पष्टीकरण:- इस खंड के प्रयोजनों के लिए, "रोलिंग ब्लॉक प्रोग्राम" का अर्थ है, रखरखाव और संपत्ति की मरम्मत या प्रतिस्थापन या निर्माण कार्य के लिए आवश्यक 52 सप्ताह तक की निर्दिष्ट अवधि में ट्रैफिक ब्लॉक या डिस्कनेक्शन (सिविल या इलेक्ट्रिकल या सिग्नल और दूरसंचार आदि, गैर-इंटरलॉक कार्य सहित) की अग्रिम योजना, एक रोलिंग पर तैयार की जानी है। तत्काल पिछले सप्ताह के आउटपुट की समीक्षा करके और आगे के शेष सप्ताहों के लिए योजना बनाकर प्रत्येक सप्ताह एक सप्ताह की योजना जोड़कर आधार बनाया जा सकता है। (C/S 17)

15.03 **सामान की देखभाल : प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाली सभी रेलों, चेयरों और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबंध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुत: काम में नहीं आ रहा है, उसे लाइन से अलग, ठीक प्रकार चट्टा लगाकर रखी जाए जिससे कि गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा न पड़े।**

15.04 **रेल-पथ या निर्माण कार्य का निरीक्षण :**

1) रेल-पथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किए गए किसी रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैदल किया जाएगा।

परन्तु जिन लाइनों पर यातायात कम ओर यदि-कदा होता है, वहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन,ऐसी निरीक्षणों के बीच का समय का अन्तर बढ़ाकर दो दिन में एक बार किया जा सकता है।

2) सभी पुलो का और निर्माण कार्यों का, जिनके अन्तर्गत सिगनल, सिगनल के तार, इन्टरलॉकिंग गियर, प्वाइंट और क्रॉसिंग, उपरी उपस्कर ओर गाड़ियों की सुरक्षा और संचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपस्कर भी हैं विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

स.नि.15.04 (i) मानसून के मौसम के दौरान जब स्टेशन से स्टेशनों के बीच 16 बजे से 08 बजे तक या दिन और राज दोनो के दौरान जैसी स्थिति हो, सचल गश्ती करना हो, तो संबंधित वरिष्ठ मंडल इंजीनियर, इसकी सूचना दोनों छोरों के गश्तीवाले खण्डों के स्टेशन मास्टर को देंगे।

क) गश्ती द्वारा पूरा किया गया खण्ड
ख) गश्ती का समय
ग) गश्ती शुरू करने की की तारीख
घ) गश्तीदल की संख्या
ङ) गश्तीदल के प्रत्येक बैच में लोगो की संख्या
च) मंडल इंजीनियर द्वारा गति नियंत्रित की जाय जिससे गश्तीवाला समय पर पहुँच जाय।

(ii) मंडल इंजीनियर द्वारा निर्धारित यदि कोई गश्तीदल किसी स्टेशन पर समय से नहीं पहुँचता है या पहुँचता ही नहीं है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। दोनों स्टेशन

मास्टर सेक्शन में आने वाली सभी गाड़ियों को दिन में 40 किमी प्रति घंटा एवं रात में 15 किमी प्रति घंटा या जब दृष्यता साफ नहीं हो (अथवा कोई ओर कारण अथवा अस्थाई अवरोध पहले से हो) चलने का सुस्पष्ट सावधानता आदेश जारी करेंगे। यह सावधानी तब तक जारी रहेगा जब तक कि गश्ती शुरू नहीं हो जाती है या दूसरे खण्ड के गिश्ती वाले नहीं आ जाते हैं और **'ऑल इज वेल'** का संकेत नहीं दे देते हैं।

(iii) स्टेशन मास्टर अपने समीप के इंजरनिरिंग पदाधिकारी को गश्तीवाले के नहीं आने अथवा देर से आने की सूचना देगा जिसके कारण इस नियम के तहत गति नियंत्रित नहीं की जा सकी ओर इसकी एक प्रति मंडल इंजीनियर को भी देगा।

15.05 <u>लाइनों पर गश्त (पेट्रोलिंग) लगाना</u> **:**

1) नियम 15.04 में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी भारी वर्षा, लाइन बह जाने (ब्रीचेज), बाढ़, तूफान और सिविल उपद्रव जैसी असाधारण परिस्थितियों में रेल के किसी भी भाग को खतरा पहुँचन की संभावना है तो लाइन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार गश्त (पेट्रोंलिंग) लगाया जाएगा।

2) यदि लाइन पर गश्त (पेट्रोंलिंग) लगाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक को कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई देती है जिससे गाड़ियों की संरक्षा प्रभावित होने की संभावना है या उसे किसी अन्य खतरे की आशंका है तो वह इस बावत निर्धारित विशेष अनुदेशों के अनुसा लाइन पर अवरोध की रक्षा के लिए कार्रवाई करेगा ओर इसके बाद वह निकटतम स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम साधनों द्वारा सूचित करेगा। नियम 3.62 भी देखिए।

15.06 <u>गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य :</u>

रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक या ि० वशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किसी सक्षम रेल सेवक की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी गैंग किसी ऐसे काम को आरम्भ नहीं करेगा या नहीं करता रहेगा, जिससे गाड़ियों या यातायात को खतरा है, और ऐसी अनुमति देने वाला रेल सेवक ऐसे काम के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 15.08 और 15.09 के उपबन्धों का पालन किया है।

परन्तु आपातकाल में, यदि संरक्षा के लिए, उक्त रेल सेवक के आ सकने से पहले, ऐसे किसी काम को आरम्भ आवश्यक हे तो गैंग मेट तुरन्त काम आरम्भ कर सकता है, और वह स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि नियम 15.09 के उपबन्धों का पालन किया जाता है।

<u>**स.नि.15.06**</u> (क) वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर/अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल), ब्लॉक निरीक्षक, वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर/ कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल) जैसी स्थिति हो, की जानकारी एवं ओदश के बिना कोई भी ऐसी कार्य प्रारंभ नहीं किया जाएगा, जो ट्रैक, प्वाइंट , लॉक बार, डिटेक्टर, सिगनल और इंटरलॉकिंग इत्यादि के साथ हस्तक्षेप करने के लिए बाध्य करता हो, जिससे संभवत: गाड़ियों या यातायात की संरक्षा प्रभावित होती हो। जब ऐसा कार्य प्रगति पर हो तो कार्य के कार्यान्वयन के लिए प्राधिकृत करने वाले निरीक्षक को कार्य का देखभाल करने के लिए अवश्य उपस्थित होना चाहिए और सामान्य नियम 15.08 और 15.09 के प्रावधानों का पालन करना चाहिए।

(ख) सिगनल अनुरक्षक चाहे वह ब्लॉक, विद्युत या यांत्रिक से संबंधित हो, जिसे आर्टीजन स्कूल द्वारा या एक अस्थाई उपाय के रूप में सिगनल निरीक्षक द्वारा यह घोषित करते हुए कि वह अपने कर्त्तव्यों से संबंधित सभी संबद्ध नियमों एवं अनुदेशों को समझता है और वह स्वतंत्र रूप से उस काय्र को करने में सक्षम है , जिसमें प्वइंट, लॉक बारों, डिटेक्टरों, सिगनलों इत्यादि के साथ छेड़छाड़ करने की आवश्यकता पड़ती है, को सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी किया गया हो तो वह इन्टरलॉक्ड लीवरफ्रेम के लॉकिंग व्यवस्था में बिना व्यवधान उत्पन्न किए हुए ऐसे कार्य को भी कर सकता है। यह सक्षमता प्रमाण - पत्र जब आर्टीजन स्कूल द्वारा जारी किया जाता है तो पाँच वर्ष तक की अवधि के लिए वैध होगा और जब सिगनल निरीक्षक द्वारा जारी किया जाता है तो अधिकतम तीन वर्षों के लिए वैध होगा।

(ग) वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर/अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल) या कार्य का प्रभारी व्यक्ति प्वाइंटों, सिगनलों, लॉक बारों या डिटेक्टरों इत्यादि का वियोजन कार्य हाथ में लेने के पहले स्टेशन मास्टर को भरतीय रेल सिगनल इंजीनियरिंग नियमावली के फार्म एस एण्ड टी डाउन परिशिष्ट 'बी' पैरा 1416, नया फार्म एस एण्ड टी डाउन (पूराना टी/351) पर लिखित सूचना देगा और उस फार्म में दिए गए स्थान में उसकी स्वीकृति प्राप्त करेगा। कार्य के समाप्त होने और वियोजित गियर को संयोजित होने के बाद वह फिर स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म पर लिखित सूचना देगा और उससे उपरोक्त लिखित फार्म में निर्धारित स्थान में लिखित पावती प्राप्त करेगा।

(घ) वियोजन और संयोजन के बीच के अंतराल में यदि किसी गाड़ी को चलाना या किसी शंटिंग कार्य को सम्पन्न करना आवश्यक हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर को वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर/अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर

(सिगनल) या कार्य प्रभारी व्यक्ति को यह उल्लेख करते हुए कि प्वाइंटों को किस स्थिति में निर्धारित फार्म पर अवश्य सूचना देना चाहिए। स्टेशन मास्टर या उसके तरफ से कोई अन्य प्राधिकृत कर्मचारी सिगनल निरीक्षक या कार्य के प्रभारी व्यक्ति की अनुमति से गाड़ियों के परिचालन के लिए सुरक्षित बनाते हुए प्वाइंटों को वांछित स्थिति में सेट और क्लैम्प करेगा। स्टेशन मास्टर या उसकी ओर से प्राधिकृत किसी व्यक्ति का यह

कर्त्तव्य होगा कि वह देखे कि प्वाइंट्स सही मार्ग के लिए सेट किए हैं और क्लैम्प किए गए हो और तब वह क्लैम्प पर ताला दें ताकि बाद में उनके साथ होने वाले किसी व्यवधान को उस समय तक रोका जा सके जब तक गाड़ी या शंटिंग संचलन, जैसी स्थिति हो, समाप्त न हो जाए। स्टेशन मास्टर या प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा गाड़ी या शंटिंग संचालन के समाप्त होने के बाद ताला या क्लैम्प हटा लाना चाहिए और तब वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर/ अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर(सिगनल) या कार्य के प्रभारी व्यक्ति गीयर पर कार्य प्रारंभ कर सकता है।

(ङ) जहाँ विद्युतीकृत खण्डों में रेलवे ट्रैक पर कार्य किया जाना हो, वहाँ प्रभारी पर्यवेक्षक सा.नि. 17.04, 17.05 और 17.06 और उनके सहायक नियमों का पालन सुनिश्चित करेंगे।

(च) रेल टूटने (उस स्थिति के अलावा जब बिना गिट्टी युक्त डेक वाले गर्डर, पूलों और सुरंगों पर ईटा हो) की स्थिति में आपातकालीन मरम्मत करने के बाद किसी गैंगमेट/कीमेन/गश्तीवाला (कीमेन के ग्रेड में कार्यरत) के द्वारा गाड़ियों को प्रतिबंधित गति 10 किमी प्रति घंटा या 15 किमी प्रति घंटा जो नियमों के अन्तर्गत अनुमत हो) जो उक्त कर्मचारी द्वारा निर्धारित किया गया हो, से पास कराया जा सकता है, जब तक रेल पथ निरीक्षक रेल को न दे और पूर्ण गति को पून: चालू न कर दें। आवश्यक सतर्कता आदेश जारी होना चाहिए। गैंगमेट / कीमेन / गश्तीवाला यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों को दिखलाने से संबंधित स.नि. 15.09 के प्रावधानों का पालन किया जाय।

15.07 <u>धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना</u> : धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, आपातकालीन मामलों के सिवाय , कोई रेल अपनी जगह से हटाई नहीं जाएगी और न ही ऐसा कोई दूसरा काम किया जाएगा, जिससे गाड़ियों के आने-जाने में अवरोध पड़ने की संभावना है।

15.08 <u>लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानी</u> :

1) रेल-पथ या निर्माण कार्य पर लगाया गया कोई भी व्यक्ति तब तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न काँटों या सिगनलों का वियोजन (डिस्कनेक्ट) करेगा और न ही लाइन को अवरूद्ध करने वाला कोई अन्य काम आरम्भ करेगा जब तक कि रोक (स्टॉप) सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिए जाते और जहाँ निर्धारित किया गया है, वहाँ पटाखों का प्रयोग नहीं कर दिया जाता, तथा स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर, जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर की भी लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर ली है और सब आवश्यक सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिए गए हैं।

परन्तु रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वचल (ऑटोमेटिक) रोक (स्टॉप) सिगनलों से भिन्न आवश्यक सिगनलों को ऑन स्थिति में करने के अतिरिक्त, उन्हें वियोजित (डिसकनेक्ट) कर दिया जाता है, जिससे कि उन कसगनलों को तब तक फिर से ऑफ न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना सुरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से आगे तदनुरूप पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ रहे।

परन्तु यह और कि यकद निर्माण - कार्य का क्षेत्र स्वचल (ऑटोमेटिक) सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण-कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक उस ओर आती हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम रेल सेवक को कार्य-स्थल के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

2) रेल-पथ से किसी पटरी (रेल) को हटाने से संबद्ध कार्य उप नियम (3) में उपबंधित के सिवाय,यातायात को बन्द किए बिना नहीं किया जाएगा।

3) आपातकालीन मामलों से ऐसे परिचालनों को सम्हालने वाला इंजीनियरिंग पदधारी, जो वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (पी वे) से कम की पदवी का न हो, सबसे पहले गाड़ी को रोकेगा तथा गाड़ी के लोको पायलट को गाड़ी रोकने की आवश्यकता के बारे में लिखित ज्ञापन के माध्यम से सूचना देगा। इसके साथ ही इंजीनियरी पदधारी रेलपथ को बन्द करने की आवश्यकता के बारे में स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेजने की व्यवस्था करेगा और इसकी पुष्टि होने की लिखित सूचना प्राप्त करेगा। ऐसे आपतिक मामलों में लोको पायलट को सूचित करने तथा गाड़ी को रोक देने के पश्चात् ही कार्य आरम्भ किया जाएगा।

<u>स.नि. 15.08</u> (क) जब वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (पी.वे.) उन कार्यों को प्रारम्भ करने वाला हो जिनमें गाड़ी को खतरा उतपन्न होता हो तो वह संबंधित स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित तीन फार्मों में से किसी एक फार्म पर सूचना जारी करेगा –

पू.रे. 4 पीला - स्टेशन सीमा के अन्दर प्रारम्भ किए जाने वाले कार्य की सूचना जिसमें लाइन को सम्पूर्ण ब्लॉक शामिल हो।

पू.रे. 4ए लाल - स्टेशन सीमा के बाहर प्रारम्भ किए जाने वाले उस कार्य के बारे में सूचना जिसमें किसी लाइन को सम्पूर्ण ब्लॉक कर दिया जाता हो।

पू.रे. 5 सफे - स्टेशन सीमा के भीतर या बाहर प्रारम्भ किए जाने वाले उस कार्य के बारे में सूचना जिसमें गति प्रतिबंध लागू किया जाता हो।

इन फार्मों के नमूने परिशिष्ट 'डी-2' में दिए गए हैं।

(ख) **स्टेशन सीमा के अंदर जब किसी लाइन को पुन: ब्लॉक करके कार्य प्रारम्भ किया जाता हो** -

i) जब कोई कार्य स्टेशन सीमा के अंदर हाथ में लिया जाता हो, जिसमें गाड़ियों या वाहनों को खतरा उत्पन्न होता हो, जिसमें लाइन को पूर्ण ब्लॉक करने की आवश्यकता होती हो तो वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (पी.वे.) स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**4 में नोटिस देगा और इसके लिए उसका पावती प्राप्त करेगा। स्टेशन मास्टर तब तक फार्म **पू.रे.**4 की प्राप्ति की स्वीकृति नहीं देगा जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खण्ड में) से अनुमति न प्राप्त कर लिया हो और स.नि. 5.19 (5) (ii) (ख) और (ग) के अनुसार प्रभावित लाइन को अवरूद्ध न कर दिया हो। वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/ कनिष्ठ इंजीनियर (पी.वे.) से ऐसा अनुमति प्राप्त करने से पहले कोई कार्य प्रारंभ नहीं करेगा, जिसके पावती - फ्वायल पर हस्ताक्षर उक्त के अनुमति माना जाएगा।

ii) जिस लाइन पर कार्य किया जाना हो, यदि उसका बचाव उस लाइन के विरूद्ध प्वाइंटों को सेट और तालाबन्द कर करना संभव हो तो इसे किया जाएगा। यदि मरम्मत के अधीन लाइन के विरूद्ध काँटों को सेट और तालाबन्द करना संभव नहीं हो तो आवश्यक हस्त नियंत्रित रोक सिगनलों को 'आँन' स्थिति में सुरक्षित करने के साथ-साथ हैंड सिगनलों द्वारा इसका बचाव किया जाएगा। जहाँ उचित हो, वहाँ वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (पी.वे.) तालाबन्द काँटों की चाभी प्राप्त कर सकता है और अपने पास तब तक रख सकता है जब तक कार्य समाप्त नहीं हो जाता हो और ब्लॉक हटा नहीं लिया जाता है।

iii) कार्य के पूरा हो जाने पर वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (पी.वे.) स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**4 के आवश्यक फ्वायल को जारी करते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

(ग) **स्टेशन सीमा के बाहर जब किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक करके कार्य प्रारंभ किया जाता हो** -

i) दोहरी या बहु (मल्टीपुल) लाइन - दोहरी / बहु लाइन पर स्टेशन सीमा के बाहर जब किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक कर कार्य प्रारंभ किया जाना हो तो वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर/ रेल-पथ, जिस दिशा से गाड़ियाँ पहुँचेगी उस दिशा में कार्य-स्थल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**4ए में नोटिस देगा और उक्त की पावती प्राप्त करेगा। फिर भी, स्टेशन मास्टर फार्म **पू.रे.**4ए की प्राप्ति की स्वीकृति तब तक नहीं देगा, जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित सेक्शनों पर) से अनुमति नहीं प्राप्त कर लिया हो, और जैसा कि नीचे के सं.नि.15.08 (ग) (iii) में निर्धारित नियमानुसार कार्रवाई नहीं कर लिया हो। यदि किसी दोहरी लाइन सेक्शन पर इकहरी लाइन संचालन कार्य प्रारंभ करने की आवश्यकता हो तो आगे की कार्रवाई ब्लॉक संचालन नियमावली स.नि. 3.47 के अनुसार की जाएगी।

उन स्थितियों में जहाँ जिस दिशा में गाड़ियाँ पहुँचेंगी उस दिशा में कार्य स्थल का निकटतक स्टेशन किसी केबिनमैन के प्रभार में कोई ब्लॉक हट हो तो वहाँ फार्म **पू.रे.**4ए में नोटिस विपरीत छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दिया जाएगा और नीचे के सं.नि.15.08 (ग) (iii) में निर्धारित नियमानुसार कार्रवाई करने की जिम्मेदारी नोटिस प्राप्त करने वाले स्टेशन मास्टर की होगी।

<u>नोट</u> : तथापि, विपरीत दिशा में भी किसी केबिनमैन के प्रभार में कोई ब्लॉक हट हो तो उपर के सं.नि. 15.08 (ग)(i) में वर्णित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए अर्थात पी.डब्लयू.आई द्वारा जिस दिशा से गाड़ियाँ पहुँचेगी उस दिशा में कार्य स्थल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**4ए सुपुर्द किया जाएगा और उसके लिए उसका पावती प्राप्त किया जाएगा।

ii) **<u>इकहरी लाइन</u>** - इकहरी लाइन पर सेक्शन इंजीनियर (रेल-पथ) एक **तरु** के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रत्येक मामले में उसी प्रकार फार्म **पू.रे.**4ए जारी करेगा और उसके लिए निर्धारित पावती प्राप्त करेगा। सूचना प्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर तत्काल इसकी सूचना ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत देगा और इसके पीछे तार भी भेजा जाएगा।

स्टेशन मास्टर तब तक फार्म **पू.रे.**4ए की पावती की स्वीकृति नहीं देगा जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित सेक्शन पर) से अनुमति प्राप्त नहीं कर लिया हो और ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित नहीं कर दिया हो।

iii) **<u>दोहरी लाइन सेक्शन जहाँ ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो</u> -** उस स्टेशन पर जहाँ ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो वहाँ संबंधित स्टेशन मास्टर रेल पथ निरीक्षक से सूचना फार्म **पू.रे.**4ए पर प्राप्त होने पर या तो ब्लॉक बैक करेगा या ब्लॉक फॉरवार्ड करेगा, जैसी स्थिति हो, और ब्लॉक संचालन नियमावली में अन्तर्निहित अनुदेशों के अनुसार ब्लॉक यंत्र में सूई को 'लाइन पर गाड़ी' (ट्रेन ऑन लाइन) स्थिति में कर देगा।

जहाँ ब्लॉक यंत्र केबिनों में स्थिति हो वहाँ स्टेशन मास्टर रेल पथ निरीक्षक से सूचना प्राप्त होने पर संबंधित केबिनों को आवश्यक कार्रवाई करने के लिए सूचित करेंगे जैसा कि उपर निर्धारित किया गया है और वह स्टेशन मास्टर को इसके संपुष्टि हेतु एक प्राइवेट नम्बर देगा।

iv) **<u>ऐसा सेक्शन जहाँ पेपर लाइन क्लीयर और इकहरी लाइन का ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो</u> -** स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**4ए में सूचना और ब्लॉक से संबंधित किसी अन्य सूचना को लाइन क्लीयर पूदताछ किताब में लगा देना चाहिए और लागू नियमों के अनुसार ब्लॉक बैक करना चाहिए। इस ब्लॉक को तब तक नहीं हटाया जाएगा जब तक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर/पी.वे.(रेल-पथ) द्वारा लगाए गए ब्लॉक को हटाने के बारे में इंगित करते हुए फार्म **पू.रे.** का आवश्यक फ्वायल स्टेशन मास्टर द्वारा प्राप्त नहीं कर लिया जाता।

v) प्रभावित सेक्शन में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले अंतिम रोक सिगनल के स्लॉट, स्लाइड या सिगनल लीवर पर स्लाइड कॉलर या सेफ्टी कॉलर लगा दिया जाएगा।

vi) कार्य की समाप्ति पर रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**4ए के आवश्यक फ्वायल को जारी करते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

(घ) **<u>स्टेशन सीमा के अन्दर या बाहर प्रारंभ किया जानेवाला कार्य जिसमें गति प्रतिबंध लागू करना पड़ता हो</u> -**

i) **<u>दोहरी या बहु (मल्टीपल) लाइन</u> -** दोहरी/बहु लाइन पर स्टेशन सीमा के भीतर या बाहर जब कोई कार्य प्रारंभ किया जाना हो, जिसमें गति प्रतिबंध लागू करना पड़े तो सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) प्राभावित लाइन पर ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश को नियंत्रित करने वाले ब्लॉक स्टेशन (ब्लॉक हट से भिन्न) के स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**5 में एक नाटिस सौंपेगा और इसके लिए पावती प्राप्त करेगा।

ii) **<u>इकहरी लाइन</u> -** इकहरी लाइन पर सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) प्राभावित लाइन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले दो ब्लॉक स्टेशनों में से किसी भी एक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रत्येक मामले में उसी प्रकार फार्म **पू.रे.**5 जारी करेगा। सूचना प्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर तत्काल ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर स्थिति स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान - प्रदान अन्तर्गत इसकी सूचना देगा। इसके पीछे से तार भेजा जाएगा।

आपातकालीन स्थिति के अलावा स्टेशन मास्टर तब तक फार्म **पू.रे.**5 की प्राप्ति की स्वीकृति नहीं देगा जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित सेक्शनों पर) और ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित नहीं कर दिया हो।

iii) दोहरी और इकहरी लाइन दोनों पर स्टेशन मास्टर, सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) से फार्म **पू.रे.**5 प्राप्त होने पर सं.नि.4.09 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

iv) उन सेक्शनों में जहाँ गाड़ी नियंत्रण कार्य प्रणाली लागू हो वहाँ स्टेशन मास्टर भी तरन्त कंट्रोल को सूचना देगा, जो संबंधित स्टेशनों द्वारा फार्म टी/409 में सतर्कता आदेश जारी करने हेतु उन्हें अनुदेश देने के लिए भी जिम्मेदार होगा जैसा कि उपर के उप-पारा (ii) में निर्धारित किया गया है।

v) स्टेशन मास्टर से फार्म **पू.रे.**5 के आवश्यक उचित फ्वायल पर पावती प्राप्त होने पर सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) कार्य स्थल पर जा सकता है तथा हाथ सिगनल, बैनर फलैग , पटाखा सिगनल, इंडीकेटर्स इत्यादि लगा सकता है जैसा कि सा. एवं सं.नि. 15.09 में में वर्णित है।

vi) कार्य की समाप्ति पर सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) स्टेशन मास्टर को फार्म **पू.रे.**5 का संबंधित फ्वायल भेजते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

15.09 सिगनल दिखाना :

1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण लोको पायलट बताना आवश्यक है कि उसे रूकना है या प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ना है तो उसे निमनलिखित सिगनल दिया जाएगा और जहाँ निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जाएगा; दोहरी (डबल) लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती हे ओर इकहरी (सिंगल) लाइन होने पर दोनो ओर दिए जाएंगे, अर्थात्

(क) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की संभावना है तो बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका (बैनर फ्लैग) लगाई जाएगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे जो एक दूसरे से 10 मीटर मी दूरी पर होंगे , रखे जाएंगे । इसके अतिरिक्त रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल, अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर रोक पताका (बैनर फ्लैग) के पास और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर दिखाए जाएंगे । अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाए तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' का हैंड सिगनल दिखाएगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे बढ़ सके ।

(ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक लगे रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक (स्टॉप इंडिकेटर) लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर ओर मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर अवरोध के स्थान से 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडिकेटर) लागया जाएगा । इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडिकेटर) लगाए जाएंगे ।

(ग) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर और फिर कम से कम 800 मीटर की दूरी 'सतर्कता से आगे बढ़ो' सिगनल दिखाए जाएंगे । जहाँ आवश्यक है वहाँ 800 मीटर की दूरी पर विशेष अनुदेशों द्वारा उपयुक्त वृद्धि कर दी जाएगी । अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के सथान से पास हो जाए तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखाएगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे बढ़ सके ।

(डी) यदि गाड़ी रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक स्पीड इंडीकेटर लगाया जाएगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर कॉशन इंडीकेटर अलाया जाएगा । जहाँ अपेक्षित हो वहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा सुविधानुसार 800 मीटर की दूरी में वृद्धि कर दी जाएगी । इसके अतिरिक्त जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ टर्मिनेशन इंडीकेटर लगाए जाएंगे।

2) अवरोध का स्थान स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर

(ए) यदि प्वाइंट को सेट करके और जकड़ कर या हस्त नियंत्रित रोक(स्टॉप)सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' रखकर प्रभावित लाइन को पृथम कर दिया गया है तो उपनियम (1) के उपबन्धों से छूट दी जा सकती है , और

(बी) उन मामलों के सिवाय , जिनमें लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उसके विवरण की सूचना देते हुए कॉशन ऑर्डर दिया गया है , किसी गाड़ी के लिए आगमन (एप्रोच) सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किए जाएंगे जब तक कि गाड़ी को फस्ट स्टॉप सिगनल पर रोक नहीं दिया जाता है ।

3) यदि कार्यस्थल स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं सम्बन्धितसिगनलिंग सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचालित सिगनल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है, और बशर्ते कि यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचालित सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहेगा तो :--

(ए) उपनियम (1) के खण्ड (ए) में उल्लिखित बैनर फ्लैग और तीन डेटोनेटर क्रमश: 90 और 180 मीटर पर लगाए ज सकेंगे , तथा

(बी)उपनियम (1) के खण्ड (बी) में उल्लिखित (कॉशन इंडीकेटर) को हटाया जा सकता है ।

4) उपनियम (1) के खण्ड (बी) और (डी) में उल्लिखित इंडीकेटर्स के आकार और प्रकार को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

स.नि.15.09 1) उपर्युक्त सा.नि. 15.09 में संदर्भित हैंड सिगनल फ्लैग 60 वर्ग सेंटीमीटर (2फीट) से कम नहीं होगा और साफ चमकीले रंग का होगा। कार्यस्थल/अवरोध का बचाव करने के लिए इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा दिखाये जाने वाले संकेतों का वर्णन निम्न प्रकार है :--

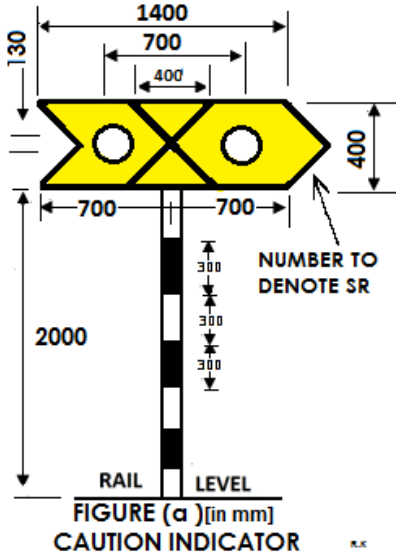
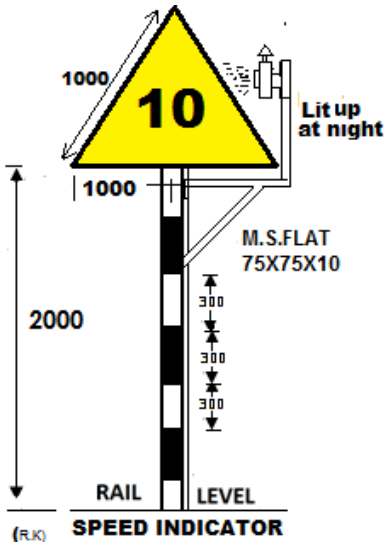


FIGURE (a)[in mm]
CAUTION INDICATOR

2) **<u>कॉशन इंडीकेटर-</u>** कॉशन इंडीकेटर उस स्थल से बी.जी. पर 1200 मीटर पर या एन.जी. सेक्शन पर 800 मीटर पर लगाया जाएगा जहाँ गति प्रतिबंध प्रारम्भ होने वाला हो , यह ठीक उसी आकृति का होगा जैसा कि हाशिये में दिखाया गया है और यह एक 1400 मी.मी. चौड़े और बायीं तरु 400 मी.मी.गहरे मछली की पूँछ की तरह का क्षैतिज बोर्ड होगा और दाहिनी तरफ नुकीला होगा एवं पीले और काले पेंट से रंगा होगा। इस बोर्ड को रेल सतह से ऊपर बोर्ड के तल तक 2 मीटर की ऊँचाई के स्तम्भ पर स्थापित किया जाएगा और जो 300 मी.मी. ऊँचाई के सफेद और काले धारी से रंगा होगा । इंडीकेटर बोर्ड अस्थायी प्रतिबंध के लिए रात में आने वाली गाड़ी की ओर क्षैतिज रूप से प्रदर्शित करते हुए दो पीली बत्ती। दिखायेगा। स्थायी प्रतिबंध वाले स्थान पर आगे की गति को कॉशन इंडीकेटर बोर्ड पर पेंट से अंकित किया जाएगा अस्थायी प्रतिबंध की स्थिति में अलग हो जाने वाले छोटे नम्बर प्लेटों के द्वारा गति दर्शाया जाएगा जिन्हें बदला जा सकता है। दोनों मामलों में चमकीले पेंट का प्रयोग किया जाएगा। यदि पूरी तरह रूक जाने का प्रतिबंध लगा दो तो कॉशन इंडीकेटर बोर्ड पर पेंट से '0' अंक अंकित किया जाएगा। श्रृंखला में विविध गति गति प्रतिबंधों की स्थिति में जैसा कि केवल टी.आर. कार्यों में होता है, सिर्फ पहले गति प्रतिबंध को कॉशन इंडीकेटर बोर्ड पर प्रदर्शित किया जाएगा।

3) दूसरा इंडीकेटर या तो स्पीड इंडीकेटर होगा या स्टॉप इंडीकेटर होगा और इसे खतरे के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा।

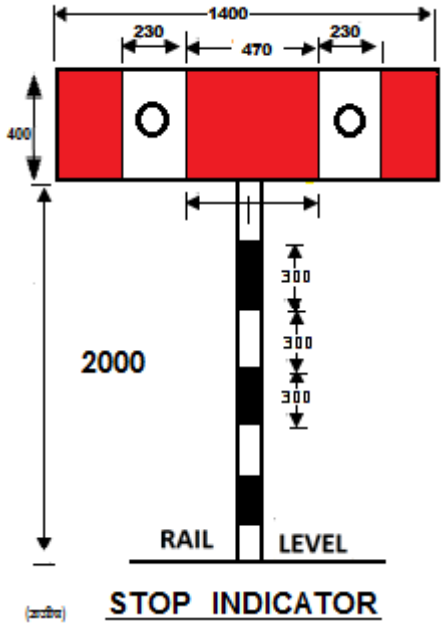
<u>स्पीड इंडीकेटर</u> -



SPEED INDICATOR

ए) यदि पूरी तरह रूक जाने का प्रतिबंध नहीं लगा हो तो वहाँ एक स्पीड इंडीकेटर लगाया जाएगा । यह स्पीड इंडीकेटर हाशिये में दिखाये गये आकृति के समान अक्षरश: होगा और एक पीले 1 मीटर किनारे वाले समभुज त्रिभुजाकार और 300 मी.मी.ऊँचे , 40 मी.मी. मोटे बड़े अंकों में उस गति को दर्शाते हुए एक बोर्ड होगा , जिस पर गाड़ी चल सकती है। बोर्ड को पेंट किये हुए 300 मी.मी. ऊँचे सफेद और काले पट्टियों वाले 2 मीटर ऊँचे स्तम्भ (रेल सतह से बोर्ड के तल तक) पर स्थापित किया जाएगा । यह इंडीकेटर स्थायी और अस्थायी प्रतिबंधों दोनों मामलों में लगाया जाएगा और केवल अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए रात में इसके सामने 400 मी.मी.x 10 मी.मी. के स्टील के सपाट फ्रेम में एक लैम्प स्थापित करके प्रदीप्त किया जाएगा।

<u>स्टॉप इंडीकेटर</u> -



STOP INDICATOR

बी) यदि पूरी तरह से रूक जाने का प्रतिबंध नहीं लगा हो तो स्टॉप इंडीकेटर हाशिये में दर्शाये गये आकृति के अनुरूप लगाया जाएगा । यह इंडीकेटर 1400मी.मी.x 400 मी.मी. के आयताकार आकार एवं पेंट किये हुए लाल और लम्बवत धारी वाले क्षैतिज बोर्ड का बना होगा । यह बोर्ड पेंट किये हुए सफेद और लाल रंग के 300 मी.मी.ऊँचे पट्टियों वाले 2 मीटर ऊँचे (रेल सतह के ऊपर बोर्ड के तल तक) स्तम्भ पर स्थापित किया जाएगा ।

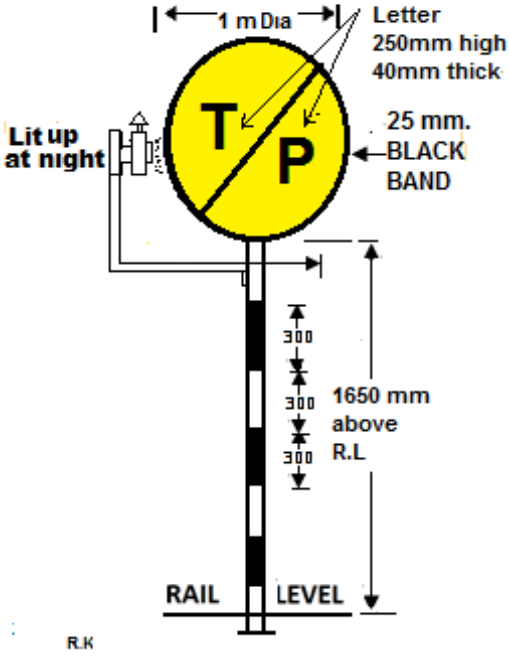
यह इंडीकेटर रात में सफेद बैक लाइट के साथ दो 130 मी.मी.का लाल बत्तीप्रदर्शित करेगा । सिगनल दिखाने के लिए एक सिगनल मैन को दिया जाएगा । जैसे ही गाड़ी रूकती हो, सिगनलमैन ''प्रतिबंध पुस्तिका'' (नमूना नीचे दिया गया है) पर लोको पायलट का हस्ताक्षर प्राप्त करेगा और रात में हरा हाथ सिगनल बत्ती एवं दिन में हरा हाथ सिगनल झंडा दिखाकर गाड़ी को आगे बढ़ने की अनुमति देगा ।

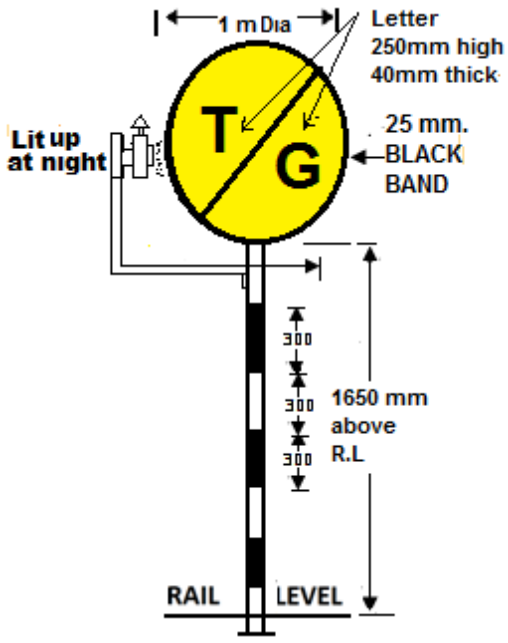
''प्रतिबंध पुस्तिका'' निम्नलिखित फॉर्म में मुद्रित की जाएगी:-

तिथि	गाड़ी संख्या	समय	लोको पायलट का हस्ताक्षर

<u>टिप्पणी</u> : उक्त कॉलम गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भरे जायेंगे ।

4) **टर्मिनेशन इंडीकेटर** - टर्मिनेशन इंडीकेटर बोर्ड पर सवारी गाड़ियों के लोको पायलट को यह संकेत देने के लिये कि कब सामान्य गति पुन: प्रारंभ किया जा सकता है, अक्षर 'टी/पी' अंकित होगा और इसे जहाँ गति प्रतिबंध का क्षेत्र समाप्त हो जाता है, उस स्थान से सेक्शन में चलने वाली सबसे लंबी सवारी गाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर स्थित होना चाहिए । इसी तरह 'टी/जी' अक्षर वाला दूसरा टर्मिनेशन इंडीकेटर जहाँ गति प्रतिबंध का क्षेत्र समाप्त हो जाता हो, उस स्थान से सेक्शन में चलने वाली सबसे लंबी मालगाड़ी के बराबर दूरी पर स्थित होगा । सवारी एवं मालगाड़ियों के लोको पायलट 'टी/पी' या 'टी/जी' बोर्ड पर पहुँचने के पहले सामान्य गति पुन: प्रारंभ करने के लिए गार्ड के सिगनल के लिए नजर रखेंगे। यह टर्मिनेशन इंडीकेटर ठीक उसी तरह होगा, जैसा हाशिये में दिखाया गया है।





यह टर्मिनेशन इंडीकेटर नीले रंग में पेंट किया हुआ 1 मीटर व्यास वाला डिस्क होगा और इसका 25 मी.मी. का काला किनारा होगा। डिस्क पर अंकित अक्षर 250 मी.मी. ऊँचा एवं 40 मी.मी. मोटा होगा। यह रेल सतह से डिस्क के निचले तल तक 1650 मी.मी.के एक खंभे पर लगाया जाएगा एवं 300 मी.मी.ऊँची सफेद एवं काली पट्टी से पेंट किया हुआ रहेगा। अस्थायी प्रतिबंधों के लिए टर्मिनेशन इंडीकेटर को रात में एक हाथ सिगनल बत्ती स्थापित करके प्रदीप्त करना चाहिए, जैसा कि स्पीड इंडीकेटर की स्थिति में होता है।

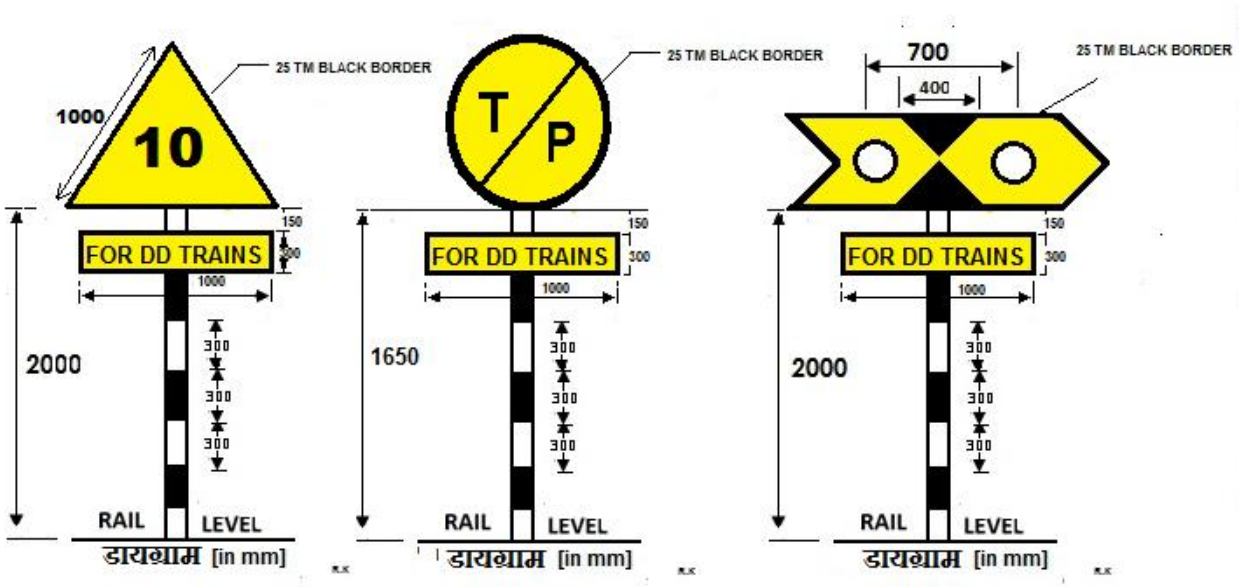
5)अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए अप्रत्यावर्तित (नॉन रिफ्लेक्टिव) प्रकार के इंडीकेटर को रात में उसके सामने एक हाथ सिगनल बत्ती स्थापित करके प्रदीप्त किया जाएगा। फिर भी अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए अप्रत्यावर्तित(नॉन रिफ्लेक्टिव) प्रकार के इंडीकेटर को जलाने की आवश्यकता नहीं है।

6) इंडीकेटरों की बत्ती को स्थायी सिगनलों के लिए निर्धारित समय पर प्रकाशित किया जाएगा और बुझाया जाएगा।

7) इकहरी लाइन पर सिगनलों और ऊपर वर्णित इंडीकेटरों को गति प्रतिबंध के स्थल के दोनों तरफ दिखलाया जाएगा।

8)उन सेक्शनों और लाइनों के भागों में जहाँ दृश्यता अवरूद्ध है या जहाँ खतरे के बिन्दु की तरफ 500 में 1 से अधिक ढलाव होता चला गया है , ऊपर दी गयी दूरी इस हद तक बढ़ायी जाएगी जितनी पूर्ण सुरक्षा के लिए आवश्यक होगी और आवश्यक होने पर सिगनलों की संख्या भी बढ़ायी जा सकती है।

9)ए सी डबल डेकर गाड़ियों (चिन्हित प्लेटफॉर्मों से गुजरने के दौरान) के लिए विशेष रूप से लागू प्रतिबंधों हेतु कॉशन इंडिकेटर , स्पीड इंडिकेटर एवं टर्मिनेशन इंडिकेटर का नक्शा और आयाम (डायमेंशन) निम्नानुसार होंगे :-



रेट्रो-रिफलेक्टिव इंजीनियरिंग इंडिकेटर

15.10 <u>गाडियों की रक्षा में सहायता</u> : रेल - पथ या निर्माण कार्यों पर लगा हुआ हर रेल कर्मचारी, गाड़ी के गार्ड या लोको पायलट द्वारा सहायता मांगी जाने पर, गाड़ी की रक्षा करने में सहायता करेगा।

15.11 <u>प्रत्येक गैंग का गैंगमेट</u> : रेल - पथ या निर्माण - कार्य का प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/ कनिष्ठ इंजीनियर यह देखेगा कि उनके जिम्मे रहने वाली लाइन पर काम करने वाले हर गैंग में एक सक्षम गैंगमेट है।

15.12 <u>सिगनलों की जानकारी और गैंग का उपकरण</u> : प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण-कार्य का वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/ सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर यह देखेगा कि -

ए) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंगमैन और गैंगमेट को हैण्ड सिगनलों और पटाखा (डिटानेटिंग) सिगनलों की सही-सही जानकारी है।

बी) उसके जिम्मे रहने वाली लाइन पर काम करने वाले प्रत्येक गैंग को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के अतिरिक्तए एक रेल - पथ गेज, दो जोड़ी सिगनल झण्डी, दो हैण्ड सिगनल बत्तियाँ और बारह पटाखे (डिटोनेटर) दिए जाते हैं।

15.13 गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीद्वाण :

1) प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण-कार्य का वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर प्रत्येक माह में कम से कम एक बार नियम 15.12 के खण्ड (बी) के अनुसार गैंगों को दिए गए रेल-पथ गेजों, झंडियों, सिगनल बत्तियों, डेटोनेटरों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण करेगा ओर यह सुनिश्चित करेगा कि उपरोक्त सामान पूरा और अच्छी हालत में है।

2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके बदले दूसरी दे दी जाएगी।

15.14 <u>लाइन की संरक्षा के लिए गैंग मेट की जिम्मेदारी</u> : प्रत्येक गैंग मेट -

ए) यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइनें गाडियों के आने-जाने के लिए सुरक्षित है ;

बी) यह देखेगा कि नियम 15.12 के खण्ड (बी) के अधीन उसे दिए गए सिगनल सही हालत में और तुरन्त प्रयोग किए जा सकते हैं ;

सी) यह देखेगा कि उसके गैंग के प्रत्येक व्यक्ति को हैंड सिगनलों और डेटोनेटिंग सिगनलों की ठीक-ठीक जानकारी है;

डी) अपने जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर या उसके अहाते के अन्दर आदमियों या पशुओं के अतिचार को रोकने का प्रयत्न करेगा, तथा

ई) लाइन की मरम्मत करते समय, उसे उठाते या नीचे करते समय अथवा ऐसा कोई अन्य काम करते समय जिसके कारण किसी गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए सतर्कता बरतने की आवययकता है तो स्वयं मौके पर उपस्थित रहेगा और नियम 15.09 में निर्धारित सतर्कता सिगनल दिखाए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

15.15 <u>बारूद विस्फोटन (ब्लास्टिंग)</u> : विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमति के सिवाय, रेल-पथ या निर्माण कार्य पर काम करने वाला कोई भी रेल कर्मचारी रेल लाइन पर या उसके आस-पास बारूद विस्फोटन कार्य नहीं करेगा।

15.16 <u>प्वाइंट या क्रॉसिंग लगाना या हटाना</u> : आपात स्थितिके सिवय, कोई भी रेल सेवक, न तो किसी प्वाइंट या क्रॉसिंग को लगाएगा और न हटाएगा। जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसी अनुमति नहीं दे दी गई हो।

15.17 <u>खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमैन के कर्त्तव्य</u> : यदि कोई गैंगमेट या गैंगमैन यह समझता है कि रेलपथ या निर्माण - कार्य में किसी खराबी के कारण या असाधारण वर्षा या बाढ़ या किसी अन्य घटना के कारण लाइन के असुरक्षित हो जाने की या किसी गाड़ी के खतरे में पड़ जाने की सम्भावना है तो वह लाइन की मजबूती सुदृढ़ करने और गाड़ियों की संरक्षा के लिए, तुरंत व्यवस्था करेगा और आवश्यकतानुसार गाड़ियों को सतर्कता से आगे बढ़ने या रूकने के लिए निर्धारित सिगनल देगा और शीघ्रातिशीघ्र निकटतम स्टेशन मास्टर तथा रेल-पथ या निर्माण-कार्य में वसेइं/से.इं./कनि.इं.को परिस्थिति की रिपोर्ट देगा।

बी. लॉरियों, ट्रॉलियों और मोटर टॉलियों का संचालन

15.18 <u>ट्रॉली, लॉरी और मोटर ट्रॉली में भेद</u> :-

1. **जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाइन पर से उठा सकते हैं उसे ट्रॉली समझा जाएगा और उसी प्रकार के किन्तु उससे अधिक भारी वाहन को लॉरी समझा जाएगा।**
2. **जो ट्रॉली , मोटर द्वारा स्वनोदित(सेल्फ प्रोपेल्ड) है वह मोटर ट्रॉली है ।**
3. **आपात-स्थिति के सिवाय, ट्रॉली को रेल-पथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिए प्रयुक्त नहीं किया जायेगा, और यदि कोई ट्रॉली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे इन नियमों के प्रयोजन के लिए 'लॉरी' समझा जाएगा।**

<u>स.नि.15.18</u> (ए) : लाइट मोटर ट्रॉली / मोपेड ट्रॉली / स्कूटर ट्रॉली को मोटर ट्रॉली समझा जाएगा। मोटर परिचालित लाइट मोटर ट्रॉली / मोपेड ट्रॉली / स्कूटर ट्रॉली की संचालन पद्धति मोटर ट्रॉली के समान होगी।

(बी)प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली के साथ इसको चलाने के लिए चार से कम आदमी नहीं होने चाहिए।

(सी) जब किसी लॉरी या सामग्रियों से लदे हुए किसी हल्के ट्रॉली को बिना ब्लॉक सुरक्षा वाले सेक्शन में चलाना अपेक्षित हो तो प्रभारी पदाधिकारी का यह उत्तरदायित्व होगा कि वह देखे कि दोहरी लाइन पर पाँच से कम और इकहरी लाइन पर छह से कम आदमी इसके साथ नहीं हैं और यह सा.नि.15.27(2)(ए) तथा (बी) केक अनुसार दोहरी लाइन पर उस दिशा में जिधर से गाड़ी आ सकती है और इकहरी लाइन पर दोनों तरु से पूर्णरूप से सुरक्षित है । फिर भी परिस्थिति के अनुसार जब आवश्यकता हो, तो लॉरी या लदे हुए ट्रॉली और उसके सामग्रियों को लाइन से तत्परता से हटाये जाने के लिए आदमियों की संख्या बढ़ायी जाएगी।

(डी) दोहरी लाइन सेक्शन में दोहरी लाइन से इकहरी लाइन में परिवर्तन के मामले में स्टेशन मास्टर द्वारा वास्तविकता की सूचना लॉरी या ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को उस समय दी जाएगी जब वह ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने से पहले वह सभी पहुंचने वाली गाड़ियों के विषय में निश्चित कर लेगा जैसा कि सा.नि.15.26 के अन्तर्गत अपेक्षित है।

(ई) प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली पर उसकी संख्या और इसका प्रयोग करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति का पदनाम एवं उसके मुख्यालय स्टेशन का कोड आद्यक्षर (इनिशियल) अंकित होगा।

(एफ) ट्रैक सर्किट/धूरी(ऐक्सल) काउण्टर की व्यवस्था वाले सेक्शनों में सिगनल विफलता को रोकने के लिए केवल इंस्युलेटेड प्रकार का ट्रॉली/लॉरी उपयोग में लाया जाएगा।

15.19 <u>लाल झण्डी या बत्ती का दिखाया जाना</u> : प्रत्येक लॉरी या ट्रॉली, जब लाइन पर है , दिन के समय लाल झण्डी और रात के समय या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या सुरंग में , लाल बत्ती दिखाएगी। लाल झण्डी या लाल बत्ती उन दिशाओं की ओर दिखाई जाएगी जिधर से गाड़ी आ सकती है।

<u>स.नि.15..19</u> (ए) कोई भी लॉरी या ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखा जाएगा जब तक उस पर दिन और रात ददोनों के सिगनल एवं लाइन से हटाये जाने पर लॉरी या ट्रॉली को सुरक्षित रखने के लिए एक चेन और ताला तथा 10 पटाखों

(डेटोनेटर) का एक बॉक्स भी नहीं दिया गयाहो । दिन के ट्रॉली सिगनलों में लाल झंडी प्रत्येक ट्रॉली/ लॉरी/मोटर ट्रॉली पर इस उद्देश्य के लिए बनाये गये शॉकेट में लम्बवत रखे गये एक डंडे में लगी हुयी होंगी , ताकि आसानी से दिखाई पड़े । रात के दौरान या जब दृश्यता अन्यथा अस्पष्ट हो या सुरंगों में प्रवेश करते समय ट्रॉली सिगनल इकहरी लाइन सेक्शन में दोनों दिशाओं में लाल बत्ती होंगे। दोहरी लाइन सेक्शन में लाल बत्ती उस दिशा में प्रदर्शित की जाएगी , जिस तरफ से गाड़ियों के आने की संभावना हो और अन्य दिशा मं सफेद बत्ती दिखाई जाएगी । लेकिन होम सिगनल के भीतर खड़ा रहने पर दोनों दिशाओं में लाल बत्ती दिखायेगा ।

(बी) कोई भी ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली किसी लाइन पर न खड़ी रहेगी या न ही चलेगी, जब तक वह इन ट्रॉली सिगनलों को प्रदर्शित नहीं करती हो । लेकिन जब कोई ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली लाइन से काट कर अलग हटा दिया जाता हो, तो इन सिगनलों को हटा दिया जाएगा ।

(सी) (i) निश्चित सेक्शन में जहाँ तीक्ष्ण घुमावों , कटावों या अन्य कारणों से लाइन की दृश्यता बाधित हो , वहाँ ट्रॉली/लॉरी उपयोगकत्ताओं को आवश्यक सिगनल दिखलाये जाने हेतु सक्षम बनाने के लिए फ्लैगमैन के उपयोग के लिए ऐसे स्थलों पर ट्रॉली सिगनल स्टेशन स्थापित किये गये हैं जहाँ से दोनों दिशाओं में सबसे अच्छी दृश्यता पर नियंत्रण रखा जा सके । इन ट्रॉली सिगनल स्टेशनों पर उपयुक्त ऊँचाई के एक स्तम्भ पर कार्य करने वाले ट्रॉली बॉल या चक्कर लगाने वाले डीस्क सिगनल लगे होते हैं , ताकि इकहरी लाइन सेक्शन पर दोनों दिशाओं में और होहरी लाइन खंड पर जिस दिशा से गाड़ी आ रही हो उस दिशा में वे सिगनल प्रदर्शित कर सकें । वे फ्लैगमैन द्वारा सिर्फ सूर्योदय और र्यास्त के बीच संचालित होते हैं । आने वाली ट्रॉली/लॉरी के लिए बॉल को उठाना या डिस्क का प्रदर्शन यह संकेत देता है कि बॉल या डिस्क जिसका निर्देश देते हैं उस लाइन पर कोई गाड़ी नहीं है , बॉल का तेजी से ऊपर उठना और नीचे आना या डिस्क का बार-बार ऑन और ऑफ होना यह संकेत देता है कि कोई गाड़ी पहुँच रही है तथा ट्रॉली/लॉरी को रेलपथ से तत्काल हटा दिया जाना चाहिए ।

(ii) यदि फ्लैगमैन ट्रॉली के आगे से सिगनल नहीं देता हो , तो सिवाय वहाँ जहाँ मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी के पीछे-पीछे चल रही हो , उसी तरह की सावधानी अपनायी जानी चाहिए क्योंकि घुमावों या कटावों पर कोई ट्रॉली सिगनल स्थापित नहीं किये जाते हैं ।

(iii) जहाँ ट्रॉली सिगनल स्टेशन नहीं बनाये गये हों और बॉल या डिस्क का कोई संकेत उपलब्ध नहीं हो वहाँ घुमाव या कटाव से गुजरते समय जब दृश्यता 800 मीटर से कम दूरी तक सीमित हो , एक या कई टॉलीमैनों को सीटी , हाथ या कोहरा सिगनल सहित थोड़ी-थोड़ी दूरी के अन्तराल पर जहाँ से कि वे उन्हें ऐसी दूरी से जो 350 मीटर से कम न हो , आने वाली गाड़ी की सूचना दे सकें और जब अपेक्षित हो ट्रॉली उपयोगकर्ताओं को सिगनल देने में उन्हें समर्थ बना सके, प्रतिनियुक्त करके अपनी ट्रॉली को सुरक्षित करेगा । इस प्रकार तैनात ट्रॉलीमैन ज्योंही गाड़ी दिखाई पड़ेगी सीटी बजाएगा और तत्काल खतरे का हाथ सिगनल प्रदर्शित करेगा एवं लाइन पर तीन कुहासा सिगनल लगाएगा । यदि ट्रॉली को काटकर लाइन से अलग कर दिया जाता हो, तो कोहरा सिगनलों को हटा लिया जाएगा । इकहरी लाइन सेक्शन पर ट्रॉली के आगे और पीछे दोनों तरु आदमी प्रतिनियुक्त किये जाने चाहिए जबकि दोहरी लाइन सेक्शन पर आदमी आगे या पीछे जाएगा, जैसी स्थिति हो , ताकि वे उस दिशा में हों , जिस दिशा से गाड़ी आने की संभावना है ।

15.20 <u>ट्रॉली,लॉरी या मोटर ट्रॉली के उपकरण</u> : प्रत्येक ट्रॉली, लॉरी या मोटर ट्रॉली में निम्नलिखित उपकरण होंगे अर्थात्

(ए) दो हैण्ड सिगनल बत्तियाँ
(बी) दो लाल और दो हरी हाथ सिगनल झंडियाँ
(सी) पर्याप्त संख्या में डेटोनेटर
(डी) एक जंजीर और एक ताला
(ई) रेल के जिस सेक्शन पर ट्रॉली,लॉरी या मोटर ट्रॉली को चलाना है , उस पर लागू कार्य चालन समय सारणी(वर्किंग टाइम टेबुल) की एक प्रति साथ ही उसके सभी शुद्धि-पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है ,
(एफ) एक मोटर हॉर्न और एक सर्च-लाइट (केवल मोटर ट्रॉली के लिए)
(जी) दो बैनर फ्लैग(केवल लॉरी के लिए) और
(एच) अन्य ऐसी वस्तुएँ जो रेल प्रशासन इस बावत निर्धारित करे ।

<u>नोट</u> : ट्रॉली/लॉरी या मोटर ट्रॉली के पभारी पदाधिकारी के पास निर्धारित उपकरण के अतिरिक्त एक घड़ी भी होगी ।

<u>स.नि.15.20</u> (ए) जब किसी ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली को लाइन पर रखना हो, तो वह अपने साथ सा.नि.15.20 में निर्धारित उपकरण के अतिरिक्त निम्नलिखित उपकरण भी ले जाएगा :-

i. एक टॉर्च लाइट
ii. तीन रंगी टॉर्च

iii. 10 डेटोनेटर का एक डिब्बा

iv . एक लम्बी मजबूत रस्सी , केवल उन सेक्शनों के लिए जहाँ ढलान 150 में 1 या उससे अधिक हो जैसा कि घाट सेक्शन में होता है ।

<u>नोट</u> : (ए) ट्रैक्शन मोटर ट्रॉली के मामले में चालू हालत में आपातकालीन पोर्टेबुल टेलीफोन भी इसके साथ ले जाया जाएगा ।

(बी) यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी प्रधान ट्रॉलीमैन या वरिष्ठतम ट्रॉलीमैन की होगी कि जब ट्रॉली को लाइन पर रखा जाता हो, उस समय उपकरण सभी दृष्टिकोण से पूर्ण हो ।

15.21 <u>कारगर (इफिशिएन्ट) ब्रेक</u> : कोई लॉरी या ट्रॉली लाइन पर तब तक नहीं रखी जाएगी, जब तक कि उसमें कारगर ब्रेक नहीं लगे हों ।

<u>स.नि.15.21</u> (ए) लॉरी या ट्रॉली का प्रभारी व्यक्ति यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि ब्रेक सही क्रियाशील अवस्था में हो और प्रत्येक यात्रा के प्रारंभ पर वह उनकी जाँच करेगा ।

(बी) 150 में 1 या उससे अधिक नीचे की ओर गिरने वाले ढलान वाले घाट सेक्शन पर यह सुनिश्चित किया जाएगा कि सभी चार पहियों पर ब्रेक दक्षतापूर्वक कार्य करें । इसके अतिरिक्त, लॉरियाँ अपने साथ हाथ ब्रेक के अपर्याप्त या नाकामी साबित होने पर उनको पकड़कर रखने के लिए एक मजबूत रस्सी ले जाएंगे और लॉरियों में साधारण हाथ ब्रेकों के अतिरिक्त अनुमोदित डिजाइन के स्क्रू डाउन ब्रेक भी लगे होंगे ।

15.22 : लोर्री या ट्रॉली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त ब्यक्ति ही उसका प्रभारी (इंचार्ज) होगा.

(1) बिशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिये नियूक्त योग्यता प्राप्त ब्यक्ति के सिवया अन्य कोई ब्यक्ति किसी लोर्री या ट्रॉली को लाइन पर नही राखेगा।

(2) ऐसी योग्यता प्राप्त ब्यक्ति लोर्री या ट्रॉली के साथ रहेगा और उसकी समुचित रक्षा तथा बिशेष अनुदेशों के अनुसार उसके प्रयोग के लिए जिम्मेदार होगा।

<u>स.नि.15.22</u> (ए) मुख्य परिचालन प्रबंधक, मुख्य संरक्षा अधिकारी, मुख्य इंजीनियर, मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर,मुख्य बिजली इंजीनियर एवं मंडल रेल प्रबंधक उस समय जिस सेक्शन के प्रभारी हैं उसमें ट्रॉली/लॉरी/ मोटर ट्रॉली के प्रयोग में तथ्यत: योग्यता प्राप्त समझे जाएंगे ।

(बी) कोई भी अन्य व्यक्ति तब तक ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के उपयोग करने हेतु योग्य नहीं समझा जाएगा , जब तक उसके पास कोई वैध सक्षमता प्रमाण पत्र नहीं हो। सक्षमता प्रमाण प्राप्त होने पर कर्मचारियों की श्रेणी जो ट्रॉली/लॉरी/ मोटर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है, नीचे सूचीबद्ध है :--

विभाग	ट्रॉली	लॉरी	मोटर ट्रॉली
सिविल इंजीनियरिंग	रेल पथ एवं निर्माण कार्य के सभी अधिकारी, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर, सेक्शन इंजीनियर, कनिष्ठ इंजीनियर, कार्य पर्यवेक्षक, रेलपथ प्रधान मिस्त्री	ट्रॉली के समान	रेल पथ और निर्माण कार्य के सभी अधिकारी वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर, सेक्शन इंजीनियर, कनिष्ठ इंजीनियर
सिगनल एवं दूरसंचार	सभी अधिकारी, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर, सेक्शन इंजीनियर, कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल)	वही	सभी अधिकारी, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर, सेक्शन इंजीनियर, कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल)
विद्युत	सभी अधिकारी, निरीक्षक, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (टी.आर.एस.)	वही	सभी अधिकारी, निरीक्षक और कनिष्ठ इंजीनियर विद्युत मिस्त्री
परिचालन	सभी अधिकारी, या.नि. (एम), स्टेशन प्रबंधक/या.मा./स.या.मा.और स्टेशन मास्टर	वही	सभी अधिकारी,या.नि.(एम)
वाणिज्य	सभी अधिकारी	वही	सभी अधिकारी

<u>टिप्पणी</u> : हैवी ड्यूटी मोटर ट्रॉली के मामले में ग्रेड 'ए' अथवा 'बी' का सब डीपो प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर (विद्युत) इस प्रकार की ट्रॉलियों को रखने एवं उसके द्वारा यात्रा करने के लिए अधिकृत हैं ।

(सी) कोई भी सक्षमता प्रमाण पत्र तब तक वैध नहीं माना जाएगा ।

(i) जब तक वह संबंधित सेक्शन से संबंधित नहीं हो और

(ii) जब तक इस पर तिथि अंकित नहीं हो और ट्रॉली, लॉरी/मौर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए मुख्य परिचालन प्रबंधक/मुख्य इंजीनियर/मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर, मंडल रेल प्रबंधक या किसी अन्य अधिकारी जो वरिष्ठ वेतनमान से नीचे के स्तर का नहीं हो, जो उन पदाधिकारियों को सीधा नियंत्रित करता हो, जिनके पक्ष में सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जाता हो या प्रमाण पत्र का उपयोग करते समय उस पर नियंत्रण हो ।

(डी) (i) किसी पदाधिकारी के पक्ष में सक्षमता प्रमाण पत्र तब तक जारी नहीं किया जाएगा, जब तक जारी करने वाले पदाधिकारी ने ट्रॉली नियमों में उसकी जाँच नहीं कर ली हो और ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली का उपयोग करने के लिए उसे योग्य नहीं पाया हो ।

(ii) 'सक्षमता प्रमाण पत्र' एक वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध नहीं होगा ।

(ई) ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के लोको पायलट को परमिट देने के पहले निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा :-

ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली को चलाने हेतु लोको पायलट की परमिट के लिए अधिकारियों या कर्मचारियों द्वारा आवेदन उस मंडल रेल प्रबंधक को दिया जाएगा , जिसमें संबंधित अधिकारी या कर्मचारी आवेदन देने के समय कार्य कर रहा हो । मरेप्र या तो स्वयं लिखित पेपर सेट करेंगे या अपने अधीन के किसी सक्षम अधिकारी को ऐसा करने के लिए प्राधिकृत करेंगे और जो लिखित जाँच के बाद संबंधित अधिकारी या कर्मचारी की मौखिक परीक्षा भी लेंगे ।

यदि वह लिखित और मौखिक दोनों परीक्षाएँ उत्तीर्ण कर लेता हो, तो यह मामला मरेप्र के पास प्रस्तुत किया जाएगा । यदि वे स्वयं सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए परीक्षक नहीं रहे हों, तो इसे जारी करने के पहले मंडल रेल प्रबंधक को स्वयं को इस बारे में संतुष्ट करना चाहिए कि क्या संबंधित व्यक्ति इस मामले में सभी नियमों से पूर्ण रूप से अवगत हैं। ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली परमिट धारकों के लिए विशेष स्थिति को जानना आवश्यक है , यदि उन विभिन्न सेक्शनों में उन्हें अपनी ट्रॉलियाँ/लॉरियाँ/मोटर ट्रॉलियाँ संचालित करना पड़ता है ।

प्रत्येक वर्ष दिसम्बर की समाप्ति के पहले प्रत्येक ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली परमिट धारक मंडल रेल प्रबंधक को निम्नलिखित प्रारूप में एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा ।

"मैं (नाम)----------पदनाम----------के क्षमता में स्टेशन ---------- पर कार्यरत एतद् प्रमाणित करता हूँ कि मैं उन सभी सेक्शनों से पूरी तरह अवगत हूँ जिन पर मुझे ट्रॉलियों/लॉरियों का उपयोग करना है और ट्रॉलियों/लॉरियों/मोटर ट्रॉलियों को चलाने से संबंधित सभी नियमों के साथ-साथ उनमें किए गए नवीनतम परिवर्तनों से भी पूर्ण रूप से अवगत हूँ और इन नियमों का सावधानीपूर्वक पालन करने का वायदा करता हूँ । इन नियमों का पालन करने में अपनी विफलता की स्थिति में मैं अकेला जिम्मेदार माना जाऊँगा।"

इन प्रमाण पत्रों का मंडल कार्यालय में सावधानीपूर्वक परीक्षण किया जाएगा और यदि कोई परमिट धारक समय पर इसे जमा कररने में विफल रहता है तो उसके परमिट के उपयोग करने के लिए उसके अधिकार को ऐसे समय तक जब्त माना जाएगा , जब तक उसके द्वारा प्रमाण पत्र जमा नहीं किया जाता है और अनुशासनात्मक कार्रवाई के लिए वह स्वयं को जवाबदेह भी बना लेगा ।

पर्यवेक्षण करने वाले अधिकारियों और पदाधिकारियों को परमिट धारकों का ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के संचालन से संबंधित नियमों की जानकारीका जब-तब संभव हो जाँच करनी चाहिए ।

किसी अधिकारी या कर्मचारी का एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन पर स्थानान्तरण होने की स्थिति में उसके लिए अपने क्षेत्राधिकार के भीतर किसी भी सेक्शन पर प्रचलित किसी विशेष परिस्थिति के संबंध में सभी नियमों से स्वयं को परिचित करना आवश्यक है ।

(एफ) ऐसी विचित्रताएँ , जिनके लिए किसी सेक्शन पर ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली के परिचालन के लिए विशेष सावधानियों की आवश्यकता पड़ती है, संबंधित मंडल के कार्य संचालन समय-सारणी(वर्किंग टाइम टेबल) में वर्णित किया गया है ।

लाइन क्लीयर के अन्तर्गत आपातस्थिति को छोड़कर अप लाइन की डाउन दिशा में या डाउन लाइन पर अप और डाउन दिशा में कोई पुश ट्रॉली संचालित नहीं की जानी चाहिए ।

(जी) (i) जब किसी ट्रॉली को लाइन पर रखा जाता है, तो, इसके साथ चार वलिष्ठ ट्रॉलीमैन रहते हैं एवं एक टॉरी या मोटर ट्रॉली के साथ चयनित छह ऐसे व्यक्ति होते हैं जो खतरे की स्थिति में इसे रेलपथ से उठा सकते हैं । सामग्रियों के लदान या उतराई कार्य में लगे व्यक्तियों के अलावा ये व्यक्ति होंगे । उन सेक्शनों में जहाँ दृश्यता सीमित हो या जब बिना ब्लॉक सुरक्षा के लॉरी चल रही हो, आवश्यकतानुसार अतिरिक्त व्यक्तियों को सिगनल देखने एवं रिले करने हेतु लिया जा सकता है । ट्रॉली या लारी में सामग्री का वजन ज्यादा होने पर अधिक व्यक्तियों को लिया जायेगा ताकि आवश्यकता पड़ने पर लाइन से तत्परतापूर्वक इसे हटाया जा सकता है ।

इनमें से एक ट्रॉलीमैन ट्रॉली के प्रयोग में पूरी तरह से दक्ष अवश्य हो ताकि वह प्रधान टॉलीमैन के रूप में कार्य करे एवं परिचालन में संरक्षा एवं सुरक्षा के लिए जैसे एवं जब आवश्यक हो, जिम्मेदारी उठा सके ।

(ii) मोटर ट्रॉली के मामले में सामान्यत: दस से अधिक (कार्य के लिए जाने वाली टीआर-डी हैवी मोटर ट्रॉली के मामले में सोलह) एवं पुश ट्रॉली के मामले में आठ से अधिक व्यक्ति नहीं जायेंगे ।

(एच) रेलवे से व्यापार के लिए जुड़े हुए गैर-रेलवे कर्मचारी यथा मजिस्ट्रेट, रेलवे पुलिस , पी एण्ड टी पदाधिकारी, यदि वे निरीक्षक या उसके ऊपर के रैंक के हों, तो मंडल रेल प्रबंधक, व.मं.चि.अधि./मं.चि.अधि.,स.चि.अधि.या मंडल इंजीनियर/सहायक इंजीनियर, मं.सं. एवं दूर संचार इंजीनियर/सहायक सं. एवं दूर संचार इंजीनियर, मं. बिजली इंजीनियर/सहायक बिजली इंजीनियर की विशेष अनुमति से ट्रॉली में ले जाया जा सकता है । ऐसे सभी मामलों में प्रभारी सदैव साथ में जायेगा । ताथापि, उन्हें ट्रॉली में केवल तभी यात्रा करने की अनुमति प्रदान की जायेगी यदि वे लिखित पर्ची जमा करते हैं एवं इस आशय की एक क्षतिपूर्ति टिप्पणी पर हस्ताक्षर करते हैं कि यात्री की वजह से या यात्रा के दौरान किसी प्रकार की क्षति, नुकसान या घायल होने पर रेलवे को क्षतिपूर्ति करेंगे । पी एंड टी विभाग के पदाधिकारियों के लिए क्षतिपूर्ति टिप्पणी आवश्यक नहीं है । ठेकेदारों एवं उनके अभिकर्त्ताओं को ट्रॉली के विषय में इसी तरह सूचना दी जायेगी बशर्ते इन्होंने सामान्य क्षतिपूर्ति टिप्पणी निष्पादित किया हो ।

(आई) रेलवे के साथ किसी तरह के व्यापार से नहीं जुड़े हुए गैर-रेलवे कर्मचारी केवल मंडल रेल प्रबंधककी अनुमति केबिना ट्रॉली में नहीं चढ़ेंगे।मं.चि.अधि., मं.इंजी.,मं.सिग.एवं दूर संचार इंजीनियर एवं मं.बिजलीइंजीनियर विशेष परिस्थितियों में ऐसी अनुमति दे सकते हैं ।

(जे) (i) सामान्यत: रेलवे में प्राइवेट ट्रॉली के उपयोग की अनुमति नहीं दी जायेगी लेकिन किसी साइडिंग होल्डर को मंडल रेल प्रबंधक द्वारा प्राइवेट पुश ट्रॉली के उपयोग की अनुमति किसी विनिर्दिष्ट परिभाषित क्षेत्र के भीतर दी जा सकती है , बशर्ते कि वह ट्रॉली का उपयोग अपनी जोखिम पर करने में सहमत होता है एवं ट्रॉली के संचालन हेतु रेलवे के नियमों का अनुपालन करता है तथा प्राइवेट ट्रॉली के साथ घटित दुर्घटना या इसके द्वारा हुई दुर्घटना के फलस्वरूप हानि, घायल या नुकसान या अन्य दायित्वों की क्षतिपूर्ति रेलवे को करेंगे ।

(ii) सामन्यत: ऐसे लाइसेंस दिन के दौरान साइडिंग पर यात्रा की अनुमति देते हैं। किसी भी स्थिति में जहाँ यात्री ट्रेन चलती हैं ,यात्रा करने का लाइसेंस नहीं दिया जायेगा । जब भी ट्रॉली का उपयोग किया जायेगा , लाइसेंस को सदैव प्रस्तुत करना पड़ेगा ।

15.23 <u>ट्रेन के साथ जोड़ना निषिद्ध</u> : किसी भी ट्रेन के साथ कोई लॉरी या ट्रॉली को जोड़ा नहीं जायेगा ।

<u>स.नि 15.23</u> (ए) लॉरी/ट्रॉली को सदैव पुश किया जायेगा तथा कभी खींचा नहीं जायेगा । उन्हें पुश करने के लिए किसी सेल या उनके प्रोपल्सन के लिए किसी अन्य अनधिकृत सहायता का प्रयोग सख्ती से वर्जित है ।

(बी) ट्रेन गार्ड की सहमति से ट्रॉली को मालगाड़ी, मिश्रित एवं सवारी गाड़ी के ब्रेक वैन मपरिवहन किया जा सकता है । ऐसे किसी ट्रेन का गार्ड ब्रेक वैन में ट्राली को ले जाने से इन्कार नहीं करेगा बशर्ते स्थान की कमी हो या ब्रेक वैन में ले जाने से से इन्कार नहीं करेगा बशर्ते स्थान की कमी हो या ब्रेक वैन में ले जाने से ब्रेक वैन की सामग्रियों की क्षति होने की संभावना हो या सामान/पार्सल की जाँच करने एवं सौंपने में असुविधा या विलम्ब हो । ऐसी स्थिति में स्टेशन मास्टर किसी दूसरे ट्रेन में ट्रॉली को लादने में सहायता करेगा ।

(सी) गंभीर आपातकालीन स्थिति को छोड़कर ट्रॉली को मेल या एक्सप्रेस ट्रेन के ब्रेक वैन में या वैन मालगाड़ी के ट्रेन के रोड वैन में नहीं लादा जाना चाहिए ।

(डी) आपातकालीन स्थिति यथा दुर्घटना, संचार व्यवस्था की पूर्ण विफलता आदि में स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से जैसे एवं जब मुख्य/उप मुख्य नियंत्रक द्वारा आदेश दिया जाता है , प्रथम उपलब्ध ट्रेन में ट्रॉली के लदान में सहायता करेंगे ।

(ई) ट्रॉली को किसी ट्रेन के साथ जुड़े हुए खाली ट्रक या माल डिब्बा में भी लादा जा सकता है, बशर्ते कि प्रधान ट्रॉलीमैन या अन्य कोई ट्रालीमैन ट्रैक में ट्रॉली के साथ जाता है ।

किसी मालगाड़ी के कैबूज ब्रेक वैन में ले जा रहे ट्रॉली के मामले में ट्रॉली या ट्रॉलीमैन गार्ड द्वारा यथा सांकेतिक ब्रेक वैन की एक तरफ कब्जा करेंगे । सामान्य सेवा ब्रेक वैन के मामले में ट्रॉली एवं ट्रॉलीमैन ब्रेक वैन में यात्रा करेंगे, उसके लॉबी में नहीं ।

(एफ) एक मोटर ट्रॉली को मोटर वैन या खाली ट्रक में से किसीमें लादा जा सकता है । यदि कोई मोटर ट्रॉली इस तरह से लादी जाती है , तब यह सुनिश्चित किया जायेगा कि कार्ब्यूरेटर तक पेट्रोल के प्रवाह को काट किया जायेगा, टैंक को दबाव से मुक्त किया जायेगा, टैंक ठीक स्थिति में है एवं फिटींग कैप द्वारा ठीक से बंद किया गया है एवं कार्ब्यूरेटर पूर्णत: एक्जस्ट हो गया है ।

15.24 <u>चलाने(रनिंग) का समय</u> : दिन के दौरान एवं जब मौसम पर्याप्त साफ हो ताकि 800 मीटर की कम से कम दूरी से सिगनल को स्पष्टत: देखा जाय, किसी लॉरी को सामान्यत: चलाया जायेगा ।

<u>स.नि.15.24</u> (ए) जब किसी टॉली/लॉरी या किसी लैडर ट्रॉली को रात्रि के समय आपातकालीन स्थिति यथा दुर्घटना या ओ.एच.ई. रखरखाव/मरम्मत कार्यके समय चलाना आवश्यक पड़ता है, इसे केवल उचित लाइन क्लियर या ब्लॉक सुरक्षा में परिचालित किया जायेगा ।

(बी) दिन के दौरान जब वर्ष, कुहासा, धूलभरी आंधी या अन्य किसी कारण से दृश्यता धूमिल हो जाती है, तब बिना किसी अपवाद के किसी ट्रॉली/लॉरी को ब्लॉक सुरक्षा या उचित लाइन क्लियर के अंतर्गत संचालित किया जायेगा । यदि बिना किसी ब्लॉक सुरक्षा के कोई लॉरी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के बाद दृश्यता कम एवं धूमिल होती है , प्रभारी पदाधिकारी को इसे लाइन से हटा लेनी चाहिए ।

(सी) लॉरी को ब्लॉक सुरक्षा या उचित लाइन क्लियर के तहत संचालित किया जायेगा जब इस पर रेल,गर्डर या विशेष कर भारी सामग्रियाँ लदी हों जिन्हें उतारने में विलम्ब होता है । लॉरी के प्रभारी इंजीनियरी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर से अनुमति मांगते समय यह सत्याहपित करेंगे कि लॉरी को ब्लॉक सेक्शन में ले जाते समय रेल ,गर्डर या अन्य भारी सामग्रियों के लदान में देरी होगी या नहीं इस पर निर्भर करते हुए स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन में लाइन क्लियर या लाइन क्लियर के बिना लॉरी के प्रवेश की अनुमति देंगे ।

डी) जब कोई लॉरी/ट्रॉली ब्लॉक सेक्शन में बिना ब्लॉक सुरक्षा के प्रवेश करती है, तब लॉरी/ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी व्यक्तिगत रूप से यह देखने के जिम्मेवार होंगे कि लॉरी/ट्रॉली की सुरक्षा हेतु पर्याप्त निवारक कदम उठाये जायं ताकि दुर्घटना संबंधी अपरिहार्य जोखिम को रोका जा सके एवं जब भी संभव है , स्टेशन मास्टर के लिए फॉर्म टी/409 पर सावधानी आदेश जारी करने की व्यवस्था करेंगे जिसमें सभी लोको पायलट को चेतावनी रहेगी , जब तक कि अगले स्टेशन मास्टर पर लॉरी/ट्रॉली के पूर्णत: सुरक्षित पहुँचने की सूचना प्राप्त न हो जाय ।

(ई) कोई ट्रॉली/लॉरी इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णत: बाधित रहने के दौरान ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करेगी,केवल दुर्घटना मामले को छोड़कर या दूरभाष संचार सर्किट में दोष को ठीक करने के लिए या दूरसंचार व्यवस्था चालू करने के लिए तथा सामान्यत: ऐसे मामलों में प्रभारी पदाधिकारी सामान्य सुरक्षा व्यवस्था करने के अतिरिक्त उपर्युक्त (डी) खंड के तहत् अन्य एहतियात के उपाय करेंगे ।

(एफ) जब किसी दोहरी/मल्टीपुल लाइन सेक्शन पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली या गलत लाइन कार्य प्रणाली अस्थायी रूप से चालू है , ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर सावधानी आदेश कार्य टी/409 पर इस तथ्य को लिखित रूप में ट्रॉली के प्रभारी को ट्रॉली को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति के पूर्व देंगे । ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को ड्यूटीरत केबिन मास्टर या स्टेशन मास्टर से यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सेक्शन में उस ट्रेन की स्थिति क्या है, जिससे सेक्शन में उसकी मुलाकात होगी एवं ट्रॉली के साथ जिस सेक्शन में वह प्रवेश करेंगे वहाँ सामान्य संचालन लागू है।प्रत्येक ड्यूटीरत केबिनमैन/स्टेशन मास्टर को ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी को आगे ब्लॉक सेक्शन की स्थिति के बारे में सूचना देनी चाहिए ।

(जी) कोई पुश ट्रॉली दिन के दौरान बिना लाइन क्लियर या ब्लॉक सुरक्षा के सुरंग में प्रवेश कर सकती है, बशर्ते कि

i) दृश्यता स्पष्ट हो

ii) सुरंग में ट्रॉली शरण-स्थल (रेफ्यूज) की व्यवस्था हो ताकि आवश्कतानुसार पुश ट्रॉली को लाइन से 'कट ऑफ' किया जा सके ।

iii) ट्रॉली के प्रभारी ट्रेन की स्थिति की जाँच करके या किसी कर्मचारी को देखने हेतु तैनात करके व्यक्तिगत रूप से अपने को आश्वस्त कर लेंगे कि जब ट्रॉली सुरंग के भीतर है, तब किसी ट्रेन की सुरंग में प्रवेश करने का खतरा नहीं है, यदि आवश्यक हो, नियम 3.62 के अनुसार यह मानकर कि सुरंग बाधित है, ट्रॉली की सुरक्षा करेंगे ।

iv) ट्रॉली सुरंग के भीतर रेलपथ पर या अन्य किसी उद्देश्य हेतु कार्य करना बंद नहीं करेगी । इसका अर्थ यह नहीं है कि यदि ट्रॉली के शरण स्थलों की व्यवस्था हो तो उनकी उपेक्षा की जाए ।

v) जब बिना लाइन क्लियर या ब्लॉक सुरक्षा के किसी कटिंग या किसी लम्बे पुल क ऊपर या किसी मोड़ से आगे बढ़ते वक्त ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी स्वयं को आश्वस्त करेंगे कि कटिंग के भीतर या पुल/मोड़ पर किसी ट्रेन के मिलने की सम्भावना नहीं है ।

15.25 <u>मोटर ट्रॉली</u> : किसी मोटर ट्रॉली को विशेष अनुदेशों के तहत् ही वेवल चलाया जायेगा ।

<u>सं.नि.15.25</u> - लॉरियों/ट्रॉलियों/मोटर ट्रॉलियों के निर्धारित नियमों के अतिरिक्त इन पर निम्नलिखित नियम भी लागू होंगे-

1) **रेलवे पदाधिकारी जिसे मोटर ट्रॉली उपयोग करने की अनुमति दी गई** : कोई पदाधिकारी सक्षमता प्रमाण पत्र के बिना किसी मोटर ट्रॉली को रेलपथ पर नहीं रख सकता है। इंजीनियरी,सिगनल एवं दूर संचार एवं विद्युत परिचालन एवं वाणिज्य विभाग का अधिकारी एवं इन विभागों के ऐसे निरीक्षक जिन्हें मोटर ट्रॉली उपयोग के लिए प्राधिकृत किया गया है, वे ही उपयोग कर सकते हैं । लोको पायलट को रेलपथ पर मोटर ट्रॉली रखने की अनुमति है, यदि उन्हें ऐसा करने हेतु प्रमाण पत्र दिया गया है ।

टिप्पणी : मोटर ट्रॉली के उपयोग हेतु प्राधिकृत रेलवे पदाधिकारी को स.नि. 15.22 (ए) एवं (बी) विस्तृत रूप से समझाया गया है ।

2) **सक्षमता प्रमाण पत्र :** (ए) किसी सेक्शन पर मोटर ट्रॉली के उपयोग हेतु सक्षमता प्रमाण पत्र वरिष्ठ पद या उससे ऊपर के किसी अधिकारी द्वारा जारी करने पर ही वैध माना जायेगा तथा जो स्वयं सेक्शन पर मोटर ट्रॉली के उपयोग करने में योग्य हो ।

(बी) ऐसा प्रमाण पत्र जारी कररने के पूर्व जारी करने वाला अधिकारी स्वयं को संतुष्ट कर लेगा कि मोअर ट्रॉली का उपयोक्ता जिसको प्राधिकार दिया जा रहा है -

(i) मोटर ट्रॉली के उपयोग से संबंधित नियमों से पूर्णत: अवगत है ।

(ii) जिस सेक्शन पर मोटर ट्रॉली को ले जाना है,उसके विभिन्न सेक्शनों से परिचित है ।

(सी) ऐसा प्रमाण पत्र जारी करने के पूर्व जारीकर्त्ता अधिकारी मोटर ट्रॉली के उपयोक्ता से इस आशय का एक प्रमाण-पत्र लेगा कि वह मोटर ट्रॉली की कार्य प्रणाली के नियमों से पूर्णत: अवगत है एवं इस विषय पर नियमों का पूर्णत: अनुपालन करेगा ।

(डी) हेड ट्रॉलीमैन को स्वतंत्र रूप से किसी मोटर ट्रॉली के उपयोग की अनुमति दी जा सकती है यदि वह साक्षर है तथा मोटर ट्रॉली नियमों में विधिवत् प्रशिक्षित है एवं उचित प्राधिकारी द्वार सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी किया गया है । सामान्यत: हेड ट्रॉलीमैन स्टेशन सीमा के भीतर कार्य करेगा । अपरिहार्य परिस्थितियों के अन्तर्गत उसे स्टेशन सीमा के बाहर कार्य करने की अनुमति दी जायेगी लेकिन केवल उचित लाइन क्लियर रहने पर एवं दिन के समय तथा स्पष्ट मौसम में ।

3) **मोटर ट्रॉली के प्रभारी व्यक्ति** : जब एक से अधिक योग्य वयक्ति मोटर ट्रॉली के प्रभारी बनकर इस पर सवार हो, तब ट्रॉली को चलाने वाला व्यक्ति संरक्षा उपायों के अनुपालन के लिए ट्रॉली संचालन/रनिंग के वक्त प्रभारी माना जायेगा ।

4) **मोटर ट्रॉली के साथ कर्मचारियों की संख्या** : किसी मोटर ट्रॉली पर 10(दस) व्यक्ति से ज्यादा कभी सवार नहीं होंगे एवं उनमें से कम से कम दो व्यक्ति अगली सीट पर ट्रॉली को संतुलित करने के लिए बैठेंगे एवं किसी भी परिस्थिति मेंउपयोग की जाने वाली ट्रॉली पर छह से कम व्यक्ति सवार नहीं होंगे।

ओ एच ई रख-रखाव कार्य के लिए नामित 8(आठ) या अधिक हॉर्स पावर सह हैवी ड्यूटी मोटर ट्रॉली के मामले में, अधिकतम 16(सोलह) व्यक्तियों को ट्रॉली पर बैठाया जा सकता है । इस प्रकार की हैवी ड्यूटी मोटर ट्रॉली को मेन लाइन में उचित लाइन क्लियर एवं यार्ड में ट्राफिक ब्लॉक होने से ही निकाला जा सकेगा ।

5) ब्रेक **की व्यवस्था** : कोई मोटर ट्रॉली दक्ष ब्रेक से फिट किए बगैर लाइन पर नहीं रखी जायेगी । ट्रॉली के प्रभारी पदाधिकारी ब्रेकों की जाँच अवश्य कर लें एवं प्रत्येक यात्रा आरम्भ करने के पूर्व स्वयं को संतुष्ट कर लें कि वे पर्याप्त चालू स्थिति में हैं ।

6) मोटर **ट्रॉली का संचालन** : किसी मोटर ट्रॉली को ट्रेन के संचालन हेतु चालू प्रणाली के अनुसार अवश्य चलाया जायेगा । तथापि , दिन में प्रकाश के दौरान एवं स्पष्ट मौसम में इकहरी एवं दोहरी लाइन पर किसी पूर्णत: वैक्यूम्ड टेन या किसी लाइट इंजन या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे-पीछे चल सकती है । इकहरी लाइन पर टोकन रहित ब्लॉक संचालित सेक्शन एवं दोहरी लाइन पर घाट एवं ग्रेडेड सेक्शन पर जहाँ दृश्य स्पष्ट नहीं है, ट्रेन के पीछे मोटर ट्रॉली चलना वर्जित है ।

ए) **दोहरी लाइन पर (i)** कोई मोटर ट्रॉली फॉर्म टी/1525 में बिना लिखित प्राधिकार के प्रवेश नहीं करेगी तथा इसे उस ब्लॉक सेक्शन के स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किया जायेगा जहाँ मोटर ट्रॉली संचालित होती है । ऐसा लिखित प्राधिकार जारी करने के पूर्व स्टेशन मास्टर ब्लॉक टेलीफोन पर ब्लॉक यंत्र को परिचालित किए बगैर
प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत् दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लियर प्राप्त करेंगे । तब, वह ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए फॉर्म टी/1525 में एक प्राधिकार तैयार करेगा ।

(ii) ऐसा प्राधिकार जारी करने वाले स्टेशन द्वारा एक प्रतिलिपि रख ली जायेगी एवं दूसरी प्रतिलिपि मोटर ट्रॉली के प्रभारी को स्पष्ट हस्ताक्षर प्राप्त करके सौंप दी जायेगी । स्टेशन छोड़ते समय टी/369-(3बी) भी जारी किया

जायेगा ताकि अंतिम ठहराव सिगनल को खतरे की स्थिति में पार किया जा सके। संगत आरम्भिक सिगनल, जहाँ फ्री हो, को 'ऑफ' किया जा सकता है।

(iii) रिसीविंग स्टेशन पर स्टेशन मास्टर संगत सिगनल को ऑफ करके ट्रॉली को लेने(रिसेप्शन) की व्यवस्था करेगा।

(iv) ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर पहुँचने पर मोटर ट्रॉली का प्रभारी अधिकारी स्टेशन मास्टर को प्राधिकार सौंपेगा जो कि प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत पीछे में स्टेशन के ब्लॉक सेक्शन को क्लियर करेगा। प्राधिकार को स्टेशन डायरी में लगा दिया जायेगा। दोनों छोर के स्टेशन मास्टर संबंधित,यथास्थिति , टी एस आर/लॉग पंजिका में आदान-प्रदान को दर्ज करेंगे।

(v) सभी केबिन मोटर ट्रॉली के मार्गदर्शन के लिए हाथ (हैण्ड) सिगनल प्रदर्शित करेंगे। मोटर ट्रॉली/हेड ट्रॉली मैन के प्रभारी पदाधिकारी केबिन/स्टैशन से हैण्ड सिगनल के लिए नजर रखेंगे एवं यह देखने के लिए सावधानी वरतेंगे कि ट्रॉली के लिए प्वाइंट सेट है।

(vi) एक मोटर ट्रॉली ट्रैडल परिचालित नहीं कर सकती है , अत: ऐसे सेक्शन में जहाँ लॉक एवं ब्लॉक यंत्र का प्रावधान है , टी ई एस एवं टी ओ एस की सिगनलिंग ब्लॉक यंत्र पर की जायेगी। ऐसे मामलों में ब्लॉक यंत्र के कम्यूटेटर को 'लाइन क्लोज्ड' स्थिति से सीधे 'ट्रेन ऑन लाइन' स्थिति में घुमाया जायेगा।

(vii) स्टेशन सीमा को छोड़कर मोटर ट्रॉली को जिस दिशा में ट्रेन चलती है, उसी दिशा में चलाया जायेगा।

(बी) **इकहरी लाइन पर** : किसी मोटर ट्रॉली को टोकेन/पेपर लाइन क्लियर टिकट या टेबलेट पर वास्तविक प्राधिकार पर चलाया जायेगा एवं ट्रेनों के संचालन के लिए लागू प्रक्रिया के अनुसार प्राप्ति (रिसेप्शन) एवं प्रस्थान के लिए सिगनल के उचित टेक ऑफ के अंतर्गत चलेगी।

(सी) **टोकेनलेस ब्लॉक सेक्शन पर** :

(i) दोहरी लाइन पर मोटर ट्रॉली संचालन के लिए स.नि. 15.25 के उप-खण्ड ए (i) से (v) में निर्धारित प्रक्रिया अपनायी गई है।

(ii) सभी आदान-प्रदान प्राइवेट नम्बर के अन्तर्गत किये जायेंगे।

(डी) **स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र पर** : लाइन क्लियर के बिना कोई मोटर ट्रॉली सेक्शन में प्रवेश नहीं करेगी एवं लाइन क्लियर को पहले से ही प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत् स्टेशन से प्राप्त किया जायेगा। स्वचालित सेक्शन में चलने वाली सभी मोटर ट्रॉली अवश्य इन्सुलेटेड की जायेगी।

(ई) **स्प्रिंग प्वाइंट** :

(i) हल्केपन की वजह से मोटर ट्रॉली स्प्रींग प्वाइंट के पीछे नहीं चल सकती है एवं फलस्वरूप ऐसे प्वाइंट के पीछे नहीं चल सकती है एवं फलस्वरूप ऐसे प्वाइंटों से गुजरते वक्त पटरी से गिर सकती है।

(ii) ट्रॉली के पक्ष(फेवर) में स्प्रींग प्वाइंट न रहने पर उसे बाधा के रूप में माना जायेगा एवं केबिनमैन/स्वीचमैन हाथ खतरा सिगनल प्रदर्शित करेंगे।

ऐसी परिस्थिति में मोटर ट्रॉली का ड्राइवर स्प्रींग प्वाइंट के थोड़ा सा पहले रुकेगा एवं रेलपथ से ट्रॉली को उठायेगा एवं आगे बढ़ने के पूर्व इसे सही लाइन पर रखेगा।

(iii) किसी मोटर ट्रॉली के रवानगी के पूर्व स्टेशन मास्टर मोटर ट्रॉली के ड्राइवर को सावधानी आदेश जारी करेगा जिसमें इस बात की चेतावनी का उललेख होगा कि मोटर ट्रॉली पाथ पर कोई स्प्रींग प्वाइंट विद्यमान है , जिसमें उसकी स्थिति का विधिवत् विवरण रहेगा।

7) **किसी ट्रेन के पीछे चलना** : (ए) स्वचालित सेक्शन एवं स.नि. 15.25 के पैराग्राफ (6) में यथा विनिर्दिष्ट अन्य सेक्शन को छोड़कर एक या अधिक मोटर ट्रॉली/ट्रॉलियाँ स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति से स्पष्ट मौसम में दिन के दौरान लाइन क्लियर पर बढ़ने वाली पूर्ण वैक्यूम ब्रेक वाली ट्रेन के पीछे चल सकती हैं। इस मामले में जब
किसी ट्रेन के लिए लाइन क्लियर की मांग की जाती है, स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को स्पष्ट रूप से हसूचित करेगा कि ट्रेन के पीछे एक या एक से अधिक ट्रॉली चलेगी(संख्या को पूरी तरह से विनिर्दिष्ट करना है) एवं प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत् सूचना की पुष्टि करेगा। कंट्रोल को विधिवत् ट्रेन का अनुगमन करने वाली ट्रॉली/ट्रॉलियों के बारे में सूचित किया जायेगा।

(बी) (i) जिस स्टेशन से मोटर ट्रॉली/ट्रॉलियाँ पीछे-पीछे चल रही हैं , वहाँ का स्टेशन मास्टर फॉर्म सं.टी/1525 में मोटर ट्रॉली परमिट को तैयार करेगा एवं इसे मोटर ट्रॉली के प्रभारी-पदाधिकारी को सौंप देगा एवं अधपन्नी में उनका हस्ताक्षर प्रापत करेगा। जहाँ संभव है, ट्रेन के लोको पायलट को यह सूचना दी जाएगी कि उसके गाड़ी के पीछे-पीछे मोटर ट्रॉली/ट्रॉलियाँ चल रही हैं।

(ii) यदि एक से अधिक मोअर ट्रॉली गाड़ी के पीछे चल रही है, तो अग्रगणी मोटर ट्रॉली को इस प्रभाव का एक सावधानी आदेश दिया जायेगा कि ट्रॉली/ट्रॉलियाँ पीछे-पीछे चल रही हैं एवं एक मेमो भी दिया जायेगा जिसमें इस बात का उल्लेख किया जायेगा कि अगले स्टैशन को इसकी जानकारी दे दी गई है कि ट्रॉली(ट्रॉली की विनिर्दिष्ट संख्या) ट्रेन सं. .....प्राइवेट सं. ..... के पीछे-पीछे चल रही हैं । ऐसी स्थिति में लिखित प्राधिकार फॉर्म सं. टी/1525 के अनुसार अंतिम मोटर ट्रॉली द्वारा वहन किया जायेगा ।

(सी) आपातकालीन स्थिति को छोड़कर किसी ट्रेन के रिसेप्शन के लिए टेक ऑफ किये गये सिगनल को पुन: 'ऑन' स्थिति में नहीं किया जायेगा बशर्ते मोटर ट्रॉली/ट्रॉलियां उनसे गुजर नहीं गई हों, मोटर ट्रॉली उसी लाइन पर रिसीव की जायेगी जिस पर ट्रेन रिसीव की गई है । स्टेशनों पर जहां सिगनल स्वचालित रूप से 'ऑन' स्थिति में आ जाते हैं , ट्रेन के हरिशेप्सन के लिए निर्धारित मार्ग को नहीं बदला जा सकता है , जब तक कि मोटर ट्रॉली/ट्रॉली रिसीव नहीं होती है । इसके बावजूद , किसी ट्रेन के पीछे-पीछे चलने वाले मोटर ट्रॉली के प्रभारी रिसेप्शन सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास कर सकते हैं एवं सावधानी के साथ स्टेशन में प्रवेश कर सकते हैं ।

(डी) **दोहरी लाइन में** : रिसीविंग स्टेशन ट्रेन के पीछे लाइन को बंद नहीं करेंगे जब तक कि ट्रॉली/ट्रॉलियां सिगनल पार न कर चुकी हों एवं ब्लॉक सेक्शन को क्लियर कर चुकी हों । टी ओ एस रिपोर्ट ब्लॉक टेलीफोन पर दी जयेगी एवं प्राइवेट नम्बर द्वारा इसकी पुष्टि की जायेगी ।

(ई) जहाँ टेकेन प्रणाली चालू है, वहाँ ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर द्वारा पूर्ववर्ती स्टेशन से प्राप्त टोकेन को सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जायेगा एवं केवल अनुवर्ती मोटर ट्रॉली/ट्रॉलियों के आगमन के बाद ही मोटर ट्रॉली के प्रभारी से लिखित प्राधिकार की प्राप्ति पर एवं सेक्शन को क्लियर करने के लिए ब्लॉक यंत्र में प्रविष्ट कराया जायेगा ।

(एफ) विद्युतीय उपनगरीय सेक्शन में किसी ट्रेन के पीछे कोई कर्षण वितरण (ट्रैक्शन डिस्ट्रीव्यूशन) मोटर ट्रॉली नहीं जायेगी या कोई ऐसी ट्रेन जो पीछे जाते हुए सदैव दिखाई न पड़े या ऐसे सेक्शन में जहाँ तीव्र ढलान(ग्रेडिएन्ट) है या तीव्र घुमाव या कटिंग हो । किसी भी स्थिति में कर्षण वितरण (ट्रैक्शन डिस्ट्रीव्यूशन) मोटर ट्रॉली एक ऐसे ट्रेन के पीछे-पीछे नहीं चलेगी जो हैवी सामग्रियों से दी हुई है ।

(जी) पीछे-पीछे चलते वक्त मोटर ट्रॉली एवं ट्रेन के बीच की दूरी किसी भी स्थिति में 150 मीटर से कम नहीं होगी

8) **एक दूसरे के पीछे चलने वाली मोटर ट्रॉलियाँ** :

(ए) दिन के समय एवं साफ मौसम के दौरान उसी क्लियर लाइन पर एक ट्रॉली दूसरे ट्रॉली के पीछे चल सकती है । एक से अधिक ट्रॉली का लाइन क्लियर प्राप्त करते वक्त , स्टेशन मास्टर स्पष्टत: एक ट्रॉली के पीछे दूसरी चलने वाली ट्रॉली की संख्या निर्दिष्ट करेगा । रिसीविंग स्टेशन जितनी ट्रॉली की संख्या होगी उतनी ही प्राइवेट नम्बर जारी करेगा जिससे यह संकेत मिल सके कि उसने एक दूसरे के पीछे चलने वाली ट्रॉली की संख्या को साफ-साफ समझ लिया है । अग्रगणी मोटर ट्रॉली को इस आशय का एक सावधानी आदेश जारी किया जायेगा कि उसके पीछे एक या एक से अधिक मोटर मोटर ट्रॉली चल रही हैं ।

(बी) **इकहरी** लाइन सेक्शन में आगे बढ़ने का वास्तवित प्राधिकार अंतिम मोटर ट्रॉली को सौंपा जायेगा ।
ऐसे सेक्शन में जहाँ आगे बढ़ने का वास्तविक प्राधिकार न हो , लाइन बंद करने के पूर्व इस आशय का एक प्रमाण पत्र प्राप्त किया जायेगा कि अंतिम ट्रॉली पहुँच गयी है ।

(सी) जब एक ट्रॉली दूसरे ट्रॉली के पीछे चलती है , दो क्रमिक ट्रॉली के बीच मतें न्यूनतम दूरी 100 मीटर रहेगी ।

(डी) ट्रॉली प्राप्त करने वाला स्टेशन लाइन बंद नहीं करेगा , जब तक कि सभी ट्रॉली स्टेशन पहुँच नहीं जाती है । ट्रॉली/ट्रॉलियों को प्राप्त करने एवं लाइन बंद करने के लिए,जहाँ आवश्यक हो, स.नि.15.25, पैरा 7(सी),(डी) एवं

(ई) में निर्धारित प्रावधानों का पालन किया जायेगा ।

9) **मोटर ट्रॉली का ब्रेक डाउन** : सेक्शन में मोटर ट्रॉली के ब्रेक डाउन के मामले में ट्रॉली का पदाधिकारी ट्रेनों के सम्भावित विलम्ब को ध्यान में रखते हुए ट्रॉली को रेलपथ से उतारने की व्यवस्था करेगा । वह निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित रूप से इस बात को सूचित करने के लिए कदम उठायेगा कि ट्रॉली ब्रेक डाउन की वजह से काम नहीं कर रही है एवं लाइन से भी 'क्लियर ऑफ' कर दिया गया है तथा इकहरी लाइन सेक्शन में कोई टोकेन/टेबलेट उसके पास हो , तो उसे वापस कर देगा । कर्षण (ट्रैक्शन) मोटर ट्रॉली के ब्रेक डाउन के मामले में ट्रॉली के पदाधिकारी ट्रॉली को रेलपथ से उतारने के बाद घटना की सूचना निकटतम स्टेशन मास्टर /कंट्रोल को आपातकालीन टेलीफोन के माध्यम से प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के साथ देंगे । सूचना प्राप्त करने के बाद स्टेशन मास्टर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के किसी छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि ट्राली को लाइन से हटा लिया गया है एवं इस सूचना को प्राइवेट नम्बर के माध्यम से पुष्ट करेगा । इस सूचना को प्राप्त करने के बाद सेक्शन में प्रवेश करने वाली प्रथम ट्रेन को एक सावधानी आदेश दिया

जायेगा जिसमें ब्रेक डाउन ट्रॉली को खोजने का संकेत देने के साथ-साथ कि.मी. दूरी का भी उल्लेख होगा जहाँ पर ब्रेक डाउन हुआ है । ट्रॉली की पुन: मरम्मत करने के बाद भी ट्रॉली को रेलपथ पर पुन: नहीं लाया जाएगा जबतक कि ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश को कंट्रोल करने वाले स्टेशन मास्टर से प्रवेश की नई अनुमति नहीं मिल जाती है जो कि अनुमति में स्पष्टत: यह निर्दिष्ट करेगा कि लाइन को ब्लॉक कर दिया गया है एवं ट्रॉली आगे बढ़ाई जा सकती है ।

10) किसी स्टेशन/यार्ड या प्वाइंट के ऊपर एवं समपार या मोड़ से गुजरते वक्त मोटर ट्रॉली की गति किसी भी स्थिति में 16 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए ।

11) सामान्यत: मोटर ट्रॉली सूर्यास्त से सूर्योदय के बीच नहीं चलेंगी, परन्तु किसी आपातकाल में यदि ऐसा होता है, उनमें हेड-लाइट का प्रावधान अवश्य किया जाय , वे केवल क्लियर लाइन या ब्लॉक सुरक्षा में चलेंगी एवं किसी समपार फाटक पर पहुँचते वक्त प्रभारी पदाधिकारी को विशेष सतर्क होना चाहिए ।

टिप्पणी : टी आर डी/कर्मचारी रात्रि के दौरान रख-रखाव/मरम्मत कार्य करते वक्त सीढ़ी/मोटर ट्रॉली का प्रयोग कर सकते हैं, बशर्ते कि रात्रि के दौरान इन ट्रॉलियों के प्रयोग के लिए विनिर्धिरित नियमों का अनुपालन किया जाय

12) टॉवर **वैगन/रेल कार/एवं एयर कम्प्रेसर रनिंग हेतु नियम** : टॉवर वैगन/रेल कार/ एवं एयर कम्प्रेसर को ट्रेन के रूप में माना जायेगा एवं संचालित किया जायेगा एवं ट्रेनों के लिए प्रयोग होने वाले नियमों का ही इसके रिसेप्शन, प्रेषण , शंटिंग एवं स्टेबलिंग आदि के लिए प्रयुक्त होगा । टॉवर वैगन यांत्रिक पैडल (मैकेनिकल ट्रीडल) को परिचालित नहीं कर सकते हैं , अत: मोटर ट्रॉली के मामले जैसे ही, यह हमेशा संभव नहीं है कि ब्लॉक यंत्र से सदैव लाइन क्लियर प्राप्त किया जाय । ऐसी स्थिति में अन्य विद्युत कथन यंत्र(स्पीकिंग इंसट्रूमेंट) से लाइन क्लियर प्राप्त किया जा सकता है लेकिन इसकी पुष्टि प्राइवेट नम्बर के द्वारा होनी चाहिए एवं लिखित रूप से आगे बढ़ने का प्राधिकार दिया जाय तथा मोटर ट्रॉली के मामले में अपनायी जाने वाली प्रक्रिया ही अपनायी जाय ।

15.26 <u>लाइन ट्रॉली की सुरक्षा</u> : ट्रॉली का प्रभारी योग्य व्यक्ति स्टेशन छोड़ने के पूर्व सभी आने वाली ट्रेनों की स्थिति निश्चित करेगा एवं जब पर्याप्त दूरी तक स्पष्ट दृश्य नहीं प्राप्त होता है -

(ए) इकहरी लाइन पर दोनों तरफ, या

(बी) दोहरी लाइन पर जिस दिशा से ट्रेन आने की सम्भावना रहती है, ट्रॉली की सुरक्षा हेतु विनिर्धारित विशेष अनुदेशों के तहत् एहतियात के कदम उठायेंगे ।

<u>स.नि.15.26</u> : ट्रॉली/लॉरी/मोटर ट्रॉली की देखभल करने वाले योग्य व्यक्ति इसे लाइन पर कार्यरत रहने से लेकर लाइन से हटाये जाने तक सुरक्षित संचालन के जिम्मेवार होंगे । जब दो या दो से अधिक योग्य व्यक्ति एक ही ट्रॉली को चला (ड्राइव) रहे हैं, तब ट्रॉली को परिचालित करने वाला व्यक्ति इसके सुरक्षित संचालन हेतु जिम्मेवार होगा तथा साथ-ही-साथ ट्रॉली को रेल पथ से समयानुसार क्लियर न करने या सेक्शन को क्लियर न करने हेतु किसी ट्रेन को रोके जाने हेतु भी वह जिम्मेवार होगा ।

15.27 <u>लाइन पर लॉरी की सुरक्षा</u> :

(1) जब कभी भी किसी सामान से लदे हुए या खाली लॉरी को लाइन पर लाने का प्रस्ताव होता है, तब लाइन को, यदि ऐसा संभव है तो ट्रेन संचालन को प्रभावित किये बिना ही, ट्रेन संचालन नियमों के अन्तर्गत ब्लॉक किया जाए ।

(2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों को छोड़कर जब लाइन को इस प्रकार से ब्लॉक नहीं किया गया है तथा लदी हुई या खाली लॉरी लाइन पर लायी जाती है , तो लॉरी की सुरक्षा निम्न तरीके से की जायेगी –

(ए) किसी दोहरी लाइन पर यथा आवश्यक एक या दो व्यक्ति द्वारा बड़ी लाइन पर लॉरी से 600 मीटर की दूरी पर एवं मीटर गेज तथा छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेलपथ के आर-पार बैनर फ्लैग लेकर एवं दूसरा व्यक्ति केवल स्टॉप हैंड सिगनल प्रदर्शित करते हुए बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर गेज एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, जिस दिशा से ट्रेन आने की संभावना है, खड़ा रहेगा ।

(बी) इकहरी लाइन पर यथा आवश्यक एक या दो व्यक्ति द्वारा लॉरी के आगे एवं पीछे बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर एवं मीटर गेज तथा छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेलपथ के आर-पार बैनर फ्लैग लेकर एवं दूसरा व्यक्ति लॉरी के एक ओर केवल स्टॉप हैंड सिगनल प्रदर्शित करते हुए बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर एवं मीटर गेज एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर खड़ा रहेगा।

(3) इस प्रकार लॉरी के आगे एवं पीछे प्रत्येक व्यक्ति को बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर एवं मीटर गेज तथा छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर को विस्फोटक (डेटोनेटर) प्रदान किये जायेंगे एवं प्रत्येक 10 मीटर की दूरी पर एक विस्फोटक (डेटोनेटर) लाइन पर रखे जायेंगे यदि तत्काल कोई लॉरी लदान या गैर-लदान के लिए खड़ी होती है या कोई ट्रेन आती हुई दिखाई पड़ती है तथा लगातार स्टॉप हैंड सिगनल प्रदर्शित किया जाना चाहिए ।

(4) बैनर फ्लैग धारक व्यक्ति/व्यक्तियों को तत्काल रेलपथ के आर-पार बैनर फ्लैग लगा देना चाहिए जब कोई लॉरी खड़ी होती है या ट्रेन आती हुई दिखाई पड़ती है एवं लगातार स्टॉप हैंड सिगनल प्रदर्शित किया जाना चाहिए।

(5) ऐसे सभी मामलों में जहाँ आगे एवं पीछे के फ्लैगमैन को लॉरी से नहीं देखा जा सकता है, अतिरिक्त मध्यवर्ती फ्लैगमैन की नियुक्ति सिगनल को रिले करने के लिए की जानी चाहिए।

(6) स्टॉप सिगनल एवं विस्फोटकों(डेटोनेटर) को लॉरी के प्रभारी पदाधिकारीके आदेश के बिना फ्लैगमैन नहीं हटायेंगे।

स.नि.15.27 : (ए) किसी लॉरी को सामान्यत: दिन में प्रकाश के समय चलायी जानी चाहिए।

(बी) बिना ब्लॉक सुरक्षा के किसी लॉरी को संचालित किया जा सकता है जब प्रभारी पदाधिकारी लॉरी को लाइन पर रखने के पूर्व ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर से सुनिश्चित कर लेते हैं कि बिना ट्रेन अवरोध के लॉरी के लिए लाइन-क्लियर मिल सकता है एवं यदि कोई अवरोध नहीं होहता है, तो लाइन-क्लियर प्राप्त की जानी चाहिए। यदि लाइन क्लियर बिना ट्रेन-अवरोध के नहीं मिल सकता है , लॉरी के प्रभारी पदाधिकारी कार्य की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय लेंगे कि बिना लाइन क्लियर प्राप्त किए लाइन पर लॉरी को लाया जा सकता है या ऐसा करने के लिए लाइन क्लियर का इंतजार करना चाहिए।

(सी) लिखित रूप से संबंधित स्टेशन मास्टर से अनुमति प्राप्त किए बगैर एवं किसी इंजीनियर, निरीक्षक या मंडल रेल प्रबंधक द्वारा प्राधिकृत ऐसे किसी अन्य व्यक्ति के प्रभार के बिना कोई भारी सामग्री लॉरी या सामग्रियों से लदी हुई लाइट ट्रॉली को लाइन पर नही लाना चाहिए या ब्लॉक सेक्शन में नहीं लाना चाहिए।

किसी लॉरी को निरपवाद रूप से ब्लॉक सुरक्षा के अन्तर्गत संचलित किया जायेगा जब

(i) इसे रात्रि में आपातकाल के दौरान चलाना आवश्यक हो ;

(ii) यह रेल या गर्डरों से लदी हों ;

(iii) यह विनिर्दिष्ट भारी सामग्रियों से लदी हुई है जिसे कि शीघ्रता से उतारा नहीं जा सकता है

(iv) ऐसे सेक्शनों में जहाँ लगातार अति ढलान हो या जहाँ अधिक मुड़ाव होने के कारण दृष्टता अवरूद्ध हो रही हो या अन्य लक्षण

बिना ब्लॉक सुरक्षा के किसी सेक्शन में लॉरी या सामग्री ट्रॉली प्रवेश की अनुमति देने क पूर्व प्रभारी पदाधिकारी संबंधित स्टेशन मास्टर को उस स्थल की दूरी एवं कार्य करने के समय की , जहाँ लॉरी या सामग्री ट्रॉली को कार्य करना है , संचलन को एक समय केवल एक ही सेक्शन तक सीमित करके सूचना देगा। आवश्यक अनुमति देने क बाद स्टेशन मास्टर लोको पायलट को सावधानी आदेश जारी करेगा , जब तक कि यह सूचना प्राप्त न हो जाय कि लॉरी या सामग्री लॉरी सेक्शन से क्लियर कर दी गयी है या लाइन से हटा दी गई है। लॉरी या सामग्री ट्रेन के प्रभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को यथाशीघ्र लाइन से इसके हटने की सूचना देंगे ताकि लोको पायलट को जारी की जाने वाली चेतावनी सूचना बंद कर दी जाए जिससे कि ट्रेनों की समयबद्धता प्रभावित न हो।

(डी) उन सेक्शनों पर जहाँ कंट्रोल कार्यप्रणाली लागू है, रनिंग लॉरी के नियंत्रक को स्टेशन मास्टर इस विषय में आवश्यक प्रबंध करने हेतु सूचित करेंगे।

(ई) किसी दोहरी या मल्टीपुल लाइन सेक्शन पर कार्य करते वक्त किसी भी स्थिति में निकटवर्ती लाइन को फाउल नहीं किया जायेगा। जब दो या दो से अधिक निकटवर्ती लाइन वाले सेक्शन में लॉरी प्रवेश करती है, सावधानी आदेश केवल सेक्शन में प्रवेश करने वाली ट्रेन के लोको पायलट को ही नहीं जारी किया जायेगा बलिक निकटवर्ती लाइन पर चलने वाली ट्रेन के लोको पायलट को भी दिया जायेगा।

(एफ) किसी स्टेशन पर लॉरी को संचालित करने की अनुमति देते वक्त स्टेशन मास्टर इस बात का पूरा ध्यान रखेंगे कि संगत रनिंग लाइन को पूरा ब्लॉक किया जाय तथा ऐसा करने के लिए यदि संभव हो तो, लाइन के विरूद्ध प्वाइंट को सेट करके तथा उस क्लैम्प या पैड लॉक करके एवं सेफ्टी कॉलर को संगत लीवर पर रख कर किया जाय। जब किसी स्टेशन यार्ड में कोई लॉरी/ ट्रॉली लाइन पर खड़ी है, इसकी सुरक्षा पर्याप्त दूरी पर बैनर फ्लैग लगाकर तथा दूसरे छोर पर तीन विस्फोटकों (डेटोनेटर) को रखकर की जायेगी।

(जी) जब विशिष्ट रूप से अन्य मामले में अनुमेय हो, को छोड़कर ट्रॉली/लॉरी मोटर ट्रॉली केवल ट्रेन के लिए अनुमति दिशा में ही चलेगी। मल्टीपुल लाइन सेक्शन पर ट्रॉली/लॉरी बिना लाइन क्लियर के केवल 'आउटरमोस्ट' लाइन तक चलेगी। किसी सेक्शन में विशेष लाइन पर प्रवेश करने पर ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश को कंट्रोल करने वाले स्टेशन मास्टर की विशेष अनुमति को छोड़ कर कोई मोटर ट्रॉली या लॉरी 'कट' नहीं की जायेगी या न ही किसी अन्य लाइन पर ली जायेगी।

(एच) यदि किसी लॉरी को लदान/गैर-लदान के लिए किसी सेक्शन या ओवर लांग साइडिंग में बिना लाइन क्लियर या बिना लाइन ब्लॉक किए प्रवेश करना है , लॉरी को नियम 15.27(2) , (3), (4),(5) एवं (6) के अनुसार सुरक्षित किया जायेगा । ज्योंही किसी फ्लैगमैन को कोई आती हुई ट्रेन दिखाई पड़ती है वह इस उद्देश्य के लिए दी गई सीटी को बजाकर या लाल हैंड सिगनल को तीव्रता से हिलाते हुए इस सूचना को प्रेषित करेगा ताकि लॉरी को रेलपथ से हटाया जा सके । वह तत्काल नियम 3.62 के अनुसार ट्रेन को रोकने के लिए कदम उठायेगा अर्थात् वह जहाँ खड़ा है , वहाँ से प्रत्येक 10 मीटर की दूरी पर तीन फॉग सिगनल रखेगा एवं लॉरी की तरफ बढ़ते हुए उन तीन फॉग सिगनलों से 400 मीटर की दूरी पर एक फॉग सिगनल रखेगा । यदि इसी बीच लॉरी को रेलपथ से क्लियर 'कट ऑफ' कर लिया जाता है , तब अंतिम फॉग सिगनल को हटा लिया जायेगा ।

(आई) जब हैवी सामग्री से युक्त ट्रॉली/लॉरी 150 में 1 खड़ी ढलान या अत्यधिक खड़ी ढलान में कार्य करती है, तब उनके रोलिंग प्रारम्भ करने पर मजबूत रस्सी का प्रयोग किया जायेगा । ऐसे सेक्शन में गति 10 कि.मी.प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी ।

(जे) ट्रॉलियों/लॉरियों को जोड़ा (कपल्ड) नहीं किया जायेगा परन्तु एक ही पदाधिकारी के प्रभार में दो या दो से अधिक ट्रॉली/लॉरी रहने पर उन्हें एक ही लाइन पर या एक ही ब्लॉक सेक्शन की अनुमति दी जा सकती है । ऐसी स्थिति में गतिशील दो लॉरी/ट्रॉली के बीच न्यूनतम दूरी 100 मीटर की होगी । देखने का कार्य प्रभारी पदाधिकारी का है कि स्टेशन मास्टर के पास 'रिमूवल' रिपोर्ट देने के पूर्व सभी ट्रॉली/लॉरी लाइन से हटा ली गयी है ।

(के) जब लॉरी को लाइन क्लियरिंग सेक्शन से हटा लिया जाता है, तब लॉरी का प्रभारी पदाधिकारी जहाँ लाइन ब्लॉक है या ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर स्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को एक लिखित मेमो (रिमूवल रिपोर्ट) सौंपेगा । प्रभारी पदाधिकारी से लिखित आश्वासन प्राप्त होने के बाद ही ब्लॉक को हटा लिया जायेगा ।

लाइन ब्लॉक प्राप्त करने और क्लियर करने के लिए कोई भी शॉट-कट पद्धति जैसे वॉकी-टॉकी आदि का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए । इसी तरह लाइन ब्लॉक को सही प्रमाण होने पर, कि ट्रैक से सीढ़ी युक्त ट्रॉली अथवा लॉरी को हटा लिया गया है , निरस्त किया जा सकता है । सही अर्थों में लॉरी/ट्रॉली का हटाया जाना सुनिश्चित कर लिया जाना है ।

15.28 <u>लॉरी एवं ट्रॉली जो प्रयोग में न हों</u> : जब कोई लॉरी या ट्रॉली का उपयोग नहीं किया जाता है, तब उसे लाइन से अलग रखा जायेगा एवं तत्पश्चात उसके पहिए को चैन एवं पैड लॉक द्वारा जकड़ कर बाँध दिया जायेगा ।

<u>स.नि.15.28</u> (i) जब कभी प्लेटफॉर्म पर किसी ट्रॉली/लॉरी को ट्रेन में लदान के लिए या किसी अन्य उद्देश्य से लाया जाता है तब यह निश्चित रूप से सही ढंग से चैन एवं ताला लगाकर(लॉक) रेलपथ के समानांतर लायी(प्लेस) जायेगी एवं किसी रेलवे कर्मचारी के उचित निगरानी में रहेगी । यह इस प्रकार से नहीं प्लेस की जायेगी कि किसी यात्री या रेलवे कर्मचारी के मार्ग में रहे या मानक संचलन आयाम(स्टेण्डर्ड मूविंग डाइमेंशन) को बाधित करे ।

(ii) जब प्लेटफॉर्म पर नहीं रखा गया है लेकिन विश्राम-स्थल, ट्रॉली रेफ्यूज एवं समपार आदि पर ले जाया गया है , उन्हें रेलपथ के समानान्तर मानक संचलन आयाम से अलग रखना चाहिए ।

(iii) ज्योंही किसी ट्रॉली को रेलपथ से हटाया जाता है एवं उससे दूर रखा जाता है, लाल फ्लैग या लाइट को हटा लिया जायेगा परन्तु इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि लाइन सभी बाधा से क्लियर होने के बाद ही इस सिगनल को 'ऑफ' किया जाय ।

अध्याय XVI
समपार (लेवल क्रॉसिंग)

16.01 सिगनलों का ज्ञान :-किसी व्यक्ति की नियुक्ति गेटमैन के रूप में नहीं की जायेगी, जब तक कि उसे सिगनलों की जानकारी न हो।

स.नि.16.01 (1) **सक्षमता का प्रमाण पत्र -** गैर अंतरपाशित गेट के मामले में प्रत्येक गेटमैन की जाँच, यथास्थिति सेक्शन इंजीनियर(रेलपथ) या यातायात निरीक्षक के द्वारा की जायेगी एवं स्वतंत्र रूप से कार्य सौंपने क पूर्व नीचे दिए गए फॉर्म में सक्षमता का प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा। सक्षमता प्रमाण पत्र पाँच वर्षों के लिए वैध होगा।

सक्षमता का प्रमाण पत्र

सत्यापित किया जाता है कि मैंने श्री ..... पुत्र श्री..... पदनाम ..... गेटमैन की ड्यूटी में जाँच किया। वे फाटक पर प्रदान किए गए हाथ सिगनल, विस्फोटक (डेटोनेटर) एवं अन्य उपस्करों के प्रयोग में दक्ष हैं। वे असामान्य स्थिति के दौरान अपनायी जाने वाली प्रक्रिया में भी दक्ष हैं।

स्थान..... हस्ताक्षर

दिनांक..... पदनाम-टी.आई./से.इं.(रेलपथ)

(जो लागू नहीं है उसे काट दें)

स.नि.16.01 (2) सक्षमता का प्रमाण पत्र -

इंटरलॉक लेवल क्रॉसिंग गेट पर पदस्थापित गेटमैन के मामले में सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) उसकी जाँच में अनिवार्य रूप से शामिल रहेंगे। सक्षमता प्रमाण पत्र यथास्थिति सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) एवं यातायात निरीक्षक/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित किया जाना चाहिए। सक्षमता प्रमाण पत्र पाँच वर्षों के लिए वैध होगा।

सक्षमता का प्रमाण पत्र

सत्यापित किया जाता है कि हमलोगों ने श्री ..... पुत्र श्री..... पदनाम ..... गेटमैन की ड्यूटी में जाँच किया। वे फाटक पर प्रदान किए गए हाथ सिगनल, डेटोनेटर एवं अन्य उपस्करों के प्रयोग में दक्ष हैं। वे असामान्य स्थिति के दौरान अपनायी जाने वाली प्रक्रिया में भी दक्ष हैं।

हस्ताक्षर

पदनाम- एस.एस.ई./जे.ई./.(सिगनल)

स्थान..... हस्ताक्षर

दिनांक..... पदनाम-टी.आई./ एस.एस.ई./जे.ई. (रेलपथ)

(जो लागू नहीं है उसे काट दें)

16.02 उपस्कर की आपूर्ति एवं देखभाल : प्रत्येक गेटमैन को -

(ए) दिन एवं रात्रि के समय हैण्ड सिगनल, विस्फोटक(डेटोनेटर) एवं अन्य विनिर्धारित उपस्करों की आपूर्ति की जाएगी, एवं

(बी) ऐसे सिगनलों , विस्फोटकों (डेटोनेटर) एवं अन्य उपस्करों को उचित रूप से रखेंगे एवं प्रयोग के लिए तैयार रखेंगे।

16.03 सड़क यातायात :

1. इस विषय में इन नियमों द्वारा अनुमत विशेष अनुदेशों के अधीन रहते हुए प्रत्येक समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर रेल लाइन के दोनों तरफ से सभी फाटक आम यातायात के लिए हर समय बन्द और मजबूती से बांध कर रखे जायेंगे और तभी खोले जायेंगे जब इन्हें सड़क यातायात के आन-जाने के लिए खोलना आवश्यक और सुरक्षित हो

परन्तु कोई भी रेल प्रशासन किसी विशेष समपार (लेवल क्रॉसिंग) या किसी वर्ग विशेष के समपारों के लिए समय-समय पर विशेष अनुदेश जारी कर सकता है और इस प्रकार के विशेष अनुदेशों द्वारा किसी भी समपार (लेवल

क्रॉसिंग) के अथवा किसी वर्ग विशेष के समपारों के फाटक को सड़क यातायात के लिए सामान्यत: खुला रखने की अनुमति दे सकता है और ऐसे समपार के लिए वे शर्तें निर्धारित कर सकता है और जिनके अधीन किसी गाड़ी या गाड़ियों के आने-जाने या किसी अन्य रेल कार्य क लिए फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द रखे जायेंगे और ऐसे सभी विशेष अनुदेश, जब तक कि उन्हें रद्द या ससुपरसीड नहीं कर दिया जाता है , अधिनियम की धारा 60 के उपबंधों के अर्थ में तथा उनके अधीन, जहाँ तक कि उन्हें जारी करने वाले रेल प्रशासन का सम्बन्ध है, साधारण नियम समझे जायेंगे ।

2. **यदि किसी कारण से रल पथ के दोनों ओर समपार पर स्थित गेट को बंद/बांधा नहीं जा सकता हो तो वहाँ पहुँचने वाली गाड़ी यदि कोई हो , को रोकने के लिए सामान्य नियम 16.06 में अधिकृत अनुबन्धों के अनुसार कार्यवाही की जायेगी ।**
3. **जहाँ समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर गेटमैन की व्यवस्था की गई है , वहाँ जब कभी सड़क यातायात के लिए समपार (लेवल क्रॉसिंग) खोला जाता हो और कोई गाड़ी आ रही हो तो वे उसे स्टॉप हैण्ड सिगनल दिखाने के लिए तैयार रहेंगे ।**
4. **जिस समपार (लेवल क्रॉसिंग) पर रात्रि की ड्यूटी पर किसी गेटमैन की विशेष व्यवस्था नहीं हो तो वहाँ फाटक में विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति में, रात्रि के समय ताला बंद रहेगा और वे विशेष अनुदेशों के अधीन सड़क यातायात को पास करने के लिए ही खोले जायेंगे ।**

सं.नि.16.03 (i) यातायात फाटक :- ब्लॉक स्टेशन की प्रत्येक दिशा में आउटरमोस्ट स्टॉप सिगनल के अन्तर्गत समपारों के फाटकों का परिचालन, परिचालन विभाग के नियंत्रण में होगा जबकि समपार और उसके सम्बद्ध ढाँचों का अनुरक्षण इंजीनियरिंग विभाग द्वारा किया जायेगा । इन फाटकों के संचालन अनुदेश, सम्बन्धित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किये जायेंगे और उसकी एक प्रति फाटक घर (गेट लॉज) मं रखी जायेगी ।

(ii) इंजीनियरिंग फाटक - ब्लॉक स्टेशन के प्रत्येक दिशा में आउटरमोस्ट स्टॉप सिगनल के बाहर के समपार का परिचालन के साथ-साथ अनुरक्षण दोनों, इंजीनियरिंग विभागके नियंत्रण में रहेंगे । ऐसे समपार निम्न प्रकार के हो सकते हैं :-

(ए) **ब्लॉक स्टेशन की प्रत्येक दिशा में आउटर मोस्ट सिगनल के बाहर लेकिन इसकी स्टेशन सीमा के भीतर -** ऐसे समपारों के लिए संचालन अनुदेश , यदि चौकीदार युक्त है, तो संबंधित स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में परिशिष्ट के रूप में शामिल किये जायेंगे और उसकी एक प्रति फाटक घर(गेट लॉज) में रखी जायेगी ।

(बी) **किसी ब्लॉक स्टेशन की स्टेशन सीमा के बाहर -** ऐसे समपारों के मामलों में, यदि वहाँ चौकीदार उपलब्ध हो तो संचालन अनुदेश की एक प्रति केवल फाटक घर (गेट लॉज) में रखी जायेगी ।

टिप्पणी : जहाँ कोई समपार, सिगनलों से सुसज्जित है और किसी ब्लॉक स्टेशन के स्टॉप सिगनल के बाहर स्थित है, वहाँ संचालन अनुदेशों के अतिरिक्त, सिगनलिंग और अन्तर्पाशन रेखा चित्र भी गेट लॉज में लगाये जायेंगे ।

(iii) टेलीफोन से युक्त फाटकों का परिचालन - जहाँ कोई ऐसा फाटक जो स्टेशन के सिगनलों से अन्र्पाशित नहीं है, टेलीफोन से युक्त है, जो समीपवर्ती स्टेशन/केबिन से सम्बद्ध हो, वहाँ फाटक निम्नलिखित प्रकार से खोला/बन्द किया जायेगा ।

(ए) सामान्य स्थिति वाले "सड़क यातायात के लिए बंद" नॉन-इंटरलॉक्ड लेवल क्रॉसिंग गेटों के कार्य निर्देश टेलीफोन के साथ प्रदान किए गए –

i. लेवल क्रॉसिंग गेट की सामान्य स्थिति "सड़क यातायात के लिए बंद" है, बशर्ते कि इसे सड़क यातायात के खिलाफ हमेशा बंद स्थिति में रहना चाहिए, सिवाय इसके कि इसे लेवल क्रॉसिंग गेट पर सड़क यातायात के गुजरने के लिए नीचे निर्धारित शर्तों के अधीन खोला जाता है।

ii. स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर प्रत्येक ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले, गेटमैन से ट्रेन नंबर के साथ एक निजी नंबर देकर टेलीफोन पर पूछेगा। और समय क्या, उक्त ट्रेन के गुजरने के लिए सड़क यातायात के विरुद्ध एल.सी गेट बंद है। गेटमैन यह सुनिश्चित करने के बाद ही कि एल.सी. गेट वास्तव में बंद है और सड़क यातायात के खिलाफ लॉक है, गेटमैन सड़क यातायात के खिलाफ गेट बंद और लॉक होने के आश्वासन के रूप में स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर को एक निजी नंबर देगा।

iii. स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर किसी भी ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि उसे निजी नंबर के आदान-प्रदान के साथ गेटमैन द्वारा गेट बंद करने और लॉक करने का आश्वासन नहीं दिया जाता है।

iv. जब गेटमैन सड़क यातायात के लिए नॉन-इंटरलॉक्ड एल.सी.गेट को खोलना चाहता है तो उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि:-

(a) उसने उपरोक्त (ए) (ii) के अनुसार स्टेशन/केबिन के साथ किसी निजी नंबर का आदान-प्रदान नहीं किया है,

या,

(b) यदि उसने स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर के साथ निजी नंबर का आदान-प्रदान किया है, तो अंतिम वाहन संकेतक के साथ पूरी ट्रेन लेवल क्रॉसिंग गेट से गुजर चुकी है और स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर ने तुरंत किसी अन्य ट्रेन संचलन उस ट्रेन के पीछे या बगल की लाइन पर, के लिए उसके साथ निजी नंबर का आदान-प्रदान नहीं किया है। ।

ऑन ड्यूटी गेटमैन को सड़क यातायात के लिए एल.सी. गेट खोलने से पहले रजिस्टर की भी जांच करनी चाहिए और यह सुनिश्चित/सत्यापित करना चाहिए कि निम्नलिखित तालिका के सभी कॉलम ठीक से भरे हुए हैं:

तारीख	ट्रेन नं.	बंद करने के लिए निजी नंबर का आदान-प्रदान का समय	गेट/स्टेशन/केबिन का निजी नंबर।	क्या एल.वी.बोर्ड/टेल लैंप सत्यापित है (हां नहीं)	ऑन ड्यूटी गेटमैन के हस्ताक्षर
1.	2.	3.	4.	5.	6.

गेटमैन सड़क यातायात के लिए गेट खोलने से पहले यह भी सुनिश्चित करेगा कि एलसी गेट से 5 मीटर की दूरी पर ट्रैक के दोनों ओर बैनर झंडा/खतरे का संकेत प्रदर्शित किया जाएगा। फिर वह सड़क यातायात को पार करने के लिए एल.सी. गेट खोलेगा, यदि आवश्यक हो तो आने वाली ट्रेन को रोकने के लिए अपने हाथ में लाल झंडा/लाल हाथ सिग्नल लैंप तैयार रखेगा।

v. यदि गेटमैन टेलीफोन पर जवाब नहीं दे रहा है या टेलीफोन खराब हो गया है या गेटमैन से निजी नंबर नहीं मिला है, तो स्टेशन मास्टर एसआर 16.03(iii)(सी) में निर्धारित प्रक्रिया का पालन करेगा।

vi. टेलीफोन की विफलता की स्थिति में, यदि सड़क यातायात के लिए एलसी गेट को खोलने की आवश्यकता है, तो गेटमैन को एलसी गेट खोलने से पहले दोनों दिशाओं में देखना होगा ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि दोनों छोर से कोई ट्रेन नहीं आ रही है। इसके बाद वह दिन के समय एक बैनर झंडा लगाएगा और रात के समय एलसी गेट से 5 मीटर की दूरी पर दोनों तरफ ट्रैक पर लाल बत्ती वाला हैंड सिग्नल लैंप लगाएगा। इसके बाद, वह सड़क यातायात को पार करने के लिए एलसी गेट खोलेगा और अपने हाथ में लाल झंडा/लाल हाथ का सिग्नल लैंप रखेगा ताकि आने वाली ट्रेन को रोका जा सके, यदि कोई हो।

(बी) जहां गेट सामान्य रूप से "सड़क यातायात के लिए खुला है" वहां संबंधित स्टेशन के स्टेशन मास्टर/केबिनमास्टर निजी नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा यह सुनिश्चित करेंगे कि ट्रेन के लेवल क्रॉसिंग की ओर ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने से पहले गेट सड़क यातायात के लिए बंद है।

(सी) यदि कोई स्टेशन मास्टर/केबिनमास्टर टेलीफोन खराब होने या गेटमैन के अनुपस्थित होने या किसी अन्य कारण से गेटमैन से संपर्क करने की स्थिति में नहीं है, तो उसे किसी भी ट्रेन को आगे बढ़ने की अनुमति नहीं देनी चाहिए। ऐसे लेवल क्रॉसिंग की ओर, जब तक कि लोको पायलट को सड़क यातायात के लिए लेवल क्रॉसिंग के खुले होने और लाइन बाधित होने की संभावना के बारे में लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए सावधानी आदेश न दिया गया हो। सावधानी आदेश में लेवल क्रॉसिंग की संख्या और किलोमीटर को भी स्पष्ट रूप से दर्शाया जाना चाहिए। इसी प्रकार, गेट नियंत्रण स्टेशन के स्टेशन मास्टर/केबिनमास्टर की यह जिम्मेदारी होगी कि वह गेटमैन की सभी टेलीफोन कॉलों को बिना किसी असफलता के तुरंत अटेंड करें, क्योंकि कोई भी कॉल किसी आपात स्थिति की सूचना देने के लिए भी हो सकती है।

(डी) गेट खोलने/बंद करने के संबंध में विशिष्ट निर्देश स्टेशन/गेट कार्य नियम में दिए जाने चाहिए।

(iv) स्टेशन सीमा के अन्तर्गत स्थित समपार के मामलों में नियंत्रक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में इसके संचालन अनुदेशों को समाविष्ट किया जाएगा और यदि समपार स्टेशन सीमा के बाहर स्थित है तो संचालन अनुदेश सेक्शन के वरि.से.इंजी./से.इंजी./कनि.इंजी. (रेलपथ) द्वारा अनुरक्षित किया जायेगा । ऐसे समपार को नियंत्रित करने वाले स्टेशन मास्टर और वरि.से.इंजी./से.इंजी./कनि.इंजी. (रेलपथ) यह सुनिश्चित करेंगे कि यथा प्रयोजन क्षेत्रीय भाषा सहित इन संचालन अनुदेशों की प्रति स्टेशन सीमा के अन्दर और बाहर अवस्थित चौकीदार वाले प्रत्येक समपार फाटक पर प्रमुख स्थल पर अनिवार्य रूप से लगाई जाए । वे यह भी सुनिश्चित करेंगे कि ऐसे समपारों पर स्वतंत्र रूप से (इंडिपेन्डेंट) ड्यूटी के लिए तैनात किये जाने वाले गेटमैन संबंधित समपार के संचालन अनुदेशों को पूरी तरह समझते हैं और वे चौकीदार वाले प्रत्येक समपार के फाटक पर इस उद्देश्य के लिए अनुरक्षित आश्वासन रजिस्टर में अन्य स्टेशन कर्मचारियों की तरह आश्वासन देंगे । यातायात समपारों के मामले में ऐसा आश्वासन रजिस्टर नियंत्रक स्टेशन पर अनुरक्षित होगा ।

जब कभी अधिकारी/वरिष्ठ अधीनस्थ कर्मचारी वरि.से.इंजी./से.इंजी./कनि.इंजी. (रेलपथ) और टीआई(एम) लाइन /निरीक्षण पर हो तो वे यह सुनिश्चित करने के लिए गेटमैन की अनिवार्य रूप से जांच करेंगे कि उन्हें फाटक के संचालन नियमों की सही जानकारी है और उन्होंने आश्वासन रजिस्टर में भी हस्ताक्षर किया है ।

(v) गाड़ी के गुजरने के समय स्थिति :- चौकीदार वाले समपार पर जहां, फाटक रेलपथ (ट्रैक) के आर-पार बन्द बन्द होने के लिए नहीं बनाये गये हैं , गेटमैन को आने वाली गाड़ी के समय फाटक घर की तरफ , रेलपथ के सामने फाटक के बीच में खड़ा होना चाहिए और निम्न प्रकार से हाथ सिगनल पकड़ना चाहिए -

(ए) दिन के समय उसे अलग-अलग छड़ी पर लपेटी हुई लाल और हरा हाथ सिगनल झंडी, हरा बायें हाथ में और लाल दाहिने हाथ में रखना चाहिए और किसी खतरे की आशंका होने पर कार्यवाही करने के लिए तैयार रहना चाहिए या कोई भी सिगनल दुहराना चाहिए जो गार्ड,लोको पायलट को बताने का इरादा रखता हो ।

(बी) रात के समय उसे एक जलती हुई हाथ सिगनल बत्ती लेकर रखना चाहिए जो कि आने वाली गाड़ी की दिशा में नहीं दिखाई जाएगी, बल्कि तैयार हालत में रखी जाएगी ताकि आवश्यकता पड़ने पर वह उपर्युक्त उप पैरा(ए) में दिये गये ढंग से खतरा सिगनल दिखा सके ।

(सी) रात के समय, जब समपार फाटक ,सड़क यातायात के लिए खुले तो किसी आने वाली गाड़ी को कोई खतरा सिगनल तत्काल दिखाने हेतु अपने को समर्थ बनाने के लिए गेटमैन को सड़क यातायात के लिए समपार के खुले रहने की पूरी अवधि तक , अपनी हाथ सिगनल बत्ती, लाल सिगनल दिखाने के लिए अनिवार्य रूप से तैयार रहना चाहिए ।

(vi) यदि समपार फाटक गेट/स्टेशन स्टॉप सिग्नल द्वारा संरक्षित नहीं हैं, तो गेटमैन को दिन के समय लाल झंडा और रात के समय समपार के दोनों ओर आने वाली ट्रेनों की ओर लाल बत्ती प्रदर्शित करनी चाहिए, जब तक कि गेट सड़क के लिए खुला रखा जाता है। यातायात जीआर 16.03 और एसआर 16.03(i) से 16.03(v) के कठोर पालन के अधीन है।

(vii) (ए) सभी समपार फाटकों का संचालन इस तरह किया जाना चाहिए ताकि सड़क वाहन यातायात में कम से कम असुविधा हो और वह संरक्षा से पूर्ण हो ।

(बी) प्रमुख समपारों पर सड़क यातायात के बारम्बार तथा अनावश्यक बिलम्बन को दूर करने के लिए सामान्यत: इस तरह के फाटक को स्टेशन संचालन नियम/फाटक (गेट) संचालन नियम, के अनुसार लगातार 10 मिनट से अधिक देर तक बन्द नहीं किया जाएगा ।

(सी) जिस समपार पर टेलीफोन की व्यवस्था हो, गेटमैन लाइन क्लीयर होने पर मोटर ट्रॉली के बारे में सूचना पाकर तत्काल फाटक को बन्द नहीं करेगा बल्कि वह मोटर ट्रॉली के लिए सतर्कतापूर्वक ध्यान रखेगा और मोटर ट्रॉली के दिखाई देने पर फाटक को बन्द करेगा । यही तरीका केबिनमैन/केबिन मास्टर द्वारा भी अपनाया जायेगा जहाँ की फाटक का संचालन केबिन के द्वारा होता है ।

16.04 <u>पास होने हकिवाली गाड़ियों को गेटमैन ध्यान से देखें</u> : विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित अन्य अनुदेशों को छोड़कर, गेटमैन पास होने वाली सभी गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथा आवश्यक कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेगा ।

<u>सं.नि.16.04</u> गेटमैन सभी फाटक की गुमटी (लेवल क्रॉसिंग गेट) पर ट्रैक के सम्मुख दिन के समय दाहिने हाथ में फहराने योग्य लपेटी हुई लाल और बाएँ हाथ में, हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि के समय सफेद लाइट वाली हाथ सिगनल बत्ती लेकर स्वयं खड़ा रहेगा । वह जाती हुई गाड़ी को सावधानी से देखेगा कि कोई असामान्य स्थिति जैसे हॉट एक्सल हैंगिंग, कोई सवारी डिब्बा/माल डिब्बा जिसमें आग लगी हो या भार खिसक गया हो तो गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को तत्काल खतरे का सिगनल दिखाकर कार्यवाही करेगा । लोको पायलट और गार्ड ऐसे खतरे के सिगनल को देखने के लिए तत्पर रहेंगे ।

16.05 पहियों की कोर (फ्लेन्ज ऑफ ह्वील्स) के लिए चैनल : गेटमैन यह देखेंगे कि ह्वील के फ्लेन्ज के लिए चैनल साफ रखी गयी है ।

16.06 <u>समपार (लेवेल क्रॉसिंग) पर खराबियाँ</u> : यदि कोई फाटक या उसके बन्धन (फास्टेनिंग्स) या फाटक से संबंधित कोइ फिक्स्ड सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमैन -

ए) यदि संभव हो तो सड़क यातायात के लिए गेट बन्द करने के लिए कार्रवाई करेगा ।

बी) गेट बन्द करने के पश्चात समपार से गुजरने वाली गाड़ी को हाथ संकेत दिखाएगा ।

सी) यदि गेट को बन्द नहीं किया जा सकता है तो बैनर अथवा समपार झंडी इस प्रकार लगाई जाये कि गुजरने वाली गाड़ी को गेट पर पहुँचने से थोड़ा पहले ही रूकने के लिए सचेत किया जा सके और तत्पश्चात हाथ सिगनल दिखाया जाय ।

डी) अपने वरिष्ठ अधिकारी को या निकटतम गैंगमेट को इसकी रिपोर्ट देखा ।

16.07 <u>समपार (लेवेल क्रॉसिंग) पर अवरोध</u> : प्रत्येक गेटमैन लाइन पर कोई अवरोध देखते ही उसे तुरंत हटा देखा अथवा यदि वह ऐसा नहीं कर सकता है तो वह -

(ए) यह सुनिश्चित करेगा कि यदि फाटक की रक्षा के लिए फिक्स्ड सिगनल लगे हैं तो वे ऑन रहे

(बी) स्टॉप हैण्ड सिगनल दिखाएगा और आने वाली गाड़ियों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा तथा

(सी) नियम 3.62 के अनुसार अवरोध की रक्षा करेगा ।

<u>स.नि.16.07</u> : समपार पर अवरोध की स्थिति में गेटमैन यदि कोई गेट सिगनल हो तो उसे ऑन करेगा यदि वह इसे नहीं हटा सकता है तो लाइन की रक्षा निम्न प्रकार से करेगा -

i) दोहरी लाइन में यदि दिन के समय दोनों लाइन अवरूद्ध हो तो गेटमैन लाल झंडा उस लाइन पर 5 मीटर की दूरी पर लगाएगा जिस पर गाड़ी पहले आने की संभावना है, एक दूसरा लाल झण्डा एक छड़ी में लगाकर, इसे दूसरी लाइन पर अवरोध के स्थान पर लगायेगा । इसके बाद वह प्रथम खतरा सिगनल लेकर उसे दिखाते हुए उस लाइन पर समपार से, बड़ी लाइन पर 600 मीटर और छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी तक जाकर लाइन पर तीन डेटोनेटर 10 -10 मीटर की दूरी पर लेकर बढ़ेगा और एक डेटोनेटर लाइन पर रखकर उसके बाद फिर समपार से, बड़ी लाइन पर 1200 मीटर और छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर अलग-अलग रखेगा । इस प्रकार जिस लाइन पर गाड़ी के पहले आने की संभावना है, उसे सुरक्षित करने के बाद उसे लौटने के समय मध्यर्ती डेटोनेटर उठाते हुए समपार पर वापस आ जाना चाहिए , दूसरी लाइन से लाल झण्डी वाली छड़ी हटा लेनी चाहिए और इसे डेटोनेटर से सुरक्षित दिशा की ओर लाइन पर लगा देना चाहिए । तब वह खतरा सिगनल दिखाते हुए दूसरी लाइन पर बढ़ेगा , उसी प्रकार से डेटोनेटर रखेगा और आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए अवरोध के स्थान पर वापस जाएगा ।

(ii) इकहरी लाइन पर, यदि लाइन दिन के समय अवरूद्ध है, तो जिस दिशा से गाड़ी के पहले आने की संभावना है, उस ओर एक लाल झण्डी लगाएगा और तब एक दूसरी लाल झंडी छड़ी में लगाकर अवरोध के स्थान पर विपरित दिशा की ओर इसे लगाएगा । इसके बाद प्रथम खतरा सिगनल उठा लेगा और उप-पैरा (i) के अनुसार जिस दिशा से गाड़ी के पहले आने की संभावना है, उस तरफ से लाइन की रखा करेगा, अवरोध के स्थान पर वापस जाएगा, जिस दिशा में लाइन सुरक्षित है , उस ओर खतरा का सिगनल दिखाने के लिए छड़ी को पुन: लगाएगा और लाइन की सुरक्षा के लिए पूरी तेजी से दूसरी दिशा में बढ़ेगा । दोनों तरफ लाइन को सुरक्षित करने के बाद, आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए अवरोध के स्थान पर स्वयं खड़ा रहेगा ।

(iii) रात के समय गेटमैन दो हाथ सिगनल बत्ती प्रज्ज्वलित करेगा और लाल बत्ती दर्शाने के लिए कार्रवाई करेगा तथा लाइन/लाइनों की रक्षा उपरोक्त उप पारा (i) और (ii) के अनुसार करेगा ।

(iv) समपार फाटक का नियंत्रण बलपूर्वक बाहरी व्यक्तियों द्वारा ले लेना जैसे फाटक की चाभी छीन लेना आदि मामलों में जैसा कि ऊपर वर्णित है के अनुसार लाइन/लाइनों की रक्षा करने की कार्रवाई तत्काल की जायेगी ।

इस संबंध में उपयुक्त अनुदेश स्टे.सं.नि/फा.सं.नि. में अवश्य सम्मिलित किया जाए ।

16.08 <u>गाड़ी का अलग हो जाना</u> : यदि कोई गेटमैन देखता है कि कोई गाड़ी अलग हो गई है, तो वह लोको पायलट को स्टॉप हैंड सिगनल नहीं दिखाएगा बल्कि वह चिल्लाकर और इशारों या अन्य तरीकों से लोको पायलट और गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा ।

<u>स.नि.16.08</u> गाड़ी के अलग हो जाने के मामले में, गेटमैन गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड का ध्यान चिल्लाकर या दिन के समय सिट के ऊपर अपने दोनों हाथ हिलाकर और चुस्ती से उन्हें अलग करके और रात में एक सफेद बत्ती ऊपर-नीचे हिला कर आकर्षित करेगा ।

16.09 <u>अतिचार (ट्रेस पास)</u> : प्रत्येक गेटमैन जहाँ तक हो सके, व्यक्तियों और पशुओं के अतिचार को रोकेगा ।

16.10 <u>फाटक के प्रभार का अन्तरण</u> : विशेष अनुदेशों के सिवाय, कोई भी गेटमैन अपने फाटक को छोड़कर तब तक नहीं जाएगा जब तक कि दूसरा गेटमैन उसका प्रभार(चार्ज) ग्रहण नहीं कर लेता ।

<u>स.नि.16.10</u> गेटमैन तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक समुचित रूप से मुक्त नहीं किया जाता है । इंजीनियरिंग गेट के मामले में वरि.से.इंजी./से.इंजी./कनि.इंजी. (रेलपथ) रिलीफ की व्यवस्था करेगा । आपातकाल को छोड़कर जब इसकी व्यवस्था गैंग का कोई सदस्य करेगा जिसके क्षेत्र में वह गेट होगा । ट्रैफिक गेट के मामल में स्टेशन मास्टर/स्टेशन प्रबंधक/मुख्य यार्ड मास्टर जैसी स्थिति हो ऐसी रिलीफ की व्यवस्था करेगा ।

16.11 <u>ऊँचाई मापी (हाइट गेज)</u> :

1. प्रत्येक समपार(लेवेल क्रॉसिंग) पर शिरोपरि उपस्कर या अन्य उपस्कर के दोनों ओर एक-एक ऊँचाई माली लगाने का इस प्रकार पर्याप्त प्रबंध किया जायेगा जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि उसके नीचे से निकल सकने वाले

सब वाहन और चलने वाले ढाँचे, शिरोपरि उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से पर्याप्त फासले के अंतर से , निकल जायेंगे ।

2. उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी (क्लियरेंस) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन मंजूर की जायेगी ।
3. जो वाहन और चलने वाले ढाँचे, ऊँचाई मापी के नीचे से, उससे टकराए बिना या उसे छुए बिना, नहीं निकल सकते हैं, उन्हें विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय, शिरोपरि उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से निकलने की अनुमति नहीं दी जायेगी ।

अध्याय -XVII

रेलों के विद्युतीकृत(इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01 साधारण नियमों का लागू होना : इस अध्याय के नियमों में अन्यथा किए गए उपबन्धों के सिवाय, गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों में भी लागू होंगे ।

स.नि.17.01 गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में सभी सहायक नियम इस अध्याय में उल्लिखित नियमों में दिये गये उपबन्ध को छोड़कर विद्युतीकृत सेक्शनों में भी लागू होंगे ।

17.02 इस अध्याय पर लागू होने वाली विशेष परिभाषाएँ : इन नियमों में, यदि प्रसंग में अन्यथा अपेक्षित न हो तो -

1. **''विद्युत रेल पथ और निर्माण कार्य'' का अभिप्राय कर्षण संस्थापन(ट्रैक्शन इंस्टालेशन) से है, जिनके अन्तर्गत ऐसे शिरोपरि उपस्कार और अन्य संबद्ध निर्माण कार्य भी हैं जिनकी व्यवस्था रेल के विद्युतीकृत सेक्शनों की की गई है ।**
2. **संभरण पोस्ट(फीडिंग पोस्ट) का अभिप्राय ऐसी सप्लाई नियंत्रण पोस्ट(सप्लाई कंट्रोल पोस्ट) से है, जहाँ ग्रिड उप स्टेशन से आने वाली संभरक (फीडर) लाइनें समाप्त होती हैं ।**
3. **निरावेशित सेक्शन(न्यूट्रल सेक्शन) का अभिप्राय है,विद्युत रोधित (इंसुलेटेड) और निष्क्रिय (डेड) शिरोपरि उपस्कर का वह छोटा सेक्शन, जो समीपस्थ उप स्टेशनों अथवा संभरण पोस्टों (फीडिंग पोस्ट) द्वारा संभरित (फीड) क्षेत्रों को पृथक करता है ।**
4. **विद्युत ब्लॉक (पावर ब्लॉक) का अभिप्राय लाइन के किसी सेक्शन पर केवल विद्युत गाड़ियों के यातायात को अवरूद्ध करने से है ।**
5. **''प्रदाय नियंत्रण पोस्ट'' (सप्लाई कंट्रोल पोस्ट) का अभिप्राय है अवरोध को (इंटरप्टर) पृथककारी स्वीचों (आइसोलेटर स्वीचों), दूर नियंत्रण उपस्कर (रिमोट कंट्रोल इक्विपमेंट) और अन्य उपकरणों का समुच्चय , जिनकी व्यवस्था शिरोपरि उपस्कर को शक्ति प्रदाय (पावर सप्लाई) नियंत्रण के लिए की जाती है । इसके अन्तर्गत संभरण पोस्ट) (फीडिंग पोस्ट), सेक्शनिंग और पैरेलेलिंग पोस्ट और उप सेक्शनिंग पोस्ट है ।**
6. **''टावर वैगन'' का अभिप्राय ऐ ऐसे स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन से है जो शिरोपरि उपस्कर के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए प्रयोग किया जाता है ।**
7. **''कर्षण शक्ति नियंत्रक'' (ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर) का अभिप्राय उस सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय कर्षण वितरण प्रणाली पर शक्ति के प्रदाय(पावर सप्लाई) के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है ।**

सं.नि.17.02 इस अध्याय पर लागू होने वाली अतिरिक्त परिभाषायें -

1. **प्राधिकृत व्यक्ति** : का अर्थ है वह व्यक्ति जिसे उसकों नियुक्ति से संबंधित कार्यों को संपन्न करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो, और प्राधिकार, उस प्रयोजन के लिए रेल प्रशासन के किसी अधिकृत अधिकारी द्वारा प्रदत्त हो ।
2. **विपद क्षेत्र (डेंजर जोन)** : का अर्थ वह क्षेत्र है जो किसी भी सक्रिय उपस्कर से 2 मीटर के अन्दर हो और जहाँ उपस्कर सक्रिय हो उसके अंदर किसी को भी काम करने की इजाजत नहीं हो ।
3. **भूयोजन (अर्थ) :** का अर्थ है, भूमि की संवाहक संहति (कंडक्टिंग मास) या उसके साथ सीधे विद्युतीय सम्पर्क से जुड़ा । ""

   "अर्थ" कोई संवाहक केवल शिरोपरि उपस्कर के प्रयोजन के लिए भूयोजन में पथ वापसी सर्किट तथा शिरोपरि उपस्कर की आलम्बक संरचनायें भी शामिल होंगी यदि ऐसी संरचनायें भूमि या पथ वापसी से संबद्ध हों ।

   भूयोजन या भूमि से संबद्ध का अर्थ है भूमि की सामान्य संहति से इस प्रकार से संबद्ध होना कि बिना खतरे के ऊर्जा का हर समय तुरंत विसर्जन (डिसचार्ज) सुनिश्चित किया जा सके ।

4. **विद्युतीय पथ (ट्रैक)** : का अर्थ है शिरोपरि (ओवरहेड) उपस्कर से सज्जित पथ (ट्रैक)।

5. **विद्युतीय मार्ग या निर्माण कार्य का निरीक्षक** : का अर्थ शिरोपरि उपस्कर (ओवरहेड इक्वीपमेंट) पावर आपूर्ति संस्थापन रिमोट कंट्रोल उपस्कर के निर्माण या अनुरक्षण के लिए या इनसे संबंधित अन्य कार्यों के लिए जिम्मेवार कोई वरि.से.इंजी./से.इंजी./कनि.इंजी.(इलेक्ट्रिकल) है।

6. **अवरोधक** : का अर्थ बिना किसी ऑटोमेटिक ट्रिपिंग डिवाइज का सिंगल फेज ऑयल सर्किट ब्रेकर।

7. **आइसोलेटर** : का अर्थ है शिरोपरि(ओवरहेड) उपस्कर के समीपवर्ती (अजेसेन्ट) एलिमेंटरी सेक्शनों को जोड़ने या अलग करने के लिए प्रयोग किया जाने वाला स्वीच।

8. **लाइनमैन** : का अर्थ है शिरोपरी(ओवरहेड) लाइनों तथा उनसे सम्बन्धित स्वीचों पर कार्य करने तथा उनके निरीक्षण के लिए प्राधिकृत व्यक्ति।

9. **सक्रिय उपस्कर** : का अर्थ है कोई भी विद्युतीय उपस्कर जो विद्युतीय रूप से सक्रिय है। विद्युतीय उपस्कर को तब सक्रिय कहा जाएगा जब उपस्कर और भूयोजन(अर्थ) के बीच विभवान्तर हो अथवा जब इसे किसी दूसरे संवाहक के साथ अथवा परिपथ (सर्किट) के साथ जोड़ा जाए जिसमें इस प्रकार का विभवान्तर विद्यमान हो।

10. **पेन्टोग्राफ** : का अर्थ है बिजली इंजन या मोटर यान की छत पर आसीन और वहाँ से विसंवाहित (इंसुलेटेड) एक उठने- गिरने वाला (कॉलैप्सिबल डिवाइज) जो शिरोपरि (ओवर हेड) उपस्कर से विद्युत धारा संग्रह करने के साधन से सज्जित हो।

11. **कार्यानुमति** : का अर्थ एक ऐसे घोषणा फॉर्म से है जो किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षरित हो और विद्युतीय उपकरण पर अथवा उसके निकटस्थ किये जाने वाले कार्य के प्रभारी व्यक्ति को यह बताने के लिए दिया जाता है कि ठीक-ठीक कौन सा उपकरण निष्क्रिय है और भूयोजित कर दिया गया है तथा उस पर या उसके निकटस्थ पर कार्य करना सुरक्षित है।

12. **यातायात अवरोध** : का अर्थ है सभी यातायात के संचालन के लिए किसी पथ (ट्रैक) को ब्लॉक करना।

13. **शिरापरि(ओवरहेड) उपस्कर** : का अर्थ है रेल पथ के ऊपर विद्युत संचालक और साथ में सहकारी (एसोसिएट) फिटिंग, इन्सुलेटर तथा अन्य उपांग (अटैचमेंट) जिसके सहारे वे अवलम्बित और ठीक स्थिति में निबद्ध रहते हैं।

14. **निष्क्रिय (डेड) उपस्कर** : का अर्थ वह विद्युत उपस्कर है जो विद्युतीय रूप से सक्रिय नहीं है।

15. **पटरी बॉण्ड** : का अर्थ है किसी जोड़ अथवा दो पार्श्ववर्ती पटरियों के बीच आर पार विद्युत सम्पर्क ।

17.03 <u>विद्युत रेल पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण</u> : विद्युत रेल पथ और निर्माण कार्यों का निरीक्षण, इस प्रयोजन के लिए नामित अधिकारियों द्वारा विशेष अनुदेशों के अनुसार और उन्हें सौंपे गये कर्त्तव्यों के अनुरूप, नियमित रूप से किया जायेगा।

<u>स.नि.17.03</u> (1) (ए) विद्युतीय मार्ग या निर्माण कार्य का प्रत्येक निरीक्षक विद्युतीय मार्ग तथा निर्माण कार्य एवं उसकी देखरेख के अंतर्गत अन्य उपकरण के कारगर अनुरक्षण के लिए जिम्मेवार होगा।

(बी) वह उन सभी दुर्घटनाओं या विद्युतीय मार्ग या निर्माण कार्य में दोषों के बारे में, जिनसे वह समझता है कि गाड़ियों के सुरक्षित संचालन या कार्मिकों की सुरक्षा में बाधा की संभावना है , तुरन्त कर्षण शक्ति नियंत्रक(ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर) को सूचना देगा और साथ ही साथ दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई भी करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक इससे आगे तुरंत प्रभारी इंजीनियर को यह सूचना दे देगा।

(2) औजारों तथा सामग्री की जिम्मेवारी - विद्युतीय मार्ग या निर्माण कार्य का प्रत्येक निरीक्षक अपनी देख-रेख के अंतर्गत सभी ब्रेक डाउन उपस्कर, वायरिंग, गाड़ियाँ, टॉवर वैगन, लॉरियों, ट्रॉलियों आदि के समुचित एवं कारगर अनुरक्षण के लिए जिम्मेवार होगा। वह सुनिश्चित करेगा कि इनके लिए अनुमोदित सूची के अनुसार पूर्ण मात्रा में भण्डार तथा स्पेयर पुर्जे विद्यमान हैं। महीने में कम से कम एक बार वह झंडियों, सिगनल

बत्तियों, डेटोनेटरों, औजारों तथा यंत्रों का निरीक्षण करेगा और सुनिश्चित करेगा कि उक्त उपकरण अपने में पूर्ण और अच्छी स्थिति में है। वह यह भी देखेगा कि कोई दोषपूर्ण या खोई सामग्रियों को बदल दिया गया है या नहीं।

(3) कार्यकारी दल का सिग्नलों तथा उपकरणों का ज्ञान - प्रत्येक विद्युतीय मार्ग या निर्माण कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि -

i) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक कर्मचारी को हाथ के सिगनलों एवं पटाखा (डेटोनेटर) सिगनलों का सही-सही ज्ञान है, और

ii) उसके कार्यक्षेत्र के अंतर्गत नियुक्त प्रत्येक शिरोपरि उपस्कर कार्यदल को प्रशासन के द्वारा, अन्य औजारों या यंत्रों के अलावा दो सेट झंडी सिगनल, दो हाथ सिगनल बत्तियाँ और 12 पटाखे (डेटोनेटर) दिए गए हैं।

(4) कर्मचारी की जिम्मेवारी और उपकरण -

(ए) कार्य के समय कर्मचारी उस गैंग के वरिष्ठ सदस्य की देखरेख में रहेंगे जो किये जा रहे सभी कार्यों के निर्धारित नियमों तथा ऐसे अनुदेशों के अनुसार जो रेल प्रशासन द्वारा विशिष्ट रूप से जारी किए गए हो ठीक-ठीक ढंग से किये जाने के लिए जिम्मेवार होगा। विद्युतीय उपकरण पर या उसके समीप कार्य कर रहे अशिक्षित कर्मचारी के मामलें में उनकी सुरक्षा को प्रभावित करने वाली कार्य की परिस्थितियाँ, और विद्युतीय उपकरण की सुरक्षा प्रभारी कर्मचारी द्वारा उन्हें भली-भाँति समझाई जायेगी।

(बी) प्रत्येक सदस्य अपने कार्य से सम्बन्धित सुरक्षा के लिए पूर्व सतर्कता से तथा उनके अनुपालन से पूर्ण परिचित होगा।

(5) पेन्टोग्राफ की निगरानी के लिए गश्ती कर्मचारी –

(ए) सभी शिरोपरि उपस्कर लाइन कर्मचारी, जब वे गश्ती पर हों, गुजरने वाले बिजली चल स्टॉक के पेन्टोग्राफों पर निगरानी रखेंगे और यदि कोई दोष नजर आता है, तो वे इसकी रिपोर्ट कर्षण शक्ति नियंत्रक को यथा शीघ्र आपात टेलीफोन सॉकेट द्वारा या यदि आपात टेलीफोन सर्किट नहीं हो, तो किसी अन्य टेलीफोन द्वारा बिजली चल स्टॉक का नम्बर, दोष की स्थिति और समय, जब उसे नोट किया का विवरण देते हुए, देगा।

(बी) कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषपूर्ण पेन्टोग्राफ की सूचना कर्षण लोको नियंत्रक को देगा जो बिजली और चल स्टॉक को दोषपूर्ण पेन्टोग्राफ के परीक्षण के लिए यथा संभव शीघ्र रोक देने की व्यवस्था करेगा।

(6) रेल कर्मचारी द्वारा असामान्यताओं की सूचना देना –

(ए) किसी रेल कर्मचारी द्वारा शिरोपरि उपस्कर या किसी अन्य कर्षण उपस्कर जिसमें बांड भी शामिल है , में देखे गए सभी ब्रेक डाउन या दोषों की सूचना तुरंत कर्षण शक्ति नियंत्रक को दी जायेगी। ऐसे मामलों में जब कि उसे सूचना नहीं दी जा सकती हो, तो समीपवर्ती स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक, स्टेशन मास्टर, वरि.से.इंजी. (शिरोपरि) या सहायक विद्युत इंजीनियर (क.वि.) को सूचित किया जायेगा। प्रतिबाधा बंध(इम्पीडेंस बांड) के मामले में सहायक सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर को सूचना दी जायेगी। स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर जिसे ब्रेक डाउन या दोषों की सूचना दी जायेगी, तुरंत कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा। संचार की विफलता के मामले में यातायात के संचालन में वह अपने स्वविवेक का उपयोग करेगा और सबसे समीपवर्ती कर्षण पदाधिकारी को सूचना देगा।

(बी) जब शिरोपरि उपस्कर पर ऐसे दोषों का पता चलता है जिनसे विद्युत इंजनों, विद्युत मल्टीपुल यूनिट के पेन्टोग्राफ को क्षति होने की संभावना है, तो इसकी सूचना पाने वाला रेल कर्मचारी कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना देगा जो आगे सेक्शन नियंत्रक को, प्रचालन नियमों के अनुसार स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को आवश्यक सतर्कता आदेश जारी करने की व्यवस्था करने को कहेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक भी संबंधित कर्षण वितरण पर्यवेक्षक को सहायक नियम 17.04(1) के अनुसार पेन्टोग्राफ लोअर बोर्ड के प्रदर्शन की व्यवस्था करने के लिए सूचित कररेगा।

(सी) शिरोपरि (ओवरहेड) लाइन के टूट जाने के मामले में इसका पता लगाने वाला रेल कर्मचारी यह सुनिश्चित करेगा कि जब तक कोई प्राधिकृत व्यक्ति घटना स्थल पर पहुँच न जाए कोई व्यक्ति लाइन के सम्पर्क में न आने पाये। प्रभावित लाइन को डेड और अर्थिंग करने की अविलम्ब कार्रवाई प्राधिकृत व्यक्ति करेंगे।

(7) लोको पायलट का शिरोपरि उपस्कर पर निगरानी रखना –

(ए) विद्युतीकृत सेक्शनों में काम करने वाले सभी लोको पायलट (डीजल तथा विद्युत) जहाँ तक संभव हो तथा जिससे उनकी प्राथमिक ड्यूटी में किसी प्रकार हस्तक्षेप न हो, शिरोपरि उपस्कर पर निगरानी रखेंगे।

(बी) जब शिरोपरि उपस्कर में ड्रॉपरों या कैटेनरी के सम्पर्क तार के टूट जाने जैसा मामूली दोष पाया जाता है तो बिजली इंजन/विद्युत मल्टीपुल यूनिट के लिए व्यावहारिक होगा कि वह दोषपूर्ण सेक्शन में फिसलते हुए जाए, परन्तु अगले

स्टेशन पर, यदि आवश्यक हो तो वगैर क्रम के ठहराव देकर स्टेशन मास्टर के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक को दोष की सूचना देंगे ।

(सी) जब शिरोपरिउपस्कर के दोष से किसी बिजली इंजन या मोटर यान के पेन्टोग्राफ के अबाध संचालन के प्रभावित होने की संभावना हो या यह क्षतिकारक हो तो विद्युत लोको पायलट /मोटरमैन अपने इंजन यूनिट के सर्किट ब्रेकर को ट्रिप कर देगा और तुरंत पेन्टोग्राफ को गिरा देगा । दोषपूर्ण सेक्शन को पार कर जाने के बाद वह नजदीकी आपात सर्किट तक कर्षण का स्पर्श बनाये रख सकता है और असामान्यता का पूर्ण विवरण देते हुए कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना देने की कोशिश करेगा ।

(डी) यदि आवश्यक हो तो कहीं आपात ठहराव भी दिया जाना चाहिए ।

(ई) शिरोपरि उपस्कर में बड़ा ब्रेक डाउन हो जाने के मामले में जिससे गाड़ियों को रोकना अपेक्षित हो , ऐसे ब्रेक डाउन का पता पाने वाला लोको पायलट ब्रेक डाउन का विवरण देते हुए नजदीकी आपात टेलीफोन सर्किट के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना देगा और यदि सर्किट उपलब्ध न हो तो नजदीकी स्टेशन मास्टर के माध्यम से या किसी अन्य टेलीफोन सर्किट से सूचना देगा । कर्षण शक्ति नियंत्रक, ऐसी सूचना पाने पर सेक्शन नियंत्रक को समुचित अनुदेश देगा और यदि आवश्यक हो तो प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों का संचालन बंद करने की भी राय देगा ।

7(ए) जब शिरोपरि उपस्कर का कोे सेक्शन दोषपूर्ण पाया जाय तो बिजलीकृत सेक्शन में नियंत्रकों, स्टेशन मास्टरों और गाड़ी दस्ते द्वारा विशेष सावधानियाँ ।

1. विद्युतीकृत सेक्शन में, शिरोपरि उपस्कर दोषपूर्ण होने पर, कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषपूर्ण सेक्शन का तुरंत पता लगायेगा और उसे अलग कर देगा । दोहरी और बहुलाइन सेक्शन में भी उसी मार्ग दूरी पर समीपवर्ती रेलपथ पर का दोषहीन सेक्शन भी दोषपूर्ण सेक्शन की ही तरह, अलग कर दिया जायेगा । उसके पश्चात कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषपूर्ण पाये गए सेक्शन और दोषहीन सेक्शन के सेक्शन नियंत्रक को उन्हें अस्थायी रूप से अलग कर दिये जाने की सूचना देगा ।

2. कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना प्राप्त होने पर सेक्शन नियंत्रक तुरंत निम्नप्रकार के अनुसार कार्रवाई करेगा -

ए) **दोषपूर्ण सेक्शन** - सेक्शन नियंत्रक प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा कि वे दोषपूर्ण सेक्शन को ऐसा समझे जैसे कि वह आपात पावर ब्लॉक के अन्तर्गत हो और तदनुसार कार्रवाई करें ।

बी) अस्थायी **तौर पर अलग किया हुआ दोशहीन सेक्शन**- सेक्शन नियंत्रक यह जाँच करेगा कि शिरोपरि उपस्कर में दोष आने से पहले दोषपूर्ण सेक्शन के ब्लॉक सेक्शनों में से किसी के अन्दर कोई गाड़ी चली गई थी या नहीं । यदि नहीं, तो वह कर्षण शक्ति नियंत्रक को अस्थायी तौर पर अलग किए गए दोषहीन सेक्शन को पुन: शक्तियुक्त करने के लिए सूचित करेगा । शिरोपरि उपस्कर में दोष उत्पन्न होने से पहले दोषपूर्ण सेक्शन में ब्लॉक सेक्शन के अन्दर कोई गाड़ी चली गई है तो सेक्शन नियंत्रक दोषपूर्ण सेक्शन में गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को तुरंत सूचना देगा और उन सेक्शनों में भी जिसके अंदर दोषहीन शिरोपरि उपस्कर को अस्थायी तौर पर अलग कर दिया गया है, प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके सूचना देगा कि वे उस समय तक संबंधित ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश की अनुमति नहीं देंगे जबतक पहली गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट दोनों को निम्नलिखित प्रकार के सतर्कता आदेश जारी नहीं कर दिए जाते हैं -

i) अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए, विशेष सतर्कता रखते हुए उस गति से आगे बढ़े जो 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो ।

ii) तेज नजर रखें और किसी बाधा के, जो समीपवर्ती सकती है, लाइन/लाइनों से किसी अतिलंघन (इनफ्रिंजमेंट) के कारण आ आते ही रूक जाने के लिए तैयार रहे । यह देखने के लिए भी तेज नजर रखें कि शिरोपरि उपस्कर पर कोई असामान्यता जैसे - तार का लटकना, कैन्टीलीवर अवयवों का टूटना और लटकना आदि तो नहीं है ।

iii) अगले स्टेशन पर पहुँचते ही सूचना दें कि जिस सेक्शन से होकर आए हैं वह गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं ।

2.1 केवल इन कार्रवाईयों के बाद सेक्शन नियंत्रक, कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा कि आवश्यक सतर्कतायें वरती गई हैं।

3. सेक्शन नियंत्रक से सूचना पाकर, कि गाड़ियों की सुरक्षा के लिए आवश्यक सतर्कतायें वरती गई हैं ,कर्षण शक्ति नियंत्रक अस्थायी रूप से अलग किए गए दोषहीन सेक्शनों को फीड संग्रहित (रीस्टोर) करेगा।

4. प्रभावित सेक्शन में सतर्कता आदेश सहित पहली गाड़ी भेजने के बाद उसके बाद की गाड़ी सेक्शन नियंत्रक की अनुमति लिए बिना प्रवेश करने नहीं दी जायेगी। गति प्रतिबंधों को हटाने की कार्रवाई ऊपर संदर्भ के अनुसार लोको पायलट और गार्ड से रिपोर्ट प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर के साथ परामर्श करके सेक्शन नियंत्रक द्वारा की जायेगी। सेक्शन नियंत्रक, तब कर्षण शक्ति नियंत्रक को गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड के रिपोर्ट को सूचित करेगा कि शिरोपरि उपस्कर में कोई अतिलंघन और/या असामान्यता तो नहीं है । गति प्रतिबंध हटाने के संबंध में जब तक निर्णय नहीं ले लिया जाता, प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ियों को उपर्युक्त पैरा में बताये अनुसार गति प्रतिबंधों और अन्य सतर्कताओं का सफ-साफ उल्लेख करते हुए सतर्कता आदेश जारी किए जाते रहेंगे।

5. यदि प्रभावित सेक्शन में कोई गाड़ी प्रवेश कर चुकी है और शिरोपरि उपस्कर में टेंशन नहीं होने के कारण 5 मिनट से अधिक समय से खड़ी है, शक्ति आपूर्ति चालू हो जाने पर लोको पायलट 10 कि.मी.प्र.घं.की अधिकतम चाल से अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए अत्यन्त सावधानी के साथ ताकि कोई बाधा आने पर तुरंत रूक सके, स्टेशन की तरफ आगे बढ़ेगा। लोको पायलट और गार्ड दोनों ही समीपवर्ती लाइन/लाइनों पर यह देखने के लिए तेज नजर रखेंगे कि शिरोपरिउपस्कर में तार लटकने, कैण्टी लीवर अवयवों के टूटने या लटकने आदि जैसे असामान्यताएं तो नहीं हैं और अगले स्टेशन पर रिपोर्ट देंगे कि ठहराव के बाद सेक्शन के जिस हिस्से पर गाड़ी चली है वह गाड़ियों के आवागमन के लिए सुरक्षित है या नहीं।

यदि पास में कोई आपात संचार सॉकेट उपलब्ध हो जहाँ कि बीच सेक्शन में गाड़ी खड़ी थी तो लोको पायलट/ सहायक लोको पायलट कर्षण शक्ति नियंत्रक से सम्पर्क करेगा और आदेश प्राप्त करेगा।

6. जब विद्युतीकृत सेक्शन में कोई गाड़ी रूक जाए और रूकने का कारण तुरंत स्पष्ट न हो तो चालक और गार्ड सामान्य नियम 6.03 के अंतर्ग नियमों के अनुसार गाड़ी की रक्षा करने वाले तुरंत कार्यवाही करेंगे।

(8) **<u>बिजली उपस्कर तक पहुँच</u>** :-

(क) कर्षण शक्ति नियंत्रक की पूर्वानुमति के बिना किसी भी अनाधिकृत /अप्राधिकृत व्यक्ति को किसी आइसोलेटर या अन्य यंत्र के जो बिजली उपस्कर का अंग हो या उसके संबंध में प्रयोग किया जाता हो, पास पहुँचने या उसे संचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ख) कर्षण शक्ति नियंत्रण की पूर्वानुमति के बिना मुख्य चालू लाइन या लूप लाइन/लाइनों के फीड को प्रभावित करने वाला स्वीच न तो बंद किया जाएगा और न खोला जाएगा। इस नियम का एक अपवाद यह है कि आपतकालीन स्थिति में प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा ये स्वीच खोले जा सकते हैं। सेक्शन या पृथक्कारी स्वीचों के संचालन की रिपोर्ट हर मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक के पास दी जाएगी।

(ग) सभी बाहरी स्वीचों की चाभियाँ सामने शीशा लगे हुए बक्से में ताला बंद कर स्टेशन मास्टर केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या अन्य किसी व्यक्ति की देख रेख में जो स्वीचों के आस पास ही उपलब्ध हो सके, रखी जाएगी। चाभियाँ किसी प्राधिकृत व्यक्ति के माँग प्रस्तुत करने पर दी जाएगी और प्राप्ति के लिए उसका हस्ताक्षर इसी प्रयोजन के लिए रखी गई पुस्तिका में करा लिया जाएगा।

(घ) चालू उपस्कर वाले चैम्बर या बाड़े (इंक्लोजरर्स) सामान्य रूप से बंद रखेंगे जिनमें ताला बंद रहेगा और चाभियाँ किसी प्राधिकृत व्यक्ति के देख रेख में रहेगी। एक डुप्लीकेट चाभी सामने स्थायी शीशा लगे बक्से में मंडल जिला बिजली अभियंता (कर्षण) वितरण द्वारा अधिसूचित स्थान पर रखा रहेगा। आपात स्थिति के समय बक्से के हरेक उपयोग का रिकार्ड रखा जाएगा।

चाभी बोर्ड के शीशे को तोड़ देने की स्थिति में चाभी या चाभियाँ उस समय तक सहायक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर की देख रेख में रखी रहेगी जब तक शीशा फिर से नहीं लगा दिया जाता। कर्षण शक्ति नियंत्रक इसका रिकार्ड रखेगा कि चाभी कहाँ रखी गई हैं ताकि आपात स्थिति में वह कार्यदल को निर्देश दे सकें।

जब डुप्लीकेट चाभी प्राप्त करने के लिए शीशे को तोडा जाय तो संबंधित कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) को शीशा लगाने के लिए तुरंत सूचना दी जाएगी। शीशा बदल कर लगाने वाला व्यक्ति उस प्राधिकृत का हस्ताक्षर प्राप्त करेगा जो पुन: स्थापना की तारीख लिखेगा।

(ड.) सामान्य दशाओं में सक्रिय बिजली उपस्कर वाले चैम्बर या बाड़े में जो काम करने वाला व्यक्ति उस चैम्बर या बाड़े की चाभी अपने पास रख लेगा । चैम्बर या बाड़े में ताला बंद होने के तुरंत बाद उसकी चाभियाँ उस व्यक्ति को वापस की जाएगी जिसके पास ये सामान्य रूप से रहती है।

(च) कार्यानुमति तब तक रद्द नहीं की जाएगी जब तक चाभियाँ बक्से में वापस नहीं रख दी जाती या उस व्यक्ति को नहीं दे दी जाती जिसकी देख रेख समें सामान्य रूप से रखा जाता है ।

(छ) आपात स्थिति में कर्षण नियंत्रक के विशेष निर्देशानुसार कोई स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर ऐसे स्वीचों को संचालित कर सकता है । प्रत्येक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर उसके स्टेशन पर या उसके केबिन के पास ऊपरी उपस्कर को शक्ति के नियंत्रण के लिए व्यवस्थित पृथक्कारी स्वीचों की स्थिति की पूर्ण जानकारी रहेगी और आपात स्थिति में उन्हें खोलने और बंद करने के सही तरीके की जानकारी होनी चाहिए ।

(ज) ऊपरी उपस्कर में असामान्यता की कोई रिपोर्ट होने पर और यदि कर्षण वितरण कर्मचारी की राय में किसी सेक्शन का पृथककरण आवश्यक समझा जाय तो वह कर्षण शक्ति नियंत्रण के साथ जिस सेक्शन की जरूरत है उसकी पृथककरण की व्यवस्था करेगा । यदि स्थानीय संचालन द्वारा ऐसा पृथककरण संभव होगा तो वह स्वयं संचालन करेगा और कर्षण शक्ति नियंत्रक को इसकी सूचना देगा ।

(झ) यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक पृथक्कारी स्वीच को खुला या बंद रखना चाहता हो तो वह सहायक कर्षण फोरमैन ऊपरी उपस्करों या स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या किसी प्राधिकृत व्यक्ति को अपेक्षित स्वीच संचालित करने को कहंगा । आदेश पालन करने के बाद वह व्यक्ति स्वीच को 'खुला या बंद' स्थिति में जैसा भी मामला हो, ताला बंद कर देगा और कार्यवाही की सूचना कर्षण शक्ति नियंत्रक को दे देगा । इस प्रकार के प्रत्येक परिचाहन का रिकार्ड संबंधित व्यक्ति ही रखेगा ।

(9) विद्युतीय मार्ग तथा निमार्ण का निरीक्षण ए.सी. कर्षण मैनुअल तथा समय-समय पर रेल प्रशासन द्वारा जारी किए गए अनुदेशो के अनुसार किया जाएगा ।

(10) **<u>कर्षण वितरण कार्यदल की सुरक्षा</u>** :-

(क) ऊपरी उपस्कर पर कोई भी कार्य, जिससे लाइन में बाधा पड़ने की संभावना है, तब तक आरंभ नहीं किया जाएगा जब तक -

(i) आवश्यक कार्यनुमति नहीं प्राप्त हो गई हो, और

(ii) या तो आवश्यक यातायात अवरोध (ब्लॉक) प्राप्त नहीं हो गया हो तो सामान्य नियम 15.09 के अंतर्गत आवश्यक सिगनल नहीं प्रदर्शित किये गए हों ।

(ख) ऊपरी उपस्कर पर काम शुरू करने से पहले या ऊपरी उपस्कर के ब्रेक डाउन के मामले में जब किसी गाड़ी को सावधानी पूर्वक बढ़ाना आवश्यक हो जाए तो ऐसी अधिसूचना के लिए जिम्मेदार कार्यदल/दलों का प्रभारी व्यक्ति प्रचलित /लागू नियमों के अनुसार सतर्कता आदेश जारी कराने की व्यवस्था करेगा ।

(ग) ऊपरी उपस्कर की जब मरम्मत चल रही हो या किसी अन्य बाधा के कारण जब चालक को यह संकेत देना हो कि उसे रूकना है या सावधानी पूर्वक आगे बढ़ना है या पेन्टोग्राफ नीचे कर लेना है, आवश्यक हो जाय तो इसकी सूचना सेक्शन नियंत्रक/सहायक स्टेशन मास्टर को कर्षण शक्ति नियंत्रक/विद्युत चार्जमैन/लाइनमैन/ फीटर द्वारा परिशिष्ट-2 में दर्शाए गए निर्धारित प्रोफार्मा ईआरडी 3 में उन कर्षण संरचनाओं का जिनके बीच इनका पालन करना है दी जाएगी और उसके लिए विहित पावती प्राप्त की जाएगी । सूचना प्राप्त होने पर सेक्शन कंट्रोलर/ए.एस.एम. नियमानुसार तुरंत कार्रवाई करेगा । मरम्मत का कार्य पूरा होने के बाद कर्षण शक्ति नियंत्रक /बिजली चार्जमैन/लाइनमैन/फीटर सेक्शन कंट्रोलर/ए.एस.एम. को दी गई नोटिस को विहित प्रोफार्मा की अपेक्षित पन्नी जारी कर रद्द करेगा ।

(11) (क) स्वीचों के संचालन कार्यानुमति का जारी करना और अन्य महत्वपूर्ण संवाद से संबंधित सभी सूचनाओं को प्रेषक और प्राप्तकर्त्ता दोनों द्वारा भेजने और प्राप्त करने का समय देकर एक रजिस्टर में अभिलिखित किया जायेगा ।

(ख) स्वीचों के संचालन और कार्यानुमति के जारी करने की पुष्टि प्राइवेट नंबर के द्वारा की जाएगी ।

(ग) प्राइवेट नंबर के साथ-साथ सभी सूचना, विशेष रूप से इसी प्रयोजन के लिए रखी गयी पुस्तिकाओं से जारी की जाएगी और उन्हें में प्राप्त की जाएगी ।

(घ) वह व्यक्ति जो विद्युत अवरोध (ब्लॉक) की माँग करता और उसे प्राप्त करता है विद्युत की आपूर्ति के पूर्वस्थिति में आने से पहले उसी व्यक्ति के द्वारा इसे मद्द करना चाहिए । प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करने वाले व्यक्ति टेलीफोन पर एक दूसरे के नाम से परिचित हो जाने चाहिए ।

(12) **<u>बिजली उपस्कर पर कार्य</u>** :-

(क) कार्य आरंभ करने से पहले और पूरे समय के लिए जब तक बिअजली उपस्कर में से किसी भाग या उससे संलग्न अंश पर काम किया जाता हो तो बिजली उपस्कर के उस भाग को, इसमें नीचे लिखे खंड (ख) और खंड (ग) को छोड़ कर निष्क्रिय बना दिया जाएगा और भूयोजित कर दिया जायेगा । कार्य करने वाले, प्रत्येक दल को अलग भूयोजनों द्वारा सुरक्षित किया जाएगा । जब ऊपरी उपस्कर को या संप्रेषण लाइनों को भूयोजित करना आवश्यक हो तो कम से कम दो भूयोजन काम में लगाये जाएंगे जिनमें से एक-एक कार्य करने वाले दल के दोनों तरफ रहेंगे ।

(ख) आभ्यन्तर उच्च वोल्टता वाले बिजली उपस्कर को छोड़कर ऐसे बिजली उपस्कर पर जो सक्रिय है या निष्क्रिय है जिसे भूयोजित नहीं किया गया है, प्राधिकृत कर्मचारी काम कर सकते हैं पर शर्त यह है कि ऐसे कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए पूर्ण पूर्व सतर्कता हो, प्राधिकरण और पूर्व सतर्कताएँ रेल प्रशासन द्वारा विहित की जायेगी ।

(ग) ऐसे आभ्यन्तर उच्च वोल्टता वाले बिजली उपस्कर पर जो भूयोजित नहीं है परंतु विद्युत ऊर्जा की मुख्य आपूर्ति से इस तरीके से इस पृथक किया हुआ है कि इस पर कार्य करना सुरक्षित है, प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा कार्य किया जा सकता है । इन शर्तों को समाहित करने वाली पूर्व सतर्कताएँ रेल प्रशासन विहित करेगा ।

(घ) अवरोधकों या पृथक्कारी स्विचों पर, जिन्हें अनुरक्षण के लिए बिजली उपस्कर को पृथक करे के प्रयोजन से खोला गया हो, खतरों की नोटिस रिमोट कंट्रोल सेंटर में तत्संबद्ध स्विचों पर सुस्पष्ट स्थिति में प्रदर्शित की जायेंगी और यदि संचालन स्थानीय तौर पर हाथ से किया गया हो तो खतरे के बोर्ड उसके अतिरिक्त अवरोधक पर या स्विच के परिचालन हत्थे पर या पृथक्कारी के बाड़े पर और नियंत्रण उपकरण पर भी प्रदर्शित किये जायेंगे ।

(ड.) किसी सक्रिय या भूयोजित नहीं किए हुए इनडोर या आउटडोर 400 वोल्ट से अधिक के उपस्कर पर काम करने की अनुमति नहीं है । पृथक्करण परीक्षा लेने का प्रयोजन ही ऐसा अवसर है जब अनुरक्षण कर्मचारी भूयोजित नहीं किए हुए उपस्कर पर उस दशा में काम कर सकते हैं जब कि यह पृथक कर दिया गया हो । परीक्षण पूरा होने पर कोई कार्य आरंभ करने से पहले उपस्कर भूयोजित कर दिया जाएगा ।

(च) इंसुलेटेड ओभर लैप स्पैन या सेक्शन विसंवाहकों पर तब तक कार्य आरंभ नहीं किया जाएगा जब तक दोनों तरफ ऊपरी उपस्कर के संबद्ध सेक्शन निष्क्रिय नहीं कर दिए जाते और उन्हें भूयोजित नहीं कर दिया जाता । संक्शनिंग प्वाइंट के मामले में आइसोलेटिंग स्वीच, ब्रिजींग या सेक्शनिंग जो ओभर लैप स्पैन को ब्रिज करता है, बंद कर दिया जाएगा ।

(छ) ऊपरी उपस्कर के खतरा - क्षेत्र में कार्य - ऊपरी उपस्कर के किसी ऐसे सेक्शन में जो सामान्य रूप से सक्रिय है या उससे संलग्न या ऐसे उपस्कर के आलंब के किसी मार्ग पर जो ऊपरी उपस्कर के सक्रिय भागों में 2 मीटर (6 फीट 7 इंच) से कम दूरी पर स्थित है, काम आरंभ करने से पहले इन्हें निष्क्रिय बना कर भूयोजित कर दिया जाएगा । काम करने वाले दल के दोनों ओर कम से कम दो भूयोजनों की व्यवस्था की जाएगी ।

(13) **<u>सेवा भवन (सर्विस बिल्डिंग) और सक्रिय उपस्कर के इर्द - गिर्द संरचनाओं पर कार्य करना</u>** :-

(क) जब सेवा भवनों और ऊपरी उपस्कर के समीप संरचनाओं पर कार्य करने की जरूरत तो रेल कर्मचारी विशेष ध्यान यह सुनिश्चित करने के लिए देगा कि औजार, माप लेने वाले फीते, सामक्रियां आदि इस स्थिति में नहीं रखे गये हैं, जहॉं से उनके गिरने या बिजली उपस्कर से संपर्कित होने की संभावना है ।

(ख) जहॉं भी ऐसा कार्य उन दशाओं में करना है जिनमें कार्य करने वालों या अन्य व्यक्तियों को खतरा है वहॉं प्राधिकृत ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों के उपस्थित रहने की व्यवस्था की जाएगी जो संबंधि व्यक्ति की सुरक्षा के लिए यथा आवश्यक पूर्व सतर्कताएँ बरतेंगे ।

(14) **<u>सक्रिय ऊपरी उपस्कर को सहारा देने वाले संरचनाओं पर काम करना</u>** :-

(क) ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों को छोड़कर अन्य कोई व्यक्ति किसी ऐसी संरचना पर जो ऊपरी उपस्कर का आलंब है, बिना कार्यानुमति कार्ड प्राप्त किए हुए न तो चढ़ेगा और न काम करेगा । मंडल बिजली इंजीनियर की लिखित अनुमति के बिना किसी संरचना पर कार्य आरंभ नहीं किया जाएगा और न ही कोई वस्तु चिपकाई जाएगा (देखें सामान्य नियम)

(ख) ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय बना देने के बाद किसी संरचना के खतरा क्षेत्र में जब कार्य आरंभ करना हो तो ऊपरी उपस्कर का परीक्षण और इसे भूयोजित करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को छोड़कर कोई अन्य कर्मचारी संरचना पर चढ़ने की चेष्टा नहीं करेगा जब तक वह व्यक्तिगत रूप से कार्य करने वाले दल के प्रभारी व्यक्ति से संरचना प चढ़ने का निश्चित आदेश नहीं प्राप्त कर लेता है तथा इन आदेशों अतिरिक्त कोई सूचना या सिगनल इस संबंध में अनुमत्य नहीं है ।

(ग) दल के प्रभारी व्यक्ति के यहाँ से एक अन्य व्यक्ति द्वारा काम करने वाले व्यक्ति को आदेश दिए जायें। ऐसा व्यक्ति दल के प्रभारी व्यक्ति द्वारा संवाद वाहक के रूप में व्यक्तिगत रूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा और लाइन मैन से निम्न पद का व्यक्ति नहीं होगा।

(घ) खंड (ग) में कार्य करने वाले व्यक्तियों को आदेश पहुँचाने के लिए प्रतिनियुक्त सभी व्यक्तियों को कार्य करने वालों से पहले ही परिचित करा दिया जाएगा और कार्य करने वालों को सूचित कर दिया जाएगा कि संरचनाओं पर चढ़ने संबंधी आदेश उन प्रतिनियुक्त व्यक्तियों के सिवाय अन्य सव्यक्तियों द्वारा दिए जाने पर किसी दशा में स्वीकृत नहीं किए जाएंगे।

(ड.) प्रभारी व्यक्ति या खंड (ग) के अंतर्गत प्रतिनियुक्त व्यक्ति संरचना पर चढ़ने के लिए अपने आदमियों को आदेश देने से पहले यह बतायेगा कि ऊपरी उपस्कर का कौन सा सेक्शन निष्क्रिय है और कौन सा सेक्शन सक्रिय है और संरचनाओं का कौन सा भाग कार्य करने के लिए सुरक्षित है। प्रभारी व्यक्ति खंड (ग) के अंतर्गत प्रतिनियुक्त व्यक्ति स्वयं इस बात संतुष्ट हो लेगा कि उन सभी काम करने वालों ने, जिनको उसने संरचना पर चढ़ने का आदेश दिया है, उसके विवरण को साफ-साफ समझ लिया है।

(च) बहु मार्गों पर एक छोर से दूसरे छोर तक फैली संरचनाओं पर जहाँ ऊपरी उपस्कर के एक या अनेक सेक्शनों के समीप काम चल रहा हो, प्रभारी व्यक्ति लाइन या लाइनों को काम पूरा हो जाने पर सक्रिय बनाने से पहले यह सुनिश्चित कर लेगा कि लाइन या लाइयों के समीप खतरा क्षेत्र से सभी आदमी और सामग्रियाँ हटा ली गई हैं।

(छ) जहाँ दो या अधिक मार्गों (ट्रैकों) का ऊपरी उपस्कर एक ही संरचना पर आलंबित हो और एक मार्ग के ऊपरी उपस्कर पर कार्य कराना है जब कि पार्श्ववर्ती मार्ग का ऊपरी उपस्कर सक्रिय है तो कर्मचारी काम पूरा करने के लिए ऊपरी उपस्कर तक बूम के सहारे पहूँच पाने के निमित्त सक्रिय ऊपरी उपस्कर पर न काम करेगा और न चढ़ेगा। जहाँ आवश्यक होगा, सीढ़ियाँ रेस्सल या ऐसे साधन काम पूरा करने के लिए ऊपरी उपस्कर तक पहुँचने के निमित्त प्रयोग में लाये जायेंगे।

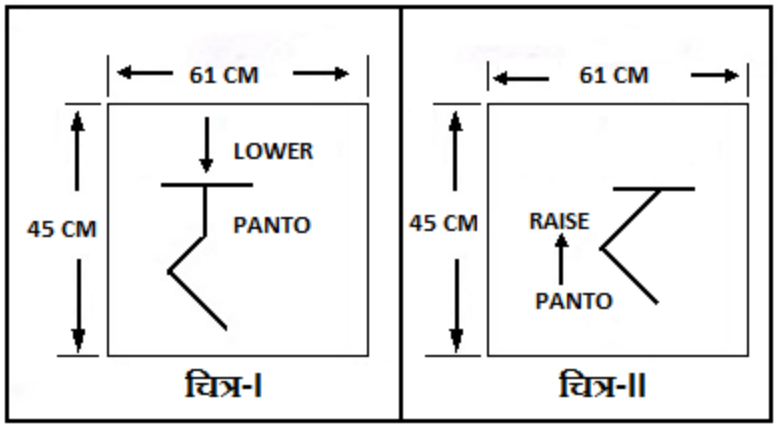
(15) **<u>सरंचनाओं की रंगाई</u>** :- केवल जब कार्यानुमति प्राप्त हो गई हो और ऊपरी उपस्कर ठीक ढंग से भूयोजित कर दिया गया हो तो किसी सक्रिय उपस्कर से 2 मीटर से कम दूरी पर की पथ संरचनाओं के भाग खुरचे साफ किए और रंगे जा सकते हैं। ऊपरी उपस्कर की संरचनाओं के दूसरे भाग के ऊपर लाइनों के सक्रिय होने पर साफ किए और रंगे जा सकते हैं जब तक कि उस स्थल पर विशेष परिस्थितियों के कारण यह असुरक्षित या अनुचित सिद्ध न हो जाए और ऐसे मामले में उपस्कर को निष्क्रिय बनाकर भूयोजित करने के बाद ही काम किया जाएगा।

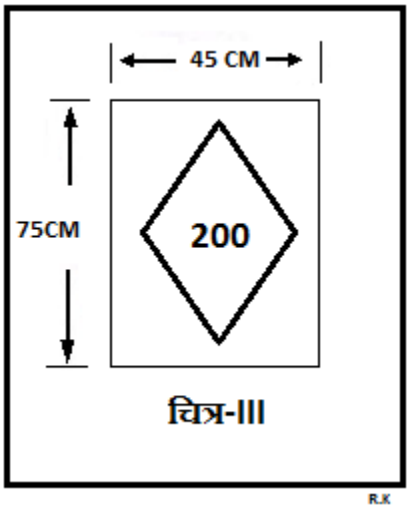
(16) **<u>सिगनल दिखाना</u>** :-

(क) जब ऊपरी उपस्कर के मरम्मत के अधीन होने या किसी अन्य बाधा के कारण चालक को यह सूचित करना आवश्यक हो जाये कि उसे ठहर जाना है या सावधानी पूर्वक सिगनलों तक आगे बढ़ना है जैसा कि सा.नि. 15.09 के अंतर्गत उल्लिखित है तो इसे कर्षण कर्मचारियों द्वारा कार्यान्वित किया जायेगा।

(इस सूचक बोर्डों का आकार क्या माप सहायक नियम 15.09(1) के अनुसार होगा। इसके अलावे यह सूचक बोर्ड अपने अलग-अलग खंभों पर लगाये जाने के जगह पटरी तल से 2.13 मीटर की उंचाई पर ऊपरी उपस्कर कर्षण मस्तुओं पर लगाये जायेंगे।)

(ख) जब ऊपरी उपस्कर के दोषपूर्ण हो जाने के कारण, बिजली चल स्टॉक के पेंटोग्राफ को नीचे करना आवश्यक हो जा, तो एक अस्थायी पेंटो लोअर बोर्ड जैसा चित्र। में है, अवरोध से एक मास्ट आगे ऊपरी उपस्कर मास्ट पर लगा दिया जाएगा। चालक को यह सूचित करने के लिए वह दोषपूर्ण सेक्शन में पहुँच रहा है, एक चेतावनी बोर्ड जैसा चित्र-III में है, 200 मीटर की दूरी पर मास्ट पर लगा दिया जाबगा। पेंटों को उटाने की सूचना देने के लिए एक दूसरा बोर्ड जैसा चित्र ।। में है, दोषपूर्ण सेक्शन के बाद मास्ट पर लगा दिया जाएगा।





ये बोर्ड कर्षण मास्ट पर पटरी तल से 2.13 मीटर की ऊंचाई पर लगाये जायेंगे । ये बोर्ड चाहे स्थायी हो या अस्थायी रात के समय स्थायी बत्तियों या हाथ बत्तियों से प्रकाशित किए जायेंगे ।

इस व्यक्ति को पीले रंग का बोर्ड जिसमें पेंटों लोअर का प्रतीक हो, लेकर दोषपूर्ण सेक्शन के दो मास्ट आगे चालक को अपना पेंटोग्राफ नीचे कर लेने के लिए सूचना देने के लिए तैनात किया जायेगा । चालकों द्वारा सतर्कता पालन सुनिश्चित करने के लिए दोहरे लाइन सेक्शन पर अवरोध के स्थल से पहले पड़ने वाले स्टेशन पर और इकहरे लाइन सेक्शन के मामले में दोनों तरफ के स्टेशनों पर सभी गाड़ियाँ रोक दी जाएगी और पेंटो नीचे करने के लिए सतर्कता आदेश जारी किए जाएंगे । वे गाड़ियाँ जो सामान्यतया थ्रू चलती है इस प्रयोजन के लिए अनियमित रूप (आउट ऑफ कोर्स) से रोक दी जाएगी ।

17.04 **<u>बिजली उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति</u>** - यदि विद्युत उपस्कर या उसके किसी अन्य भाग के समीप, सक्षम रेल सेवक से भिन्न किसी अन्य व्यक्ति द्वारा काम किया जाता है तो ऐसा काम केवल तभी और उतनी ही अवधि तक किया जायेगा जब तक कि उस कार्य के प्रभारी व्यक्ति ने विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए प्राधिकृत रेल सेवक से,कार्य करने की अनुमति लिखित और विधिवत हस्ताक्षरित रूप में प्राप्त कर ली है । वह उस अनुमति को, कर्षण शक्ति नियंत्रक की जानकारी में ही जारी करेगा ।

<u>स.नि.17.04</u>

<u>(1)</u> ऊपरी बिजली उपस्कर के खतरा क्षेत्र में कार्य करना - कार्य आरंभ करने से पहले और उस संपूर्ण समय के लिए जब तक बिजली उपस्कर के किसी भाग पर या उसके इर्द गिर्द काम किया जाता है तो इन नियमों में जैसा कि उपलब्ध किया गया है उसे छोड़कर बिजली उपस्कर को निष्क्रिय बनाकर भूयोजित कर दिया जाएगा ।

निम्नलिखित पारा (4),(5),(9) तथा (10) के अनुसार कर्षण शक्ति नियुत्रक या किसी अन्य प्राधिकृत व्यक्ति से एक कार्यानुमति प्राप्त की जाएगी । कार्यानुमति प्राप्त हो जाने के बाद और ऊपरी उपस्कर के खतरा क्षेत्र के भीतर कोई कार्य आरंभ करने से पहले प्रत्येक कार्य करने वाले दल के दोनों तरफ कम से कम 2 भूयोजनों की व्यवस्था की जाएगी ।

(2) **<u>शक्ति अवरोध (पावर ब्लॉक) तथा बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर पर कार्यानुमति की प्रक्रिया</u>** -

(क) विद्युतीय अंचल के वे सभी विभाग जो शक्ति अवरोध की अपेक्षा करते हैं या जो कर्षण उपस्कर के खतरा- क्षेत्र में कार्यानुमति की अपेक्षा करते हैं या जिन्हें ऊपरी लाइन और या अनुसूचित अनुरक्षण के लिए स्थल पर उपस्थित रहने वाले बांडिग कर्मचारियों की आवश्यकता है, मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) के कार्यालय में प्रत्येक सोमवार के सुबह 10 बजे तक विहित फॉर्म में :-

(i) कार्य की प्रकृति और तिथि जब इसे करना है ।

(ii) किसके द्वारा काम किया जाना है ।

(iii) कार्य का स्थान और ब्लॉक की जाने वाली लाइन का सेक्शन ।

(iv) किन गाड़ियों के बीच अवरोध अपेक्षित है और

(v) क्या डीजल यातायात के लिए मार्ग उपलब्ध रहेगा, दर्शाते हुए विवरण प्रस्तुत करेंगे ।

(ख) सभी विभागों की आवश्यकताएं मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) के कार्यालय में समन्वित की जायेंगी और एक समेकित विवरण प्रत्येक बुधवार को 12 बजे तक संबंधित मंडल परिचालन प्रबंधक के पास यातायात और शक्ति अवरोध के साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल करने के लिए अग्रसारित कर दिया जाएगा ।

(ग) अत्यावश्यक प्रकृति वाले कार्य कर्षण शक्ति नियंत्रक से आपात अवरोध तथा कार्यानुमति प्राप्त होने पर किये जाएंगे ।

(घ) यातायात अवरोध शक्ति अवरोध तथा कार्यानुमति को शामिल करते हुए कार्य का एक साप्तहिक कार्यक्रम मंडल परिचालन प्रबंधक के कार्यालय में तैयार किया जाएगा और शुक्रवार की शाम तक सर्व संबंधित को आगामी सोमवार के आरंभ होने वाले सप्ताह के लिए भेज दिया जाएगा ।

<u>टिप्पणी</u> : पैरा 3, 4 और 5 में बताई गई प्रकिया शक्ति अवरोध प्राप्त करने के लिए अवश्य ही साप्तहिक कार्यक्रम मंडल में शामिल कर लिए जाने के बावजूद भी प्रत्येक विहित मामले में कार्यानुमति प्राप्त की जायेगी ।

(3) **<u>विद्युतीकृत सेक्शन में शक्ति अवरोध (पावर ब्लॉक) की व्यवस्था करने की प्रक्रिया</u>** :

(क) जब शक्ति अवरोध संस्वीकृत कर दिया जाएगा तो कर्षण शक्ति नियंत्रक सेक्शन नियंत्रक को एक शक्ति अवरोध संदेश (विहित फॉर्म में) दोहरी प्रतियों में संदेश वाहक के माध्यम से या टेलीफोन से गुप्त संख्या आदान - प्रदान करते हुए जारी करेगा । सेक्शन नियंत्रक, स्टेशन मास्टरों या केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों से इस बात की पुष्टि करेगा कि सेस्क्शन बिजली यातायात के लिए नीचे लिखे नियम (11) (ख) में उल्लेख के अनुसार अवरूद्ध रहेगा । इसके बाद वह या तो संदेश की एक प्रति विधिवत पावती स्वीकृत करके उस पर समय का अवरोध कब तक के लिए दिया जाएगा, उल्लेख करते हुए वापस भेज देगा या कर्षण शक्ति नियंत्रक को गुप्त संख्या द्वारा समर्थित वही सूचना देते हुए टेलीफोन पर संदेश देगा । इसके बाद कर्षण शक्ति नियंत्रक सेक्शन नियंत्रक द्वारा उल्लिखित समय पर संबंधित बिजली उपस्कर के हिस्से को निष्क्रिय बनाने और पृथक करने की व्यवस्था करेगा और उपर्युक्त पैरा (2) तथा (3) में उल्लेख के अनुसार उस पर एक कार्यानुमति जारी करेगा ।

(ख) तथापि आपात् मामलों में कर्षण शक्ति नियंत्रक पहले पावर का स्विच बंद कर देगा और उसके बाद सेक्शन नियंत्रक को आरोपित शक्ति अवरोध तथा ऐसा किये जाने के कारणों की सूचना देगा ।

(ग) जब बिजली उपस्कर के अंश पर कार्यानुमति रद्द कर दिया गया हो और कर्षण शक्ति नियंत्रक सामान्य दशाओं को पुन: प्राप्त कर लिया हो तो वह सेक्शन नियंत्रक को जारी की गई शक्ति अवरोध सूचना की दो प्रतियों में भेजी गई सूचना पर या गुप्त संख्या का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन पर रद्द कर देगा ।

4. **<u>बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर के खतरा क्षेत्र में कार्यानुमति प्राप्त करने का तरीका - प्राधिकृत</u>** :

व्यक्तियों को छोड़कर अन्य के द्वारा कार्य किए जाने के लिए -

(क) कार्यानुमति कर्षण शक्ति नियंत्रक के यहाँ से किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा ली जाएगी जो नियत बिजली उपस्कर को भूयोजित करेगा और कार्य के प्रभारी व्यक्ति को एक जो नियत बिजली उपस्कर को भूयोजित करेगा और कार्य के प्रभारी व्यक्ति को एक कार्यानुमति कार्ड देकर उसकी दूसरी प्रति पर पावती ले लेगा । प्रत्येक कार्यानुमति कार्ड की दूसरी प्रति जारी करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति के अधिकार में रखी जाएगी ।

(ख) कार्य पूरा हो जाने और बिजली उपस्कर से तथा उसके अगल-बगल से आदमियों के हट जाने तथा सामग्रियों को हटा लिये जाने पर कार्य दल का प्रभारी व्यक्ति उसके कार्यानुमति कार्ड को रद्द कर देगा और प्राधिकृत व्यक्ति जिसने इसे जारी किया था, को वापस कर देगा । इसके बदले में प्राधिकृत व्यक्ति कार्यानुमति को नीचे 3 (ग) में उललेख के अनुसार रद्द करेगा ।

5. **<u>बिजली उपस्कर या ऊपरी उपस्कर के खतरा क्षेत्र में कार्यानुमति प्राप्त करने का तरीका-प्राधिकृत</u> : व्यक्तियों द्वारा कार्य के लिए -**

(क) नीचे उपनियम (9) में तथा उल्लिखित को छोड़कर कार्यानुमति प्राधिकृत व्यवक्ति के द्वारा कर्षण शक्ति नियंत्रक के यहाँ से प्राप्त की जाएगी जो (रिमोट कंट्रोल के माध्यम से) इसे स्वयं करेगा या संबंधित उपस्कर के अंश को पृथक करने के लिए आवश्यक स्विच के संचालन का आदेश देगा । जब कर्षण शक्ति नियंत्रक को प्रष्टि प्राप्त हो जाय कि स्विचों का संचालन ठीक ढंग से हुआ है,वह गुप्त संख्याओं का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन संदेश देकर यह स्पष्ट रूप से बताते हुए कि बितली उपस्कर को निष्क्रिय बना दिया गया हे, प्राधिकृत व्यक्ति को सूचित करेगा । इस सूचना में कार्यानुमति का प्रावधान होगा । इस तरीके से कार्यानुमति केवल ऐसे प्राधिकृत व्यक्ति को दी जाएगी जो लाइनमैन से नीचे श्रेणी का न हो ।

(ख) कार्यानुमति की प्राप्ति के बाद और कार्य आरंभ होने से पहले निर्धारित बिजली उपस्कर को प्रचालित नियमों के अनुसार भूयोजित किया जाएगा । प्रत्येक कार्यदल की रक्षा अलग-अलग भूयोजन द्वारा की जाएगी ।

(ग) काम पूरा हो जाने के बाद वह व्यक्ति जिसने कार्यानुमति प्राप्त की थी, यह सुनिश्चित करेगा कि बिजली उपस्कर और उसके अलग-बगल से सभी आदमी हट गये हैं और सामग्रियाँ हटा ली गई है । इसके बाद वह भूयोजनों को हटा देगा और कर्षण शक्ति नियंत्रक को लिखित ज्ञापन देकर या गुप्त संख्या का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन संदेश देकर सूचित करेगा कि आदमियों और सामग्रियों को निर्धारित बिजली उपस्कर से हटा लिया गया है और उसे सक्रिय बनाया जा सकता है । इस प्रकार की प्रक्रिया में कार्यानुमति को रद्द करने का प्रावधान शामिल होगा ।

6. **<u>जब टेलीफोन अंतर्वाधित हो तो कार्यानुमति स्थानीय रूप से रद्द करना</u>** : यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक के साथ टेलीफोन संचार अंतर्वाधित हो जब तक कार्यानुमति को रद्द करना हो तो प्राधिकृत व्यक्ति जिसे कार्यानुमति जारी की गई थी, कार्यानुमति में बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर के अंश को स्थानीय रूप से सामान्य (सक्रिय) दशाओं में लाने को और यदि संभव होगा, शक्ति अवरोध को रद्द करने की व्यवस्था करेगा ।

7. **<u>बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर के एक ही अंश पर स्वतंत्र रूप से अधिक दल का कार्य करना</u>** : जब कभी एक से अधिक दल द्वारा काम लिया जाना हो तो कार्यानुमति केवल कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा ही किसी एक प्राधिकृत व्यक्ति को दी जाएगी जो इस नियम के अंतर्गत अकेले कार्यानुमति में निर्धारित बिजली उपस्कर के उस अंश पर सारे कार्य के लिए जिम्मेवाद होगा । बिजली उपस्कर के उसी अंश पर कोई अतिरिक्त दल इस प्राधिकृत व्यक्ति की अनुमति से ही काम कर सकते हैं और इस बिजली उपस्कर में एक ही अंश पर काम करने वाले दलों को या दलों की कुल संख्या को सूचना देगा । प्राधिकृत व्यक्ति केवल उसी दशा में कार्यानुमति रद्द कर सकता है जब कि वह संतुष्ट हो जाय कि सभी कार्य करने वाले दलों के सभी आदमियों, सामग्रियों और भूयोजनों को हटा लिया है । टेलीफोन संचार अंतर्वाधित होने की अवस्था में जिम्मेवार व्यक्ति उपर्युक्त (6) में उपलब्ध के अनुसार कार्य करेगा ।

8. **<u>लॉग पुस्तिका में प्रविष्टियाँ</u>** : जारी किए गए प्रत्येक कार्यनुमति की संख्या कर्षण शक्ति नियंत्रक की लॉग पुस्तिका में विवरण और समय के साथ कि उपस्कर कार्य करने के लिए कब निष्क्रिय किया गया और संबंधित प्राधिकृत व्यक्ति के यहाँ से टेलीफोन पर प्राप्त सूचना के अनुसार कार्य पूरा हो जाने पर उसे कब पुन: ऊर्जायुक्त बनाया गया, दर्ज किया जायेगा ।

9. **<u>लोको शेड के अंदर कार्य</u>** : लोको शेड के अंदर किए जाने वाले काम के मामले में कार्यानुमति के लिए आवेदन कर्षण फोरमैन या सहायक कर्षण फोरमैन या चार्ज मैन (चल स्टॉक) के पास दिया जाना चाहिए जो निरीक्षण के स्विच को फीडरों को खोल देने के बाद कार्यानुमति जारी करने की व्यवस्था करेगा ।

10. **<u>स्थानीय आदेश</u>** :

(क) सहायक स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर यार्ड मास्टर और अन्य यातायात के संचालन के लिए जिम्मेवार तथा ऐसी साइडिंग में शक्ति अवरोध जो मुख्य चालू लाइनों, लूप लाइनों यार्डों में प्राप्ति या प्रस्थान लाइन पर गाड़ियों का संचालन प्रभावित नहीं करने के लिए जिम्मेवार व्यक्ति के साथ स्थानीय व्यवस्था की जा सकती है । फिर भी कर्षण शक्ति नियंत्रक को उस से अवगत रखा जाएगा कि कब शक्ति अवरोध किया गया और कब रद्द किया गया । स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, यार्ड मास्टर और अन्य व्यक्ति ऐसे शक्ति अवरोध की सूचना नियंत्रक को भी देंगे ।

(ख) स्थानीय अवरोधों की व्यवस्था इस प्रयोजन के निमित्त विहित फॉर्म पर की जायेगी ।

11. **<u>निष्क्रिय या भूयोजित ऊपरी लाइनों सहित पथ के सेक्शन को पार करने या उसके अंदर बिजली चल स्टॉक का प्रवेश वर्जित करने के प्रक्रिया</u>** :

(क) बिजली चल (रोलिंग) स्टॉक को किसी पथ में जिस का ऊपरी उपस्कर निष्क्रिय कर दिया गया है या जिसके लिए कार्यानुमति जारी कर दी गई है प्रवेश करने या उसे पार करने से वर्जित करने के लिए बिजली चल स्टॉक के ऐसे संचालन को शासित करने वाले सिगनल केबिनों में सिगनलों और कॉंटों के लीवरों को लीवर द्वारा सुरक्षित किया जाएगा। यदि कॉंटा अथवा सिगनल स्थानीय रूप से परिचालित किए जाते हैंतो उनमें तालाबंद करके स्टेशन के पास चाभियॉं रख देनी चाहिए।

(ख) कर्षण नियंत्रक से शक्ति अवरोध संदेश की प्राप्ति के बाद सेक्शन नियंत्रक सभी संबंधित स्टेशन मास्टरों और केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों को उसे दोहरा कर सुना देगा और समय का उल्लेख कर देगा कि कब से अवरोध आरंभ होगा। प्रत्येक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबर और प्राप्ति का समय देते हुए संदेश की पावती देगा और इसे अभिलिखित करेगा और उसके बाद उल्लिखित समय से लाइन या लाइनों को बिजली यातायात के लिए अवरूद्ध करेगा और लीवर कॉलरों को बिजली कर्षण के लिए स्टेशन कार्य संचालन नियमावली के परिशिष्ट के अनुसार उचित लीवरों पर रखेगा।

जब लीवर फ्रेम या अन्य सिगनल केबिन बिजली द्वारा स्टेशन मास्टर कार्यालय या सिगनल केबिन से नियंत्रित होते हो तो स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर बिजली स्लाइड यंत्रों के स्लाइड या बिजली ट्रांसमीटरों की चाभियों या अंतर्पाशित चाभी बॉक्सों पर लीवर कॉलर रखेगा। स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि लीवरों पर लीवरमैन द्वारा लीवर कॉलर रख दिए गए हैं।

(ग) लीवर कॉलर तब तक हटायें नहीं जायेंगे जब तक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक के यहॉं से शक्ति अवरोध को रद्द करने वाली प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना नहीं पा जाता और उसकी पावती नहीं दे देता। सेक्शन नियंत्रक तब तक ऐसी कोई सूचना जारी नहीं करेगा जब तक उसे कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना नहीं प्राप्त हो जाती।

टिप्पणी : इन सहायक नियामें के पैरा 5.10 तथा 11 के अंतर्गत उल्लिखित सभी मामलों में स्टेशन मास्टर स्टेशन डायरी में सूचना अवश्य अभिलिखित करेगा।

(12) **बिजली कर्षण के लिए स्टेशन कार्य संचालन नियमावली** :

(क) अधिक संख्या में संभावित संचालन की दृष्टि से जो संयोगवश अवरोध के अधीन किसी निष्क्रिय सेक्शन को ऊर्जायुक्त बना सकते हैं, विभिन्न तरह के सुरक्षात्मक उपाय जिन्हें स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर द्वारा विभिन्न सेक्टरों उप सेक्टरों या प्रारंभिक सेक्शनों से शक्ति अवरोध मंजूर करते समय उठाये जाने चाहिए प्रत्येक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली में सूचीबद्ध किये जायेंगे।

(ख) प्रत्येक स्टेशन को दिए गये स्टेशन कार्य संचालन नियमों में निम्नलिखित बातें रहेंगी -

- **i)** सभी स्टेशनों द्वारा सामान्य रूप से पालन किए जाने वाले नियम,
- **ii)** यह प्रदर्शित करने वाला चार्ट कि प्रत्येक सेक्टर या प्रारंभिक सेक्शन पर शक्ति अवरोध मंजूर करने के लिए कौन सी पूर्व सावधानियॉं बरती जानी है, और
- **iii)** ऊपर उल्लिखित चार्ट में बताये गए सिगनलों और कॉंटों की स्थिति सति सेक्शन बनाने की व्यवस्थाओं के साथ-साथ तार लगाये हुए और बिना तार लगाये हुए पथों की दर्शाती हुई ड्राइंग।

(13) **बिजली यातायात के सिवाए अन्य संचालन** : बिजली इंजनों को छोड़कर अन्य के द्वारा खींची जाने वाली माल या सवारी गाड़ियों को निम्नलिखित शर्तों के अधीन निष्क्रिय सेक्शनों से होकर गुजरने की अनुमति दी जा सकती है -

(क) शक्ति अवरोध सूचना में खासतौर से यह निषेध नहीं किया गया हो।

(ख) डीजल इंजन या ऐसे इंजन द्वारा खींची जाने वाली गाड़ियॉं उस स्टेशन/ सेक्शन के पहले स्टेशन पर रोक दी जायेगी जहॉं पावर ब्लॉक की अनुमति दी गयी है तथा स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण के द्वारा अपने आप को इस बात से संतुष्ट कर लेगा कि प्रश्नाधीन गाड़ी में कोई बिजली इंजन नहीं लगा है।

(ग) वह ऐसे इंजन या गाड़ी के चालक को यह चेतावनी देते हुए आगे शक्ति अवरोध है और हाथ सिगनलों पर निगरानी रखने का आदेश देते हुए सतर्कता आदेश भी देगा।

(घ) कोई भी स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को शक्ति अवरोध के अंतर्गत सेक्शन पर चलने के लिए तब तक लाइन क्लीयर नहीं दे सकता या सिगनल नहीं 'ऑफ' कर सकता जब तक पूर्ववर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर से उसे यह आश्वासन प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित नहीं मिल जाता है कि गाड़ी पर कोई बिजली इंजन या टावर बैगन पेंटोग्राफ को उठाये हुए नहीं है।

(ड.) जब कभी संचालन की अनुमति के लिए 'लाल चेतावनी कॉलर' हटा लिया गया हो तो संचालन पूरा होने के बाद तुरंत इसे सिगनल नियंत्रण लीवर पर वापस लगा दिया जाएगा ।

14. **<u>शक्ति अवरोध संदेश के लिए मानक फॉर्म</u>** - जब कहीं शक्ति अवरोध लागू करना या इन्हें हटा सलेना हो तो कर्षण नियंत्रक और सेक्शन के बीच सूचनाओं का आदान-प्रदान करने के लिए शक्ति अवरोध संदेश के मानक फॉर्म प्रयोग किए जायेंगे । यदि कर्षण शक्ति नियं.क औा सेक्शन नियंत्रक बगल के कमरों में स्थित होंगे तो संदेश दो प्रतियों में तैयार किए जायेंगे और दूसरे पक्ष को भेजे जायेंगे तथा कार्बन प्रति पर प्राप्त करने वाले पक्ष से पावती ले ली जाएगी । यदि ये दूर-दूर स्थित रहेंगे तो टेलीफोन पर संदेशों का आदान-प्रदान होगा और प्राप्तकर्त्ता संदेश को एक समरूप फॉर्म पर अभिलिखित करके पुष्टि के लिए प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए इसे दोहरायेगा ।

17.05 <u>कर्मचारियों तथा जनता की चेतावनी</u> :

1. **सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युत सक्रिय समझा जायेगा और परिणामस्वरूप वे मानव जीवन के लिए खतरनाक समझे जायेंगे, सिवाय उन परिस्थितियों में जिनमें किसी विद्युत उपस्कर को विशेष अनुदेशों के अनुसार विशेषत: निष्क्रिय कर दिया गया है । कर्मचारियों और जनता का चेतवानी देने के लिए, ताकि वे समुचित सतर्कता बरते सभी खतरनाक स्थलों पर प्रमुख रूप में चेतावनी सूचनाएँ लगा दी जायेगी ।**
2. **ऐसी स्थिति के सिवाय, जब कि ऊपरी उपस्कर अनुदेशों के अनुसार निष्क्रिय और भूयोजित (डेड एवं अर्थड) कर दिया गया है, कोई व्यक्ति न तो किसी ऊपरी उपस्कर के नीचे अवस्थित इंजनों या टेडरों पर और न ही सवारी डिब्बों या बैगनों की छत पर चढ़ेगा ।**

<u>स.नि.17.05 (1) विद्युतीकरण सेक्शनों में सवारी डिब्बों में पानी देना</u> :

(i) यदि गाड़ियाँ ऊपरी कर्षण तार लगे हुए लाइनों पर खड़ी हो तो कोई भी व्यक्ति गाड़ियों की छतों पर तब तक नहीं चढ़ेगा जब तक की ऊपरी कर्षण तार अधिकृत व्यक्ति द्वारा निष्क्रिय और भूयोजित नहीं कर दिए जाते । (स.नि.17.05 (2)

(ii) ऐसी गाड़ियों के ऊपर कर्षण तार निष्क्रिय कर दिये जाने के बाद पानी देने के लिए गाड़ियों की छत पर चढ़ने वाला कोई भी कर्मचारी लंबा डंडा (पोल) या अन्य वस्तु जो निकटवर्ती लाइनों के ऊपर कर्षण तारों के खतरा क्षेत्र के अंदर पहुँच सकती है, नहीं ले जायेगा । वे पानी के तेजी को या अपने शरीर के किसी अंग को सक्रिय ऊपरी कर्षण तारों के खतरा के क्षेत्र के अंदर नहीं बढ़ायेंगे या पानी की धार उस दिशा में नहीं करेंगे ।

(iii) पृथक्करण के प्रयोजन तथा ऊपरी उपस्कर के भूयोजन के लिए प्रत्येक प्लेटफार्म के लिए जल देने की व्यवस्था के ऊपर लगे तारों से एक अलग प्रारंभिक सेक्शन बनेगा अर्थात विभिन्न प्लेटफॉर्म के विभिन्न जल देने वाले सेक्शन होंगे । प्रत्येक जल देने वाले सेक्श्शन की सीमा को खतरा सीमा बोर्डों द्वारा चिन्हित किया जायेगा। यह ऐसी सीमा गठित करता है जिसके अंदर गाड़ियाँ को जल देने का काम किया जा सकता है। अलग अवरोध या पृथक्कारकों की व्यवस्था प्रत्येक जल देने वाले सेक्शन में आपूर्ति – नियंत्रण के लिए की जाएगी। ऐसी अवरोधकों/ पृथक्कारकों की चाभियाँ धातु निर्मित टैगों में लगी रहेंगी जिनपर अवरोधकों/पृथक्कारकों की संख्यायें पंच की हुई होगी । प्रत्येक जल देने वाले सेक्शन के दोनों छोरों पर लगभग 12 मीटर लंबे निरावेशित सेक्शनों की व्यवस्था रहती है ।

(iv) जल देने वाले सेक्शन में बिजली बंद करने के लिए अवरोधकों/पृथक्कारकों बाड़ों की चाभियाँ, जो कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत संरक्षण में सामने शीशा लगे चाभी बॉक्स में तालाबंद करके रखी जाती है, किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा ही ली जायेगी जो लाइनमैन से नीचे स्तर का नहीं होगा । इसके बाद जल देने वाले सेक्शन को निष्क्रिय तथा भूयोजित कर दिया जायेगा । संबंधित जल देने वाले सेक्शन की कार्याननुमति चाभी जल देने के प्रभारी टी एक्स आर को हस्तांतरित कर दिया जायेगा जो व्यक्तिगत रूप से जांच करेगा कि उसके द्वारा प्राप्त चाभी पर ठीक संख्या अंकित है और यह उसी जल देने वाले सेक्शन से संबंधित है जिस पर जल लेने वाली गाड़ियाँ खड़ी है टी एक्स आर प्रभारी यह भी सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी जल देने वाले सेक्शन के भीतर खड़ी है जो ऊपरी उपस्कर पर लगे खतरा सीमा बोर्ड द्वारा सीमाबद्ध है । उसके पश्चात् वह पीली झंडियाँ (रात्रि में पीली बत्तियाँ) गाड़ी के प्रत्येक छोर पर लगाने की व्यवस्था करेंगा । उसी समय वह अपने आदमियों में से प्रत्येक को जिन्हें गाड़ी के दत पर चढ़ना है, उसे प्रारंभिक सेक्श्न सके लिए आख्यान और विवरण वाले नंबर बैज देगा ।

(v) सावरी डिब्बों में पानी देने का काम समाप्त हो जाने और सेक्शन टी एक्स आर कर्मचारियों के नीचे उतर जाने के बाद कार्यानुमति चाभी लाइन मैन को वापस दे दी जाएगी और निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार उपरी उपस्कर को शक्ति आपूर्ति पुन: दी जाएगी।

(2) **<u>केबुल तारों के पास काम करना</u>** :

(क) जब किसी विद्युतीकृत क्षेत्र में मार्गों और केबुल तार के रास्तों के समीप खुदाई का काम हो सरहा हो तो कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए तथा भूमिगत केबुल तारों और पटरी बंधों को क्षति से बचाने के लिए पर्याप्त पूर्व सावधानियाँ बरती जानी चाहिए ।

(ख) जहाँ कहीं संभव हो सूचक केबुल की सीधाई में रख दिये जाते हैं और सामान्यत: गड़े हुए केबुलों की स्थिति का संकेत देने वाले प्लान उपलब्ध है । केबुल मार्गों के पार्श्व में खोदने का काम अवश्यक ही नहीं किया जाना चाहिए जब तक केबुलों की ठीक-ठीक स्थिति का निश्चय नहीं हो जाता और संबंधित विभाग का कोई प्रतिनिधि उपस्थित न हो । यह डाक और तार विभाग के केबुलों पर भी लागू होता है ।

(ग) यदि परिस्थितिवश यह अनिवार्य हो जाय कि बिना पर्याप्त सूचना के ही काम शुरू करना पड़े तो संबंधित सहायक बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण)/सहायक सिगनल तथा दूरसंचार इंजीनियर को टेलीग्राम द्वारा वहाँ उपस्थित रहने के लिए कर्मचारियों की व्यवस्था करने के निमित्त सूचना दी जाएगी ।

3. **<u>रोलिंग स्टाक की छतों पर काम करना</u>** :

(क) स्टेशनों और याडों में ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय बनाने के लिए और भूयोजित करने की व्यवस्था कोई प्राधिकृत व्यक्ति करेगा और रोलिंग स्टाक या इंजनों की छत पर काम शुरू किये जाने से पहले संबंधित कर्मचारी द्वारा कार्यानुमति कार्ड प्राप्त किया जायेगा । कार्य पूरा हो जाने पर कार्ड प्राधिकृत व्यक्ति को रद्द करने के लिए वापस कर दिया जाएगा । प्राधिकृत व्यक्ति उसके बाद स्वयं को इस बात से संतुष्ट करेगा कि प्रत्येक वस्तु, कम में है और ऊपरी उपस्कर को फिर ऊर्जा युक्त करने से पहले सभी कर्मचारियों को हटा लिया गया है ।

(ख) कर्षण इंजन परीक्षक या अन्य प्रभारी प्राधिकृत व्यक्ति लोको शेड ई.एम.यू. कारशेड और गाड़ी खड़ी करने की साइडिंग में बिजली रोलिंग स्टाक के छत पर किये जाने वाले कार्य की अनुमति देने से पहले निरीक्षण लाइनों के मार्गों के ऊपर ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय बनाने के लिए जिम्मेवार होगा । इन मार्गों पर ऊपरी उपस्कर

प्रभारी प्राधिकृत व्यक्ति के अतिरिक्त अन्य द्वारा ऊर्जायुक्त नहीं किए जाएंगे । प्रत्येक पूर्व सतर्कता को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेवार होगा कि प्रत्येक चीज कम में है उपस्कर को ऊर्जायुक्त करने से पहले सभी कर्मचारियों को हटा लिया गया है ।

4. **<u>सामान्य पूर्व सतर्कतायें</u>** : यह सुनिश्चित करने के लिए टैंक वैगन के ढक्कन वाष्पक्रेनों के फनेल और ऐसी अन्य मदें ऐसी स्थिति में छोड़ी जाये कि कर्षण ऊपरी उपस्कर के साथ उललंघन हो जाये, सावधानी बरती जायेगी ।

5. **<u>कर्मचारी द्वारा सतर्कता बरतना</u>** : औजारों के सभी प्रकार के मापनेवाले टेप और मेटल आर्टिकल (जैसे पैंट का बरतन, तेल क्रेन, मेटल बार) व्यवहार में नहीं जाए जाएगें जहाँ की शिरोपरी उपस्कर पर तेज हवा के द्वारा चढ़ाए जा सकते हैं या गिराये जा सकते हैं या ले जाए जा सकते हैं, जब ऐसे शिरोपरी उपस्कर सक्रिय हों ।

17.06 <u>रेल पथ में परिवर्तन</u> : विद्युतीकृत रेल पथ के संरक्षण (एलाइनमेंट) अथवा सतह में किसी तरह का परिवर्तन करने से पहले ऊपरी उपस्कर के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को अपेक्षित सूचना दी जायेगी जिससे कि ऊपरी उपस्कर नई स्थितियों के अनुरूप समायोजित किए जा सके ।

<u>स.नि.17.06</u>

<u>(1)</u> (क) यह सुनिश्चित किया जाएगा कि पैदल ऊपरी पुलों, सड़क ऊपरी पुलों और अन्य ऊपर लाइन संरचनाओं के नीचे पटरी का तल ऐसी संरचनाओं के नीचे चिन्हित तल से अधिक नहीं है ।

(ख) जब कभी रेल पथ पर किया जाने वाला कोई कार्य जिससे पटरी बंधों के प्रभावित होने की संभवना है, स्थायी पथ कर्मचारियों द्वारा आरंभ किया जाय तो वरिष्ठ सेक्शन अभियंता (ऊपरी उपस्कर) को पर्याप्त सूचना दी जाएगी ताकि वह बंधों को हटा और पुन: स्थापित करने के लिए बांडिंग कर्मचारियों की व्यव्स्था करने में समर्थ हो सके ।

(ग) मार्ग पर काम करते समय स्थायी पथ कर्मचारी ए सी कर्षण **मैनुअल के अध्याय IX** में दिये गए संरक्षा नियमों का पालन करेंगे ।

(घ) स्थायी पथ निरीक्षक के साथ काम करते समय बांडिंग कर्मचारी स्थायी वरि. सेक्शन इंजी./कनि. इंजी (रेल पथ) के आदेशों के अधीन काम करेंगे जो रेल पथ और कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए उस समय जिम्मेवार रहेगा ।

(2) **<u>ऊपरी उपस्कर का परिवर्तन</u>** :

(क) ऊपरी उपस्कर के सभी छोटे-मोटे परिवर्तनों, स्थायी हो या अस्थायी की सूचना टेलीफोन पर तुरंत कर्षण शक्ति नियंत्रक को और मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को या सहायक बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को लिखित रूप में दी जाएगी।

(ख) ऊपरी उपस्कर के किसी सेक्शन के वर्तमान क्रम को प्रभावित करने वाले प्रमुख परिवर्तन तब तक नहीं किए जाएंगे जब तक मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) की स्वीकृति नहीं मिल जाती।

(ग) किसी ऊपरी उपस्कर में कोई ऐसा परिवर्तन या जोड़ नहीं किया जाएगा जो मानक आयाम का अतिलंघन करता हो, चाहे यह स्थायी रूप से हो या अस्थायी रूप से। यदि कोई अतिलंघन अनिवार्य हो तो तुरंत बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को सूचित करना चाहिए।

(घ) ऊपरी उपस्कर पर कार्य करते समय प्रत्येक कर्मचारी यह सुनिश्चित करेगा कि तार मार्गच्युत नहीं हुए हैं जिससे लाइनों पर गुजरते हुए बिजली रोलिंग स्टाक पेंटोग्राफ के लिए यह सुनिश्चित हो जाये कि स्थायी आर्म ट्यूबों या ऊपरी उपस्कर के अन्य किसी अंश उलझते नहीं हैं।

(ड.) जब ऊपरी उपस्कर को अस्थायी या स्थायी रूप से मोड़ दिया जाय तो प्रभारी व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन निसंवाहक, जम्पर, दूरी तथा फिटिंग अन्य लाइनों पर गुजरने वाले बिजली चल स्टाक के पेंटोग्राफ से नहीं उलझेंगे।

(3) **<u>निरावेशित सेक्शनों के पास गति प्रतिबंध</u>** :

(क) स्थायी पथ या कर्षण वितरण कर्मचारियों द्वारा अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर आने वाली गाड़ी की दिशा में ऊपरी उपस्कर निरावेशित सेक्शन के 1 कि.मी. की दूरी के भीतर प्रतिबंध लागू नहीं किये जायेंगे।

(ख) जब ऐसे प्रतिबंध लगा दिये जायें तो निम्न प्रयत्न किये जाने चाहिए :-

(i) गति प्रतिबंध लगाया जाय जो 15 कि.मी. प्र.घं. से कम न हो।

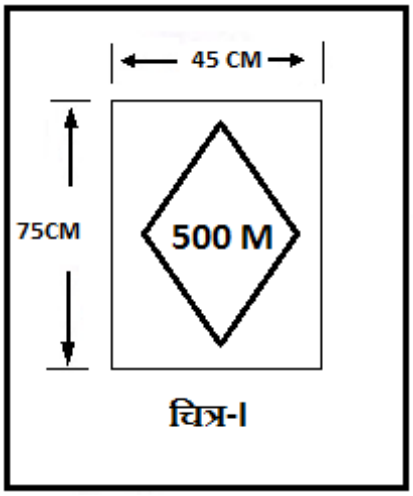
(ii) प्रतिबंध न्यूनतम सेक्शन तक सीमित रखा जाये।

(ग) तटस्थ सेक्शन पहुँचने की दिशा मे यदि कोई पताकालगानी है तो ऐसी रोक पताका सामान्यत: तदस्थ सेक्शन से पहले इतनी दूरी पर प्रदर्शित की जानी चाहिए जो कि 1 कि.मी. से कम हो। तटस्थ सेक्शन के 500 मीटी और 250 मीटर बोर्डों बीच कोई रोक पताका प्रदर्शित नहीं की जानी चाहिए।

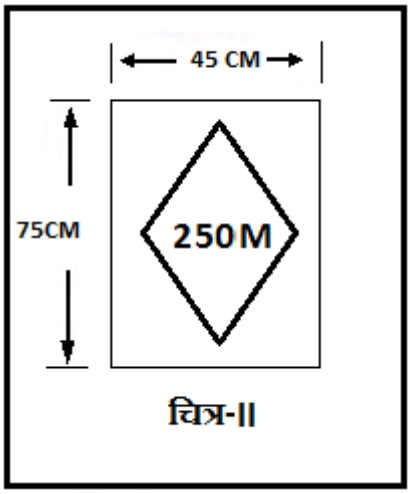
17.07 <u>निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में रेल इंजनों और विद्युत बहु यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना</u> :

यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति सनहीं दी गई हो तो रेल इंजन अथवा विद्युत बहु यूनिटों के ड्राइवर, शक्ति स्विच समुचित रूप से ऑफ करके निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन को पार करेंगे। शक्ति 'ऑफ' करने के लिए ड्राइवर के मार्ग दर्शन के लिए इस आशय के आवश्यक संकेत - बोर्ड लगाये जायेंगे।

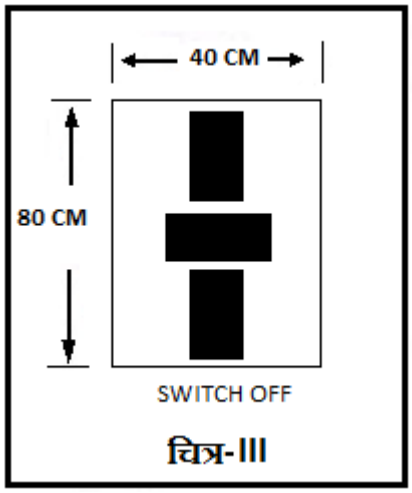
<u>स.नि.17.07</u> **<u>न्यूट्रल सेक्शनों के लिए चेतावनी बोर्ड</u>** - चालक को सूचित करने के लिए कि वह न्यूट्रल सेक्शन में पहुँच रहा है ताकि स्विच बंद करने के लिए तैयार हो जाय, ड्राइंग स. (चित्र I तथा II) के अनुसार चेतावनी सिगनल न्यूट्रल सेक्शन के 500 कि.मी. और 200 मीटर पहले लगा दिया जाएगा। जिस स्थल पर बिजली का स्विच बंद करना है वहाँ एक अन्य सिगनल की व्यवस्था की जायगी। यह संकेत देने के लिए न्यूटल सेक्शन समाप्त हो चुका है और चालक द्वारा बिजली का स्विच चालू किया जा सकता है, ड्राइंग सं. (चित्र IV) के अनुसार एक अन्य सिगनल की व्यवस्था की जायेगी।



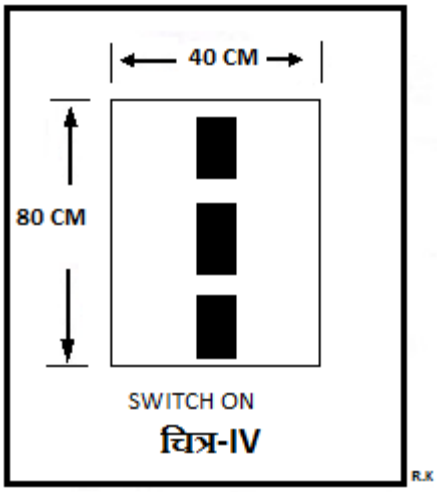
चित्र-I



चित्र-II



चित्र-III



चित्र-IV

17.08 <u>टावर वैगन</u> - टावर वैगन संचालन और परिचालन नियम विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये जायेंगे ।

<u>स.नि. 17.08</u> **(i)** टावर वैगनों को गाड़ियों के समान समझा और संचालित किया जाएगा। टावर वैगनों को लेने, भेजने, शंटिंग करने और खड़ा करने के लिए गाड़ियों के परिचालन के लिए व्यवहारित सारे नियम लागू होंगे।

(ii) टावर वैगनों के चालक संरक्षा संवर्ग के अंतर्ग आएंगे तथा 'ए-I' मेडिकल श्रेणी के होंगे, तथा उनके सक्षमता प्रमाण पत्र की वैद्यता अवधि 3 वर्षों की होनी चाहिए। गाड़ी चालकों के समान उनके पुनश्चर्या कोर्स, संरक्षा कैम्प तथा आवधिक चिकित्सा परीक्षा की अवधि विस्तार होगी। पुनश्चर्या कोर्स के प्रशिक्षण में टावर वैगन का संचालन एवं अनुरक्षण शामिल होगा।

(iii) टावर वैगनों की शंटिंग के लिए प्वाइंट मैनों द्वारा कॉटे सेट किये जायेंगे।

(iv) टावर वैगन लाइन पर खराब हो जाने के मामले में कनिष्ठ अभियंता या उसकी अनुपस्थिति में टावर वैगन में उपस्थित प्रवरतम कर्मचारी स.नि.6.03 के अनुसार खतरा सिगनल दिखाकर और पटाखा सिगनल आदि रख कर इसकी सुरक्षा की जाएगी।

(v) जब टावर वैगन इकहरी लाइन सेक्शन में चल रहा हो तो 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' टोकेन/टेबलेट या पेपर लाइन क्लीयर टिकट होगा।

(vi) जब टावर वैगन दोहरी लाइन सेक्शन पर चल रहा हो या टोकनलेस ब्लॉक यंत्र वाले इकहरी लाइन पर चल रहा हो तो यह अनिवार्य रूप से लाइन क्लीयर पर ही आगे बढ़ेगा ।

(vii) 'लॉक एवं ब्लॉक' सेक्शन में टावर वैगन जो ट्रेडल संचालित करने में विफल हो जाते हैं और संचालन की क्रिया विधि निम्न होगी -

(क) टावर वैगन प्रेषित करने वाला स्टेशन अग्रिम स्टेशन से अवश्य अनुमति प्राप्त करेगा और टावर वैगन प्रेषित करने के लिए ऐसी अनुमति की प्राइवेट नंबर द्वारा पुष्टि की जायेगी ।

(ख) कर्षण शक्ति नियंत्रक से प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करने के अतिरिक्त सेक्शन इंजीनियर (टीआरडी) को संबंधित सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर द्वारा उन्हें स्वीकृत किये गये पावर तथा ट्राफिक ब्लॉक का पूर्ण ब्यौरा देते हुए एक मेमो भी जारी किया जाएगा ।

(ग) टावर वैगन द्वारा ट्रेडल, ट्रैक सर्किट ब्लॉक यंत्र को संचालित करने में विफल हो जाने के मामले में जैसा कि सेक्शन इंजीनियर (टीआरडी) द्वारा प्रमाणित किये जाए ब्लॉक यंत्र की सूई घुमाकर सीधे 'गाड़ी लाइन पर है' स्थिति में कर दिया जाएगा जैसा कि सेक्शन के ब्लॉकिंग फारवर्ड या 'ब्लॉकिंग बैक' के मामले में किया जाता है ।

(घ) (I) टावर वैग के 'ब्लॉकिंग फारवर्ड' या 'ब्लॉकिंग बैक' पर चढ़ने की दशा में जब अंतिम रोक सिगनल को ऑफ करना संभव न हो तो टी/409 प्रस्थान का प्राधिकार होगा । तथापि जब यह सिग्नल खराब हो तो टी/369(3बी) भी जारी किया जाएगा । बाद वाले मामले में जब प्रस्थान सिगनल ही स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल हो तो खराब सिगनल के नीचे से ही हाथ सिगनल प्रदर्शित किया जाएगा ।

(II)

1. एकाधिक टावर वैगन (TWs) सामान्यतः युग्मित अवस्था में चलेंगी। अधिकृत TW चालक / साइट प्रभारी के अधीन कार्य हेतु अधिकतम 04 संख्या तक TWs को काफिले (Convoy) में चलने की अनुमति दी जा सकती है। घने कोहरे, तूफानी मौसम अथवा असामान्य कार्यप्रणाली आदि की स्थिति में काफिले में टावर वैगन का संचालन अनुमन्य नहीं होगा। अग्रणी TW सभी ब्लॉक प्राप्त करेगी।
2. काफिले में चलने के दौरान प्रत्येक TW के बीच 250 मीटर की पर्याप्त दूरी बनाए रखी जाएगी। काफिले में प्रथम TW ट्रैफिक ब्लॉक में अधिकतम अनुमेय गति (MPS) से चलेगी तथा उसके पश्चात चलने वाली TWs 40 किमी/घंटा अथवा समूह की न्यूनतम MPS, जो भी कम हो, की गति से चलेंगी तथा खंड में लागू सभी TSR/PSR का पालन करेंगी।
3. यदि किसी कारणवश किसी TW को गति कम करनी पड़े, तो TW चालक यह सुनिश्चित करेगा कि लाल हस्त संकेत को जोरदार तरीके से हिलाकर प्रदर्शित किया जाए।
4. ब्लॉक सेक्शन में TWs को रवाना करने से पूर्व स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि संबंधित प्वाइंट सही प्रकार से सेट एवं लॉक / सुरक्षित किए गए हैं तथा मार्ग में पड़ने वाले समपार फाटक (LC Gate) को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा TWs के क्रम की सूचना दे दी गई है।
5. परिणामस्वरूप, ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर को वैधानिक खंडीय सावधानी एवं TW द्वारा बनाए रखी जाने वाली गति का उल्लेख करते हुए T/409 जारी करना होगा।
6. TWs समपार फाटक (LC Gate) को फाटकपाल से प्रस्थान हस्त संकेत प्राप्त करने तथा फाटक बंद होना सुनिश्चित करने के उपरांत सावधानीपूर्वक पार करेंगी।
7. कार्य पूर्ण होने के उपरांत जब TWs स्टेशन पर पहुंचेंगी, तब अधिकृत TW चालक स्टेशन मास्टर को एक मेमो देगा कि ब्लॉक सेक्शन TWs से मुक्त (clear) है। (C/S -25)

(ङ) टावर वैगन को भेजने से पहले स्टेशन मास्टर द्वारा फॉर्म टी/409 पर सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जाएगा जिसमें टावर वैगन द्वारा ब्लॉक सेक्शन में पालन किए जाने वाले वैधानिक खंडीय सावधानियाँ एवं गति का वर्णन किया जाएगा। यदि एक से अधिक टावर वैगन एक ही समय में भेजा जाता है तो दो

टावर वैगन के बीच न्यूनतम 120 मीटर की दूरी बनाए रखने के लिए स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया जाएगा।

(च) टावर वैगन के पर्यवेक्षक/अन्य प्रभारी कर्मचारी स्टेशन पर गाड़ी रोक देंगे जहाँ अगले सेक्शन में कार्य प्रारंभ करना है। वह कार्यरत स्टेशन मास्टर को कार्य की अवधि तथा स्टेशन जहाँ कार्य की

समाप्ति के पश्चात टावर वैगन जाएगा को शामिल करते हुए कार्य का संपूर्ण विवरण देकर एक लिखित मेमो सौंपेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर संबंधित स्टेश से प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अधीन लाइन क्लियर प्राप्त करेगा। टावर वैगन के चालक को टी/409 जारी किया जाएगा।

(छ) कंट्रोल विफलता के मामले में स्टेशन मास्टर दूसरे ब्लॉक स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर से संपर्क करेंगा । कार्य की समाप्ति के पश्चात जब टावर वैगन उसी स्टेशन पर लौट रहा हो तो विपरीत दिशा के अंतिम रोक सिगनल के पास अथवा समान दिशा के प्रथम रोक सिगनल के सामने दोहरी लाइन खंड पर रूकेगा जहाँ से इसे स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित प्राधिकार पर एवं पायलट करके रिसीव किया जाएगा। इकहरी लाइन के मामले में टावर वैगन आवश्यक सिगनलों को ऑफ करके रिसीव किया जाएगा।

(viii) सेक्शन में टावर वैगन के कार्य के लिए प्रवेश करने के पश्चात इसे किसी प्रकार के बैनर फ्लैग, पटाखों इत्यादि के द्वारा रक्षा करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि स्टेशन मास्टर ट्राफिक ब्लॉक के अधीन सेक्शन में गाड़ी प्रवेश से रोकेगी।

(ix) शिरोपरी कार्यों के जल्दी निष्पादन हेतु अधिक टावर वैगनों की आवश्यकता है तो इसकी अनुमति उसी सेक्शन में दी जा सकती है। ऐसे मामले में केबिन सहायक स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे
कि बाद मे जानेवाले टावर वैगनों के चालक को ब्लॉक खंड में सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने हेतु सतर्कता आदेश जारी किया गया है। सहायक स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि कार्य समाप्ति पर सभी टावर वैगन द्वारा ब्लॉक खंड साफ कर दिया है।

(x) ट्रैक्शन संबंधी कार्य निष्पादन हेतु एक ही ब्लॉक खंड में एक ससे अधिक टावर वैगन के संचालन के लिए दो टावर वैगनों के बीच 120 मीटर की न्यूनतम दूरी अवश्य बनाए रखा जाएगा तथा यह सतर्कता आदेश में विशिष्ट रूप से उल्लिखित किया जाना चाहिए ।

(xi) ब्लॉक अवधि में टावर वैगन के अधिकतम गति 10 कि.मी. प्रति घंटा तक की सीमा की अनुमति होगी ।

(2) **<u>विद्युत ट्रैक्शन विभाग में लैडर ट्राली की कार्य विधि</u>** :

(क) जब तक ट्राफिक ब्लॉक प्राप्त नहीं हो जाता हे, ट्राली को सलाइन पर नहीं उतारा जाएगा ।

(ख) लैडर ट्राली के लिए ट्राफिक ब्लॉक हेतु दल के प्रभारी लाइन मैन लाइनमैन परिशिष्ठि 'डी' में उल्लिखित प्रपत्र ई-टीआरटी-1 तथा ई-टीआरडी-2 में उस लाइन का उल्लेख करते हुए जिस पर लैडर ट्राली को उतारना है, के द्वारा संबंधित स्टेशन मास्टर / यार्ड मास्टर को सूचित करेगा तथा उसकी पावती प्राप्त करेंगा ।

(ग) अगर संभव हो कि पॉइंट को सेट तथा लॉक करके उस सलाइन की संरक्षा की जा सकती है तो ऐसा ही किया जायेगा । अगर पॉइंट को सेट तथा लॉक करके मरम्मत के अधीन लाइन की संरक्षा संभव नहीं है तब हाथ-सिगनल द्वारा संरक्षा की जाएगी ।

(घ) कार्य समापन के बाद प्रभावी लाइनमैन ट्राफिक ब्लॉक रद्द करने की सूचना स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को देगा ।

17.09 <u>विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम</u> : विद्युतीकृत सेक्शनों में गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विशेष अनुदेश अधिसूचित किए जाएंगे ।

<u>स.नि.17.09</u> (1) <u>बिजली का झटका</u> :

(क) बिजली की झटका लगे हुए व्यक्ति के उपचार संबंधी अनुदेश सभी आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट, ऊपरी उपस्करों, अनुरक्षण डिपों, वैगन शेडों और सिगनल केबिनों पर प्रदर्शित किए जाएंगे ।

(ख) बिजली का झटका लग जाने पर होश में लाने के लिए बताए गए उपचार तुरंत किए जाएंगे ।

(ग) ऊपर उप नियम (क) में वर्णित सभी स्थलों पर निकटतम रेलवे और सिविल डाक्टरों तथा अस्पतालों के नाम और टेलीफोन नंबर भी प्रदर्शित किए जाएंगे ।

(2) **<u>बिजली रोलिंग स्टाक का निरीक्षण</u>** : बिजली रोलिंग स्टाक का निरीक्षण सावधिक रूप से ए.सी. कर्षण मैनुअल तथा समय-समय पर रेल प्रशासन द्वारा जारी किये गये अन्य अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा ।

(3) **<u>उच्च बोल्टता वाले उपस्कर का पृथक्करण</u>** :

(क) बिजली इंजनों और मोटर कोचों में प्रस्थापित उच्च बोल्टता वाले उपस्कर इस प्रकार व्यवस्थित किये जायेंगे कि किसी अप्राधिकृत व्यक्ति का इन तक पहुँच पाना संभव नहीं हो ।

(ख) उच्च तनाव (हाई टेंशन कंपार्टमेंट) कक्ष में तब तक पहुँच पाना संभव नहीं होगा जब तक बिजली के स्वीच बंद नहीं कर दिये जाते और पेंटोग्राफ झुका नहीं दिया जाता ।

(4) **<u>बालू भरी कैच साइडिंग</u>** :

i. बालू भरी कैच साइडिंगों में ऊपरी लाइनों से बाहर 70 फीट की लंबाई तक पटरियों को बालू से क्लियर रखा जाएगा । बालू टीलों (सैंड हम्प) पर यह लागू नहीं होगा ।

ii. यदि कोई बिजली इंजन या कोई ई.एम.यू. कैच साइडिंग की बालू भरी दूरी के अंदर चली जाती है और यदि इसके पेंटोग्राफ ऊपरी उपस्कर को स्पर्श कर रहे हैं तो ई.एम.यू./बिजली इंजन बॉडी और संबद्ध वाहनों, यदि इन्हें अधिक विद्युत मात्रा प्राप्त करने की संभावना रहती है, यदि ये पटरियों से विसंवाहित हो तो ऐसी परिस्थितियों में निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी :

(क) कोई भी व्यक्ति, स्थाई पथ रचना और रोलिंग स्टॉक बॉडी के बीच किसी प्रकार संपर्क तैयार करने या प्रवेश करने या हटने की चेष्टा नहीं करेगा।

(ख) चालक तुरंत पेंटोग्राफ नीचे करेगा और इंजन/ईएमयू में तब तक रूका रहेगा जब तक उस स्थल पर कर्षण वितरण कर्मचारियों की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा नहीं कर दी जाती और रोलिंग टॉक बॉडी विद्युत प्रभाव से मुक्त नहीं हो जाती ।

(5) **<u>क्रेनों का संचालन</u>** :

(क) कोई भी वाष्पचालित या हस्तचालित क्रेन ऊपरी उपस्कर से संलग्न नहीं चलाई जाएगी जब तक ना ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय करके भूयोजित नहीं कर दिया जाता । क्रेन के जिब के सभी संचालन सावधानी से नियंत्रित किये जायेंगे ताकि ये कर्षण ऊपरी उपस्कर से नहीं उलझे । जहाँ संभव हो क्रेन फनेल से ऊपरी उपस्कर तक और विशेष रूप से सेक्शन विसंवाहकों तक सीधे झोंका का परिहार (एक्वाइर्ड) किया जायेगा ।

(ख) आपात स्थिति के अलावा ऊरी उपस्कर के समीप संलग्न क्रेन को संचालित करने की 24 घंटे की नोटिस मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को दी जाएगी ताकि ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों की व्यवस्था की जा सके । जब संभव हो, क्रेनों का संचालन सहायक नियम 17.04(4) में वर्णित साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल कर लिया जाएगा । आपात स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना दी जाएगी और यह ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों से सहायता की व्यवस्था करेगा ।

(ग) जब तक ऊपरी उपस्कर कर्मचारी उपस्थित न हों कर्षण ऊपरी उपस्कर के समीप क्रेन संचालित नहीं की जाएगी ।

(6) जब कभी स्टेशन कर्मचारी गाड़ी के चलने की अवधि में कोई असामान्यता देखता है तथा सामान्य नियम और सहायक नियम के अनुसार ऐसे गाड़ी को सामान्य तरीके से रोकने में वे असमर्थ हो जाते हैं तो उन्हें तत्काल कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करते हुए शिरोपरी उपस्कर की ऊर्जा आपूर्ति का स्वीच ऑफ करने का कदम अवश्य उठाना चाहिए ।

(7) **शिरापरी उपस्कर में फॉल्ट ट्रीपिंग/नो टेंशन के मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक, सेक्शन नियंत्रक और स्टेशन मास्टर के कर्त्तव्य एवं उत्तरदायित्व** :

(क) **<u>फाल्ट पृथक्करण</u> :**

i) किसी विद्युतीकृत सेक्शन में शिरापरी उपस्कर विफलता के मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक अविलंब फॉल्टी सेक्शन को चिन्हित तथा लोकलाइज करेगा तथा उसे पृथक करेगा । दोहरी एवं बहुलाइन खंड के मामलों में वह पार्श्ववर्ती ट्रैक पर समान मार्ग दूरी का दोषहीन सेक्शन को फॉल्टी सेक्शन की तरह ही पृथक करेगा । कर्षण शक्ति नियंत्रक उसके बाद सेक्शन नियंत्रक को लिखित मे या प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान कर फोन पर सेक्शन के फॉल्टी पाने एवं दोषहीन सेक्शन अस्थाई रूप से पृथक कर दिया गया हे, सूचित करेगा ।

ii) कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना प्राप्त होने पर सेक्शन नियंत्रक निम्न प्रकार कार्यवाही करेगा :-

(क) पृथक किए गए सेक्शन के दोनों छोर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर को आपात पावर ब्लॉक के अधीन जैसा ही फॉल्टी सेक्शन को मानने तथा तदनुसार कार्रवाई के लिए प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके खंड नियंत्रक द्वारा सूचित किया जाएगा ।

(ख) **दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी रूप से पृथक किए गए दोषहीन सेक्शन** : सेक्शन नियंत्रक जांच करेगा कि क्या कोई गाड़ी फॉल्टी सेक्शन में प्रवेश कर चुकी है । यदि नहीं तो वह संबंधित स्टेशन मास्टर को अप्रभावित खंड पर प्रवेश करनेवाली पहली गाड़ी के चालक को सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा कि 'यदि ओ.एच.ई में कुछ असामान्य है, को देखने के लिए पार्श्ववर्ती लाइन/लाइइनों पर चौकस निगाह रखें' । अगले स्टेशन पर पहुँचने पर, चालक को रिपोर्ट करना चाहिए कि सेक्शन जिस पर ववे पास किए हैं वह गाड़ी परिचालन के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं । सेक्शन नियंत्रक लिखित में कर्षण शक्ति नियंत्रक को दोषहीन सेक्शन को पुन: ऊर्जाविशित करने हेतु सूचित करेगा जिसे अस्थायी रूप से पृथक किया गया था ।

(ग) फिर भी यदि कोई गाड़ी फॉल्टी सेक्शन में प्रवेश कर चुकी हो तो प्राइवेट नंबर के आदन-प्रदान के अधीन सेक्शन नियंत्रक फॉल्टी सेक्शन पर गाड़ी संचालन से संबंधित जिसके दोषहीन शिरोपरी उपस्कर अस्थाई तौर पर पृथक कर दिए गए हैं के भी सभी स्टेशन मास्टरों को सूचित करेंगे कि वे किसी गाड़ी को प्रभावित ब्लॉक खंड में तब तक प्रवेश की अनुमति नहीं देगे जब तक कि इस संबंध
में अप्रभावित सेक्शन के प्रथम गाड़ी के चालक एवं गार्ड को सतर्कता आदेश जारी न कर दिया गया हो ।

(i) दिन में जब आगे की दृश्यता साफ हो तो अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए ऐसे गति से आगे बढ़े जो 60 कि.मी.प्र.घं.से अधिक न हो तथा रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो ।

(ii) सतर्क दृष्टि रखते हुए किसी भी अवरोध की दशा में रूकने के लिए तैयार रहते हुए जो पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों से अतिलंघन के कारण हो सकता है तथा पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों पर ये देखने के लिए भी सर्तक दृष्टि रखें कि कहीं शिरोपरी उपस्कर में कुछ असामान्य है । अगले स्टेशन पर पहॅुचने पर यह रिपोर्ट करें कि सेक्शन जिस पर वे पास किए हैं वह गाड़ी परिचालन के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं ।

(iii) केवल यह कार्यवाही करने के बाद ही सेक्शन नियंत्रक लिखित रूप में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा कि गाड़ी की संरक्षा सुरक्षित करने हेतु आवश्यक पूर्वोपाय कर ली गई है । तब कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषहीन सेक्शन के फीड को पूर्व स्थिति करेगा जिसे अस्थाई रूप से पृथक किया गया था ।

(iv) चालक तथा गार्ड से रिपोर्ट मिलने के बाद सेक्शन अवरोध से साफ हे, सेक्शन नियंत्रक द्वारा स्टेशन मास्टर से संपर्क करके गति प्रतिबंधों को समाप्त करने के लिए कार्यवाही किया जायेगा । गाड़ी के चालक/गार्ड की रिपोर्ट को सेक्शन नियंत्रक द्वारा कर्षण शक्ति नियंत्रक को भी यह बताते हुए कि केवल अतिलंघन है अथवा शिरोपरी उपस्कर में असामान्य है, या नहीं सूचित किया जायेगा । बाद वाली गाड़ियों को सेक्शन में प्रवेश की अनुमति केवल सेक्शन नियंत्रक की अनुमति से ही दी जाएगी तथा उपरोक्त (ग) (i) के अनुसार गति प्रतिबंध एवं अन्य पूर्व सावधानियॉं स्पष्ट रूप से निर्धारित करते हुए सतर्कता आदेश देना जारी रखा जाएगा तब तक कि गति प्रतिबंध को समाप्त करने का निर्णय नहीं ले लिया जाता है । ''

(8) **विद्युत कर्षण के गाड़ी में किसी असामान्य स्थिति में शिरोपरी उपस्कर आपूर्ति के 'स्वीचिंग ऑफ' के आवश्यक होने की स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक एवं सेक्शन नियंत्रक के कर्त्तव्य तथा उत्तरदायित्व :**

(i) जैसे ही कर्षण शक्ति नियंत्रक को विद्युत कर्षण पर किसी गाड़ी वे परिचालन में असुरक्षित दशा मे बारे में जानकारी मिलती है तो वह तत्काल संबंधित सब-सेक्टर के दोनों लाइनों के शिरोपरी उपस्कर आपूर्ति का स्विच ऑफ कर देगा । तब कर्षण शक्ति नियंत्रक लिखित में सेक्शन नियंत्रक को सेक्शन जिसमें शिरोपरी उपस्कर का स्विच ऑफ कर दिया गया है के बारे में सूचित करेगा ।

(ii) कर्षण शक्ति नियुत्रक से सूचना प्राप्त होने पर, सेक्शन नियंत्रक प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अधीन सभी स्टेशन मास्टरों को जो प्रभावित सेक्शन में गाड़ी के संचालन से संबंधित है, यह सूचित करेगा, कि निष्क्रिय (डेड) सेक्शन को ऐसा मान कर सचलें कि यह आपातकालीन पावर ब्लॉक के अधीन है तथा यह सुनिश्चित करें कि किसी गाड़ी को सेक्शन में प्रवेश की अनुमति नहीं दी जाए ।

(iii) **<u>दोषहीन सेक्शन का अस्थाई पृथक्करण</u>** : स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को प्रभावित सेक्शन के दोषहीन लाइन पर भी प्रवेश करने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक अप्रभावित सेक्शन के पहली गाड़ी के चालक तथा गार्ड दोनों को अन्य गति प्रतिबंधों का भी पालन करते अुए दिन में जब आगे की दृश्यता साफ हो तो प्रतिबंधित गति से जो 60 कि.मी.प्र.घं. से ज्यादा नहीं हो तथा रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. से आगे बढ़ने तथा किसी अवरोध से पहले जो पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों में शिरोपरी उपस्कर की विषमता एवं किसी अतिलंघन के कारण हो सकती है रूकरने हेतु तैयार रहने के लिए सतर्क दृष्टि रखने हेतु सतर्कता आदेश नहीं दे दिया गया हो । चालकों को भी सूचित किया जाएगा कि आगामी स्टेशन पर पहूँचने पर तत्काल रिपोर्ट करें कि सेक्शन जिस पर से वह पास किया है वह गाड़ी संचालन के सुरक्षित है अथवा नहीं ।

(iv) यह अभिनिश्चित करने के पश्चात कि पार्श्ववर्ती ट्रैक पर कोई अतिलंघन नहीं है सतर्कता आदेश तत्काल समाप्त कर दिया जाएगा, जैसा कि निर्देशित है ।

(v) **<u>सेक्शन जिसमें प्रभावित गाड़ी है</u>** - विषमता के प्रकृति (असामान्य स्थिति) के बारे में प्रभावित गाड़ी के चालक दल से सूचना प्राप्त होने के पश्चात मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक (शिफ्ट ड्यूटी) तथा संबंधित
विभाग के नियंत्रक से सलाह करके शिरोपरि उपस्कर को पुन: आवेशित करने के संबंध में सेक्शन नियंत्रक द्वारा निर्णय लिया जाएगा ।

(vi) यदि प्रभावित गाड़ी का चालक कर्षण शक्ति नियंत्रक से संपर्क करता है और गाड़ी पर कोई खराबी नहीं पाता है शिरोपरि उपस्कर के पुनरारंभ होने पर नियंत्रक द्वारा दिन में जब आगे की दृश्ययता साफ हो तो प्रतिबंधित गति जो 60 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं हो और रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. तथा अन्य गति प्रतिबधों का पालन करते हुए तथा गाड़ी पर किसी विषमता के लिए सतर्क दृष्टि रखते हुए ब्लॉक सेक्शन को साफ करने हेतु उसे कहा जाएगा । स्टेशन पहुँचने पर संबंधित विभाग के कर्मचारी द्वारा गाड़ी की जाँच की जानी चाहिए । यदि कोई विषमता नहीं पाया जाना है तो गाड़ी का पुनरारंभ सामान्य गति से किया जाना चाहिए ।

(9) शिरोपरि उपस्कर के ट्रीपिंग/शिरोपरि उपस्कर में नो टेंशन की स्थिति में चालक तथा गार्ड के कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व :

(i) शिरोपरि उपस्कर के ट्रानसेंट ट्रीपिंग के मामले में चालक सामान्य ट्रैक्शन का पुनर्गहण करेगा और यह देखने के लिए कि कोई विषमता/अवरोध है, पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों पर भी चौकस निगाह रखेगा तथा शिरोपरि उपस्कर में ट्रीपिंग के बारे में सीटी संकेत या वॉकी टॉकी के माध्यम से गार्ड को सूचित करेगा । गाड़ी का गार्ड अपनी गाड़ी पर किसी विषमता के लिए सतर्क रखेगा । सहायक चालक को गाड़ी के पीछे की ओर देखना चाहिए और किसी असामान्यता के बारे में अपनी गाड़ी का अवलोकन करना चाहिए ।

(ii) <u>यदि शिरोपरि उपस्कर में नो टेंशन जारी रहता है तो चालक तत्काल लोको फ्लेशर का स्विच ऑन कर देगा और गति को नियंत्रित करेगा (रात्रि में 60 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं) ताकि किसी अवरोध से पहले रूकने में समर्थ हो और पहले आपात सॉकेट के नजदीक अपनी गाड़ी को रोकेगा</u> और शिरोपरि उपस्कर में नो टेंशन के कारण को जानने के लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक /नियंत्रक से संवाद स्थापित करेगा । नियंत्रक कक्ष से मशविरा के अनुसार चालक दल को कार्य करना चाहिए ।

(iii) यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक/नियंत्रक के साथ तत्काल संवाद संभव हो तो चालक, सहायक चालक को नीचे उतरने और अपने गाड़ी में और साथ ही लोकोमोटिव में किसी विषमता/किसी खराबी को गार्ड के साथ देखने हेतु गाड़ी की जाँच करने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा । गाड़ी की जाँच करने के पश्चात चालक/गार्ड विषमता के बारे में तथा आवश्यक सहायता यदि कोई है या अन्यथा के बारे में दूसरे लाइन के टेलीफोन वॉकी-टॉकी, समपार फाटक या दूसरे दिशा की गाड़ी या संचार के किसी अन्य साधन के माध्यम से सेक्शन नियंत्रक को सूचित करेगा तथा कंट्रोल के मशविरा के अनुसार कार्य करेगा । यदि अपनी गाड़ी में कोई विषमता नहीं देखता है तो चालक को लोको फ्लेशर के स्विच को 'ऑफ' कर देना चाहिए ।

(iv) यदि इसी बीच शिरोपरि उपस्कर की ऊर्जा आपूर्ति पूर्व स्थिति में आ जाती है तो चालक, जैसे ही उसके जानकारी में आता है कि ऐसी आपूर्ति का पुरारम्भ हो गया है सामान्य ट्रैक्शन का पुनर्गहण करेगा ।

अध्याय – XVIII

प्रकीर्ण

18.01 निरस और व्यावृति (रिपील तथा सेविंग) : भारत सरकार के तत्कालीन रेल विभाग (रेलवे बोर्ड) की दिनांक 9 मार्च, 1929 की अधिसूचना सं. 1078 - टी के अधीन जारी किए गए सामान्य नियम, ऐसे निरक्शिकरण के पूर्व किसी बात या कार्रवाई के या उसके किए जाने में किए गए लोप के संबंध में एतत् द्वारा निरस्त किए जाते हैं।

परिशिष्ट - 'ए'

<u>कॉशन आदेश हेतु समेकित नियम</u>

I. जब किसी कारणवश, चालक को [नियम 1.02 (88) में संज्ञा दिये गये] सावधानी बरतनी है या गति कम करनी को तो वह प्रपत्र टी/409 या टी/ए 409 जिन परिस्थितियों में चालक द्वारा कॉशन आदेश पारित होगा वह निम्नलिखित है :

क.

1. जब लाइन मरम्मत के अधीन होने या अन्य कारणों को विशेष अनुदेशों की आवश्यकता हो ।
2. ओवरड्यू ट्रेन को देखने के लिए ।
3. शंटिंग के लिए ट्रेन हाम सिगनल के 'ऑन' से थोड़ा पहले पास करने के प्राधिकार के लिए ।
4. जब किसी प्रकार से कोई इंटरलॉक पांइंट बिगर जाए अथवा दोषपूर्ण हो जाए ।
5. जब इंटरलॉक पॉइंट, सिगनल अथवा इंटरलॉक गीयर में बदलाव लाया लाय हो अथवा उनकी मरम्मत करनी को ।
6. जब आगे बढ़ने के सठीक प्राधिकार के बिना ट्रेन आगे बढ़ने लगे ।
7. जब दो स्टेशनों के ब्लॉक सेक्शन के बीच डीएमटी/ईएमटी का काम चल रहा हो ।
8. जब किसी डिसेवल ट्रेन अथवा पथच्यूत ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में हो तथा एक असिस्टिंग इंजन या रिलिख ट्रेन वहाँ भेजना हो तो ।
9. जब ब्लॉक सेक्शन में एक ट्रेन अपने डिब्बों से अलग हो गये को तथा एक इंजन को वहाँ भेजना हो ।
10. जब ट्रिपल अथवा क्वॉइपल लाइन में किसी बाधा अथवा अन्य किसी कारण से एक लाइन का व्यवहाव केवल एक ट्रेन के गलत दिशा में भेजने के लिए ।
11. जब डबल लाइन सेक्शन में ट्रेन के लोको पाइलट को ट्रैक में संवाभित बाँधा के लिए निगरानी रखना पड़ता है ।
12. जब डबल लाइन सेक्शन में एक ट्रेन को टेल लैंप विहीन पाया जाता है तथा यह मान लिया जाता है कि ट्रेन का एक भाग खो (मिसिंग) हो गया है ।
13. जब डबल लाइन सेक्शन में एक ट्रेन अथवा ट्रेन का एक हिस्सा अथवा एक गलत गाड़ी गलत लाइन में चली जा रही है ।
14. जब सिंगल लाइन सेक्शन में एक ट्रेन को 'स्टॉफ एंड एक्जामिन' सिगनल मिला है तथा लाइन के प्रति अथवा बाधा होने का अंदाजा लगाया गया हो ।

ख. <u>दूसरी परिस्थितियां</u> :

1. जब ट्रेन को सिगनल विहीन में लेना हो ।
2. जब मिड सेक्शन में कोल-पाइलट को अथवा अन्य को चलना हो ।
3. जब लेबल - क्रासिंग मेट खराब हो गयी हो अथवा इंटरलॉक का कार्य न हुआ हो ।
4. जब विभिन्न परिस्थितियों में एक विद्युत इंजन अथवा मोटर कोच के पेंटोग्राफ को नीचे करने की सूचना देनी हो तो ।
5. जब पॉवर ब्लॉक सेक्शन पर डीजल ट्रेन चलाने की अनुमति चाहिए हो ।
6. जब सर्किट ब्रेकर के ट्रिपिंग अथवा किसी कर्मचारी के रिपोर्ट करने से ट्रेक्शन ओएचई पर कोई अनियमितता का संदेश हो ।
7. ओटोमेटिक सिगनल के लंबे समय से चलने वाली फेलियर ट्रेनों का चालन ।
8. इंजनों के खराब तरीके से चलाने के मामले में ।
9. लाइन के ब्लॉक रखने पर ट्रैक लॉरी के काम करने में ।
10. ओडीसी के चालन से संबंधित गति नियंत्रण तथा विशेष सावधानी ।
11. जब ट्रेक पर अथवा उसके आस पास कोई मृत डेड पाया गया हो ।

<u>टिप्पणी</u> उपरोक्त आकस्मिक परिस्थितियाँ जिसमें कसन आदेश जारी किया जाता सामान्य सूची है । इसके अलावा भी अन्य परिस्थितियां हो सकती है ।

II. <u>सूचना का प्रेषण</u> :

(1) जब भी लाइन के कारण जब ओएचई की मरम्मत चल रही हो अथवा किसी अन्य कारणों से विशेष सावधानी बरतने की जरूरत हो, अथवा ट्रेनों के असुरक्षित होने का खतरा हो तो, स्टेशन मास्टर जिसे यह सूचना प्राप्त होती है वह तुरंत ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर प्रभावित स्टेशन के मास्टर को, नियंत्रक, पॉवर नियंत्रक, कर्षण शक्ति नियंत्रक, लोको फोरमैन, तथा संबंधित रेल कर्मचारियों को सूचित करेगा तथा वर्किंग टाइम टेबल में उल्लिखित स्टेशन को इन परिस्थितियों की सूचना प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान से करेगा।

(2) इसके बाद नियंत्रक/कर्षण शक्ति नियंत्रक/शक्ति नियंत्रक अपने तरफ से यह सुनिश्चित करेगा कि वह इन परिस्थितियों की सूचना सभी स्टेशन मास्टरों तथा संबंधित ट्रैक्शन, लोको फोरमैन, लोको फोरमैन दे दिया है।

III. <u>कॉशन आदेश जारी करने का तरीका</u> :

(1) <u>प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर द्वारा।</u>

(i) जब स्टेशन मास्टर को यह सूचना प्राप्त होती है कि लाइन की मरम्मत चल रही है अथवा ट्रेन को नुकसान पहुँचने की संभवना है जिसके कारण सावधानी बरतनी है, तब तक अपने स्टेशन में अथवा दूसरे किसी छोर को उस ब्लॉक सेक्शन में तब तक किसी ट्रेन को अथवा किसी गाड़ी को घुसने नहीं देना जब तक कि -

(क) दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से हम सूचना की प्राप्ति नहीं मिल जाती है।

(ख) जहाँ पर वर्किंग टाइम टेबल में स्थाई गति प्रतिबद्धता है उसे छोड़ कर उसने (स्टेशन मास्टर ने) लोको पाइलट तथा गार्डको सामने खतरा है तथा किस स्थान पर है उसकी सूचना कसन आदेश द्वारा दे दी है।

(ग) वह इस बात की पुष्टि कर लेगा कि सूचित स्टेशन ने भी कसन आदेश जारी कर दिया है।

(घ) उसे सामान्य स्थितियों के लौट आने की सूचना मिल गयी है।

(ii) ब्लॉक स्टेशन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर भी धारा (1) के उपधारा (ख) से (घ) तक का पालन करते हुए कार्यवाही करेगा।

(iii) थ्रू ट्रेनों को अपने समय से पहले तब तक ना कॉशन आदेश जारी करने के लिए रोक दिया जाएगा जब तक कि इस बात की पुष्टि की जाती है कि संबंधित स्टेशनों द्वारा कसन आदेश जारी कर दिये हैं।

(2) **<u>सूचित स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा</u>** :

(क) जब सूचित किये गये स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह सूचना प्राप्त होगी कि लाइन की मरम्मत चल रही है अथवा ट्रेन को नुकसान पहूँचने की संभावना है, जिसके कारण सावधानी बरतनी है, तब वह सूचना की प्राप्ति की पुष्टि करेगा तथा किसी ट्रेन के लोको पइलट तथा गार्ड को खतरा तथा उसके अवस्थान संबंधित कसन आदेश पारित किए बिना उस ट्रेन को अपने स्टेशन से खतरे वाले इलाके में प्रस्थान नहीं करने देगा, वह प्रतिबंधित इलाके के पीछे वाली स्टेशन मास्टर को सूचना देगा कि किस ट्रेन के लिए पहला कसन आदेश पारित हुआ है।

(ख) सूचित स्टेशन के स्टेशन मास्टर जब उनके स्टेशन से ट्रेन की गति की ओर दूसरे सूचित स्टेशन के बीच सावधानी बरतने की कोई सूचना प्राप्त नहीं होती है तो वह उसके स्टेशन से प्रस्थान करने वाली सभी ट्रेनों के लोको पाइलट तथा गार्डों को कसन आदेश प्रपत्र टी/ए 409 में **'निल'** (NIL) लिख कर जारी करना है।

<u>टिप्पणी</u> : एक सूचित स्टेशन के कॉशन आदेश प्राप्त किए बिना एक लोको पाइलट ट्रेन को नहीं चलायेगा तथा गार्ड ट्रेन के चलने की सिगनल नहीं देगा।

(3) जब ट्रेन सूचित स्टेशन के अलावा अन्य स्टेशन से चलना शुरू करे - जब कोई ट्रेन सूचित स्टशन के अलावा अन्य स्टेशन से चलना शुरू करता है तो स्टेशन मास्टर नियंत्रक अथवा कर्षण ऊर्जा नियंत्रक अथवा पीछे के सूचित स्टेशन अथवा आगे के सूचित स्टेशन (सिंगल लाइन सेक्शन पर) से सलाह लेगा तथा पहले की नोटिस स्टेशन तक कॉशन आदेश जारी करेगा। परंतु जब नियंत्रक अथवा पीछे के सूचित स्टेशन अथवा आगे के सूचित स्टेशन (सिंगल लाइन सेक्शन पर) से संपर्क स्थापित नहीं हो पाता है और सूचना प्राप्त होती है तथा गाड़ी को अरीजनेटिंग स्टेशन से चालू करना आवश्यक हो जाता है तो अगर लागू की प्रतिबंधता का कसन आदेश जारीकरके अथवा टी/ए 409 प्रपत्र में कॉशनआदेश **'निल'** (कुछ नहीं) भर कर लोको पाइलट/गार्ड को ब्लॉक स्टेशन पर रोक कर कॉशन आदेश प्राप्त करने की अग्रिम लिखित सूचना दी जाती है तथा वहाँ प्राप्त

अनुदेशों के अनुसार कार्यवाही की सलाह दे जाती है। यह प्रक्रिया तब तक चलती रहेगी जब तक न नोटिस स्टेशन तक की सारी प्रतिबद्धताओं का अग्रिम विवरण हासिल नहीं कर लिया जाता है।

(4) रास्ते में चालक दल को बदलना' अगर रास्ते में चालक दल को बदला जाता है तो कार्य ग्रहण करने वाले लोको पाइलट/गार्ड उस लाइन की अवस्था से अवगत होने के लिए उन सभी संबंधित कासन आदेशों को कार्यमुक्त होने वाले लोको पाइलट/गार्ड से ले लेंगे तथा उसकी सटीक पावती दे देंगे।

(5) रास्ते में सहायक/बैकिंग इंजन को लगाना - जब रास्ते में किसी स्टेशन पर एक सहायक अथवा बैकिंग इंजन लगाना हो तो उस इंजन के लोको पाइलट की यह जिम्मेवारी रहेगी कि वह सारे प्रतिबद्धताओं के बारे में अवगत हो जाए। वह आवश्यक सूचनायें ट्रेन के इंजन के लोको पाइलट अथवा गार्ड से जैसा मामला को, प्राप्त कर लेगा।

टिप्पणी : ब्लॉक स्टेशन पर जब एक ट्रेन के पीछे सहाय/बैकिंग इंजन लगाया जाता है, तब स्टेशन मास्टर सहायक/ बैंकिग इंजन के लोको पाइलट को कॉशन आदेश जारी करेगा। जब किसी ट्रेन की सहायता के लिए बीज सेक्शन से कोई बुलाया जाता है तो स्टेशन मास्टर इस इंजन के लोको पाइलट को सहायता के लिए आगे बढ़ने के आदेश जारी करेगा तथा नियंत्रण की सलाह देगा।

(6) जब संपर्क टूट जाता है : संपर्क टूटने की स्थिति में ब्लॉक सेक्शन के ठीक वाली स्टेशन क स्टेशन मास्टर यह सोचे बिना सभी ट्रेनों कसन आदेश जारी करेगा कि ट्रेन किस प्रकार का है। सिंगल लाइन है या डबल तथा कौन सी कार्य प्रणाली लागू है।

(7) विद्युतीकृत सेक्शन में जब पावर ब्लॉक को : जब किसी चालू लाइने पॉवर ब्लॉक वाले सेक्शन में डीजल इंजन द्वारा चाहित गाड़ी के संचालन की अनुमति अत्यावश्यक हो जाता है। तब नियमानुसार एक कॉशन आदेश जारी करना जरूरी है। पॉवर ब्लॉक की मांग करते समय, संबंधित कर्षण शक्ति नियंत्रक ब्लॉक स्टेशनों के बीच पॉवर ब्लॉक की अवधि जिस क्षेत्र में काम करवाना है उस क्षेत्र की सटीक किलोमीटर माप, कार्य प्रकार, उस क्षेत्र से ट्रेन किस गति से गुजरेगी, तथा लोको पाइलट द्वारा बरतने वाली विशेष सावधानियों के बारे में उल्लेख करेगा।

(8) स्थानीय/सवरवन ट्रेनों के लिए : सवरवन सेक्शन के ट्रेनों के संचालन के मामलों में स्टेशन मास्टर लोको पाइलट तथा गार्ड को कॉशन आदेश उन स्टेशनों के लिए जारी करेगा जिनका विवरण वर्किंग टाइम टेबल में दिया गया है। आपात स्थितियों में जब अचानक गति प्रतिबंद्धता की जरूरत को तब यह लागू नहीं होगी। इन ट्रेनों के मामले में टाइप किया हुआ साइक्लोस्टाइल अथवा छपा हुआ अथवा कम्प्यूटरीकृत प्रति द्वारा केवल एक बार कॉशन आदेश जारी किया जाएगा जिसमें ट्रेन उस पूरे सेक्शन का जहाँ से जहाँ तक ट्रेन सफर करेगा वर्णन होगा। दूसरी कॉशन आदेश तब ही जारी किये जाएंगे जब कड़ी गति प्रतिबंद्धता/प्रतिबंद्धता रद्द करना हो अथवा नहीं गति प्रतिबंद्धता/प्रतिबंद्धता लागू करना हो।

टिप्पणी :

(1). सियालदह तथा हावड़ा मंडल के सर्ववन सेक्शन में, जब इंजीनियरिंग अथवा अन्य अधिकारिक सियालदह/हावड़ा मंडल के सर्ववन सेक्शन के किसी अंश में कॉशन आदेश जारी करना चाहे तो मंडल रेल प्रबंधक हावड़ा/सियालदह द्वारा जारी किये विशेष अनुदेशों के आधार पर स्टेशन अधीक्षक हावड़ा/सियालदह तथा मुख्य नियंत्रक/हावड़ा सियालदह के अधीन जैसा मामला हो। एम टी एस अथवा डी एम टी आई को लिखित सूचना भेजेंगे तथा उसकी पावती प्राप्त करेंगें, जिससे रोजाना सर्ववन /थ्रू ट्रेनों के गार्ड, लोको पाइलट तथा मोटरमैन को टाइप किये हुए, साइक्लोस्टाइल अथवा प्रिंट किए हुए अथवा कंप्यूटीकृत कॉशन आदेश/गति प्रतिबंद्धता की प्रति जारी की जा सके। इंजीनियरिंग तथा अन्य अधिकारिक की यह जिम्मेदारी होगी कि काम शुरू होने से पहले टाइप किए हुए साइक्लोस्टाइल्ड अथवा प्रिंट किए हुए अथवा कंप्यूटरीकृत कॉशन आदेश/गति प्रतिबंद्धता की प्रति में उनकि द्वारा जारी किए हुए कॉशन /गति प्रतिबंद्धता है। इसके अतिरिक्त संबंधित सभी को वर्तमान के कॉशन /गति प्रतिबंधता की सूचना प्राप्त होना चाहिए।

(2) स्टेशन मैनेजर/सियालदह तथा हावड़ा के अधीन स्टेशन मास्टर लागू की गई अस्थाई गति प्रतिबंद्धता के लिए एक रजिस्टर रखेगा। इंजीनियरिंग अथवा (टीआरडी तथा सिगनल तथा दूरसंचार आदि जैसे) दूसरे अधिकारिक जब कॉशन/गतिप्रतिबंद्धता जारी करना चाहे तो वह कल के लिए आज के दोपहर बारह बजे तक पुष्टि संख्या तथा एक पुष्टि प्रति के साथ स्टेशन मास्टर हावड़ा/सियालदह को संदेश अथवा टेलीफोन द्वारा संदेश भेजेगा। वही संदेश उसी तरीके से हावड़ा/सियालदह नियंत्रण कार्यालय के नियंत्रक तथा डीएमटीआई/एमटीएस को दिया जाएगा। जब स्टेशन मास्टर को ऐसी सूचना मिलती है तो वह भौगोलिक तथा सेक्शन अनुसार लागू हुए कॉशन/गति प्रतिबंद्धता को रिकार्ड करने की व्यवस्था करेगा तथा सक्षम प्राधिकारी द्वारा वापस लिए गए प्रतिबंद्धता वो खुछ करेगा। लागू तथा रद्द किए गए ऐसे संदेशों को इस उद्देश्य के लिए रखे गये रनिस्ट
में चिपका दिया जाएगा, फिर स्टेशन मास्टर अगले दिन कोने वाले कॉशन/गति प्रतिबंद्धता (खतरे के लिए सतर्क रहे के साथ) की एक सूची बनाएगा तथा इसे नियंत्रण कायार्लय भेजा जाएगा जिससे इस डीएमटीआई/एमटीएस के सूची से मिलाया जा सके। इसकी जरूरी जांच करने के बाद इन कॉशन आदेशों को हरे कागजों पर प्रतिदिन साइक्लास्टाइल किया जाएगा तथा इसमें डेपूटी स्टेशन मैनेजर/स्टेशन मास्टर,एमटीएम/डीएमडीआई/मुख्य नियंत्रक (प्रभारी) अपना

हस्ताक्षर करेंगे जिससे पता चले कि इन्होने टाइप किए हुए साइक्लास्टाइल्ड अथवा छपे अथवा कंप्यूटरीकृत कॉशन आदेश के प्रति की जॉच कर ली है। जितनी जरूरत को उतनी कॉशन आदेश 16.00 बजे तक टाइप, साइक्लोस्टाइल अथवा छपे कंप्यूटरीकृत करके बारूईपुर, चंदनपूर, मसाग्राम, सेवड़ाफुली, बैंडल, बर्द्धमान, कटवा, सियालदह, राणाघाट, नैहाटी, कृष्णानगर, शान्तिपुर, बनगांव, डारकूनी, दमदम जं., चितपुर, बारासात, डायमंड हार्वर, लक्ष्मीकांतपुर, कैनिंग आदि स्टेशनों पर भेजा दिया जाएगा। उप नियंत्रक,सेक्शन नियंत्रक आदि को सूचना तथा दिशा निर्देश हेतु इन कॉशन आदेशों की प्रतियॉ भेजे जाएंगे।

3. जब पूरे लिंक के लिए कोई कॉशन आदेश पारित नहीं होती है तो प्रपत्र टी/ए 409 में 'निल' (कुछ नहीं) कॉशन आदेश भर दिए जाएंगे।

4. प्रत्येक साइस्कोस्टाइल कॉशन आदेश के एक नंबर होंगे जिसका संबंध उन दिन के तारीख तथा महीना से होगा । उदाहरण के लिए दिनांक 14 जुलाई 1937 का नवबंर 14/7 होगा तथा दिनांक 18 जुलाई 1987 का नवंबर 8/7 होगा।

5. हावड़ा तथा सियालदह मंडल के सर्ववन सेक्शन में जब सर्ववन ट्रेनों के मीटरमैन तथा गार्डों को कॉशन आदेश पारित करना हो तो एक मोटरमैन तथा गार्डों के संपूर्ण लिंक के लिए जारी किया जाएगा तथा वह उस स्थान के स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किया जाएगा। जहॉ पर ऐसे मोटरमैन/ गार्डों का प्रधान कार्यालय है तथा जहॉ से वह ड्यूटी के लिए हस्ताक्षर करते हैं। हावड़ा, सियालदह, बैंडल, बर्द्धमान अथवा अन्य स्टेशनों जहॉ पर ए टी एफ आर चौबीसों घंटे तैनात है वहॉं सियालदह/हावड़ा के स्टेशन कर्मचारी साइक्लोस्टाइल कॉशन आदेश तैयार करेंगे तथा समय पर एटीएफआर को भेज देंगे। एटीएफआर अपने अपने स्टेशनों के मोटरमैन/लोको पाइलट को यह प्रेषित करेंगे। जिन सर्ववन ट्रेनों के शुरूआती स्टेशनों पर एटीएफआर तैनात नहीं है वहॉ पर हरे रंग के कागज पर टाइप, साइक्लोस्टाइल अथवा प्रिंट अथवा कंप्यूटरीकृत कॉशन आदेशों के प्रति को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रति हस्ताक्षर करेंगे जिससे यह ज्ञात हो कि अन्य कॉशन/ गति प्रतिबंद्धता लागू नहीं है।

6. जब ईएमयू तथा सर्ववन ट्रेनों के मोटरमैन तथा गार्ड अपने ड्यूटी के लिए हस्ताक्षर करते है तब अपने लिंग के सभी ट्रेनों का कॉशन आदेश प्राप्त कर लेंगे । वह कॉशन आदेशों की प्राप्ति देंगे तथा इनके संख्या रजिस्टर में रिकार्ड करके रखेंगे । एटीएफआर/स्टेशन मास्टर को यह ध्यान देना है कि इन कॉशन आदेशों की प्रतियॉ (जिसमें विशेष नंबरों का अंकन हो) प्राप्त करने के बाद मोटरमैन/गार्ड पावती एपीयरेंस बुक में दे दिये हैं ।

7. (क) अग्रिम सूचना के बिना अगर कोई कॉशन/गति प्रतिबंद्धता अन्य समय में जारी करना हो तो उपरोक्त नियमानुसार गतिगति प्रतिबंद्धता / कॉशन जारी करने वाले अधिकारिक तुरंत सेक्शन नियंत्रक, सेक्शन मैनेजर-हावड़ा/सियालदह (जैसा मामला हो) तथा संबंधित स्टेशन को सूचित करेंगे तथा उनकी पावती प्राप्त करेंगे, सेक्शन नियंत्रक तुरंत स्टेशन मैनेजर हावड़ा/सियालदह तथा संबंधित स्टेशनों को सूचना भेजने के लिए कार्यवाही करेंगे ।

(बी) इन मामलों में प्रभावित सेक्शन के टीक आगे की अंति स्टॉपिंग स्टेशन/शुरूआती स्टेशन नोटिस स्टेशन टी/409 प्रपत्र में कॉशन आदेश जारी करेगा ।

(सी) इंजीनियरिंग तथा अन्य आधिकारिक यह सुनिश्चित करें कि अपरिहार्य अवस्था के बिना कॉशन/गति प्रतिबंद्धता न जारी करे तथा नियमानुसार प्रभावित लाइन को सूचित कर लिया गया है।

8. हावड़ा/सियालदह, बैंडल,बर्द्धमान,नैहाटी आदि स्टेशनों के गार्ड/मोटरमैनों के कमरे में एक बोर्ड होना चाहिए जिसमें ड्यूटी के लिए हस्ताक्षर करने वाले गार्ड/मोटरमैनों के लिए अत्यावश्यक कॉशन आदेश लिखा हुआ होगा जिसको साइक्लोस्टाइल कॉशन प्रपत्र में वह नोट कर लेंगे।

9. उपरोक्त पैराग्राफ में उल्लिखित कॉशन आदेश जिसे प्रतिदिन के साइक्लोस्टाइल कॉशन आदेश के सूची में नहीं रखा गया है, अगर किसी सूचित शुरूवाती स्टेशन अथवा हावड़ा, सियालदह बैंडल, नैहाटी आदि स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को नई प्रविष्टि के बारे में कोई कंट्रोल हो तो वह ड्यूटी पर तैनात सेक्शन नियंत्रक से सत्यापित कर उसे एक अलग टी/409 प्रपत्र में जारी करेगा।

10. सर्ववन सेक्शन पर चलने वाले मेल/एक्सप्रेस/ अन्य पैसेंजर ट्रेनों के लोके पाइलटों को प्रपत्र टी/409 के परिशिष्ट में हरे साइक्लोस्टाइल कॉशन आदेशों को संलग्न किया जाएगा। टी/409 प्रपत्र में मशीन द्वारा छपे क्रम संख्या को परिशिष्ट के

साइक्लोस्टाइल कॉशन आदेश के ऊपर लिखा जाएगा। कॉशन पोर्टर आदेश को प्रेषित करेगा तथा पावती के रूप में गार्ड तथा लोको पाइलट का हस्तक्षर प्राप्त करेगा । कॉशन आदेश में अगले नोटिस सह स्टॉविंग कॉशन तक की सारी कॉशन / गति प्रतिबंद्धता होगी ।

11. **<u>उन सेक्शनों के लिए जहां ट्रेन नहीं रूकेगी</u>** :

(क) उन स्टेशनों के लिए जहॉ कोई ट्रेनों के रूकने के लिए बुक नहीं किए गए हो, अचानक आपातकालीन गति प्रतिबंद्धता न होने से, साधारणत: कोई कॉशन आदेश जारी नहीं होगा, तथा

(ख) अगर ऐसे स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा कॉशन आदेश की सूचना प्राप्त होती है वह तुरंत उससे लगे ब्लॉक स्टेशन के स्टेशनों को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान में कॉशन आदेश जारी करने के लिए सूचना भेजेगी तथा उसकी पावती प्राप्त करेंगा तथा वह खुद पावती देगा ।

(ग) बगल वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जब यह सूचना प्राप्त होती है तो वह इस प्रकार से कार्यवाही करेगा जैसे उसे खुद से आदेश प्राप्त हो ।

टिप्पणी : जब ऊपरी उपस्कर के दोषपूर्ण होने के कारण एक स्टेशन के बाद वाले सेक्शन में पेंटोग्राफ नीचे करें की चेतावनी देनी हो तो ट्रेन को उस स्टेशन पर रोक लिया जाएगा तथा लोको पाइलट/मोटरमैन को कॉशन आदेश जारी किया जाएगा ।

IV. कॉशन आदेश की तैयारी तथा विवरण :

(क) कॉशन आदेश हरे रंग के कागज में, पैरा (ड.) तथा (च) को छोड़ कर दोनो ओर हरे रंग के कागज निर्धारित पप्रत्र में जारी किया जाएगा। सभी प्रपत्रों की संख्याओं में धारावाहिकता होगी तथा प्रत्येक पन्ने में जारी करने वाले स्टेशन का स्टैम्प होगा। यह तीन पन्नों का होगा जिसमें एक लोगो पाइलट का, दूसरा गार्ड का और तीसरा स्टेशन का रिकार्ड के लिए होगा । जब ट्रेन की इंजन को लोको पाइलट तथा को-लोको पाइलट, तब कॉशन चार प्रतियों में तैयार की जाएगी, जिसमें एक लोको पाइलट, दूसरी को लोको पाइलट तीसरी गार्ड तथा चौथी स्टेशन रिकार्ड के लिए होगी। कॉर्बन-प्रॉसेस से साफ सुथरे तरीके से इसकी तीन/चार प्रतियां बनायीं जाएगी।

(ख) कॉशन आदेश प्रपत्र द्विभाषी अर्थात अंग्रेजी तथा हिंदी/अंचालिक भाषा में छपे हुए होंगे।

(ग) कॉशन आदेश में न्युनतम तीन प्रतिबंद्धताओं के लिखने की जगह होनी चाहिए । आदेश के पीछे कोई भी प्रविष्टि नहीं होनी चाहिए। जब एक से अधिक कॉशन आदेश जारी करना हो तो पृष्टों का क्रमांक 1,2,3 आदि होना चाहिए।

(घ) इसमें किलोमीटर किस स्टेशन अथवा किन स्टेशनों के बीच में सावधानी बरतनी है, उसके कारण, प्रतिबंद्धित क्षेत्र से किस गति से ट्रेन चलेगी- इन सभी का विवरण होगा । स्टेशन कोड का व्यवहार नहीं होगा, इसके जगह पर स्टेशनों का पूरा नाम होना चाहिए ।

(ड.) कॉशन आदेश विशेष स्टेशनों तथा विशेष ट्रेन जैसे राजधानी एक्सप्रेस, लंबी दूरी तय करने वाली मालगाड़ी, लोकल /सर्ववन ट्रेनों को छोड़कर सभी ट्रेनों के लिए अलग-अलग कॉशन आदेश पारित किए जायेंगे, बाकी ट्रेनों के लिए कॉशन आदेशों को टाइप, साइक्लोस्टाइल तथा प्रिंट करके सर्विस समय तक यह जॉच की जाएगी कि उन सभी क्षेत्रों का नाम है जहाँ कॉशन आदेश जारी करना है । संबंधित स्टेशनों के स्टेशन वर्किंग रूल्स में इस विषय में जरूरी प्रविष्टियां करनी है तथा वर्किंग टाइम टेबल में ऐसे स्टेशन/ ट्रेनों का विवरण होगा । जब दो अथवा दो से अधिक क्षेत्रों पर गति प्रतिबंद्धता लागू हो तो ऐसे क्षेत्रों के ट्रेन के आगे बढ़ने के दिशा में, भौगोलिक क्रम से उस क्षेत्र के किलोमीटर का विवरण होगा ।

टिप्पणी : **(i)** जब टाइप किए हुए,साइक्लोस्टाइल अथवा प्रिंट किए हुए कॉशन आदेश जारी किया जाता है तो इसे टी/409 प्रपत्र के परिशिष्ट के रूप में जारी किया जाए । परिशिष्ट में लगाए गए साइक्कलोस्टाइल/टाइप किए हुए पत्र के दायें तरफ ऊपरी भाग में टी/409 का मशीन द्वारा प्रिंट किया हुआ नंबर लिखा जाएगा, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/ सहायक स्टेशन मास्टर साइक्लोस्टाइल/टाइप किए हुए कॉशन आदेश पर हस्ताक्षर करेगी जिससे प्रमाण रहे कि उन्होंने इसकी जांच कर ली है ।

(ii) जब कोई कॉशन आदेश जारी नहीं करना है तो टी/409 प्रपत्र में 'कुछ नहीं' कॉशन आदेश भरना है ।

(iii) विनिर्दिष्ट - थ्रू मालगाड़ियों के लिए अगल-बगल नोटिस स्टेशन सेक्शन के लिए मंडल रेल प्रबंधक पहले नोटिस स्टेशन से कॉशन आदेश देने के लिए व्यवस्था कर सकता है जिससे अगले नोटिस स्टेशन से बिना रूके मालगाड़ी को जाने की अनुकति मिलसके । ऐसी सूचनाएं संबंधित नोटिस स्टेशनों के सभी स्टेशनों पर दोहरा लेना है। मेल/एक्सप्रेस पैसेंजर ट्रेनों के मामले में अगले नोटिस स्टेशन में, जहाँ ट्रेनों का स्टॉपेज है, कॉशन आदेश जारी किया जाएगा ।

(च) इसमें हमेशा तारीख सहित पूरा हस्ताक्षर होगा ।

(छ) लिखने में कहीं कुछ गलती होने से तथा गलती के उत्तर लिखने से, इसे रद्द करके एक नया आदेश जारी करना होगा ।

(ज) अस्थाई रूप रूप से एक सफेद कागज पर तिरछा हरे रंग का बैंड डाल कर कॉशन आदेश बनाने की अनुमति दिया जा सकता है ।

(झ) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के तुरंत पीछे के ब्लॉक सेक्शन के स्टेशन मास्टर टी/बी 409 में रिमाइंडर कॉशन आदेश उन ट्रेनों के लोको पाइलट को जारी करेगा जिनको उस स्टेशन पर स्टॉपेज को अथवा उनके अपने पथ पर रोक लिया जाएगा । सिंगल लक्ष्य पर एक थ्रू ट्रेन स्टेशनों को पार कर रही है तब भी उसके लोको पाइलट को टी/बी

409 में रिमाडंर कॉशन आदेश आगे बढ़ने के प्राधिकार के साथ दिया जाएगा, विशेष दिशा निर्देशों के अंतर्गत सर्ववन सेक्शन में कॉशन आदेश पारित नहीं किया जा सकता है।

(v) **<u>कॉशन आदेश का प्रेषण</u>** :

(1) स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत तौर से अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्ति सक्षम रेल कर्मचारी ट्रेन के लोको लाइलट तथा गार्ड को कॉशन आदेश देगा तथा प्राप्ति के लिए रिकार्ड पन्ने पर लोको पाइलट तथा गार्ड का हस्ताक्षर प्राप्त करेगा। जब लोको पाइलट/ गार्ड के हस्ताक्षर प्राप्त करेगा।

(2) अगर कोई पाइलट कॉशन आदेश के विषय वस्तु को ससमझने में असमर्थ हो तो वह स्टेशन मास्टर को आग्रह करेगा कि वह आदेश समझा दें / बड़े यार्डों में ट्रेन के गार्डों का यह दायित्व होगा कि विशेष अनुदेशों के अधीन कॉशन आदेश के विषय वस्तु की व्याख्या करे।

(3) जहाँ एक से अधिक लीडिंग इंजन है वहाँ पर प्रथम लीडिंग इंजन के लोको पाइलट को कॉशन आदेश दिया जाएगा तथा उपरोक्त उपनियम (1) के अनुसार उससे हस्ताक्षर प्राप्त किया जाएगा। फिर भी, प्रथम लीडिंग इंजन के लोको पाइलट को कॉशन आदेश देने से पहले उस ट्रेन के अन्य इंजनों के लोको पाइलटों को यह कॉशन आदेश दिखाया जाएगा तथा उनसे हस्ताक्षर प्राप्त किया जाएगा जिससे पता चले कि उन्होंने कॉशन आदेश पढ़कर समझ लिया है अगर ट्रेन में कोई बैंकिग इंजन को अथवा ट्रेन के पीछे कोई इंजन को तो गार्ड को ट्रेन के लिए कॉशन आदेश को उन इंजनों के लोको पाइलठ को दिखा कर उनके हस्ताक्षर प्राप्त कर लेना है जिससे पता चले कि उन्होंने इसे पढ़ कर समझ लिया है।

(4) अगर किसी ट्रेन को एक इंजन धकेलकर ले जा हरा हो तो प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के ठीक पीछे वाले ब्लॉक स्टेशन पर उस ट्रेन के गार्ड को एक डुप्लीकेट कॉशन आदेश दिया जाएगा।

(vi) **<u>विशेष सावधानी की अधिसूचना अथवा उसे रद्द करने का तरीका</u>** :

(1) जब लाइन के किसी अंश में अथवा ऊपरी उपस्कर में मरम्मत का काम अथवा अन्य किसी कारण से किसी सक्षम रेल कर्मचारी को गति प्रतिबंद्धता अथवा विशेष सावधानी सूचना जारी करना है जो वह निम्निलिखित करेगा।

(i) (क) वह निकटम ब्लॉक स्टेशन (मुख्यत: जो ब्लॉक स्टेशन संबंधित ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रण करती है) के स्टेशन मास्टर को सटीक किलोमीटर, स्टेशन अथवा दो स्टेशनों के बीच जहाँ प्रतिबंद्धता अथवा विशेष सावधानी बरतनी हे, इसकी प्रकृति तथा इसकी अनुमानित अवधि प्रतिबंद्धित जगह पर सुरक्षा का तरीका तथा उस स्थान का विवरण जहाँ पर इंजीनियरिंग इंडीकेटर का प्रदर्शन होगा आदि की सूचना भेजेगा तथा पैराग्राफ III के खंड (1) में दिए हुए अनय संबंधित रेल कर्मचारियों को अधिसूचित करेगा तथा

(ख) वह ऐसे कार्य तब तक शुरू नहीं करेगा जब तक न वह स्टेशन मास्टर से पावती प्राप्त करता है।

(ii) सूचना के प्राप्त होने के पश्चात स्टेशन मास्टर तब तक पावती नहीं देगा जब तक न वह ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर अगर लागू हो तो, को सूचना दे देता है तथा पावती कर लेता है।

(2) जब ऐसी प्रतिबंद्धता अथवा विशेष सावधानी का कारण हट जाता है तो सक्षम अधिकारी जिसने प्रतिबंद्धता जारी की थी अथवा उससे उच्च पद पर अधिनस्थ कर्मचारी प्राइवेट नंबर के आदन-प्रदान से निकटतम ब्लॉक सेक्शन के स्टेशन मास्टर को तथा अन्य संबंधित कर्मचारियों जिनको पहले सूचना दी गयी थी उन्हें सूचना देगा।

(vii) **<u>गति प्रतिबंद्धता रद्द होने के बाद सेक्शन मास्टर द्वारा की गई कार्यवाही</u>**

(1) गति प्रतिबंद्धता के रद्द होने की सूचना प्राप्त होने के बाद स्टेशन मास्टर संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को, नोटिस स्टेशन मास्टर के तथा उन रेल कर्मचारियों को जिन्हें पहले सूचित किया गया था, इस तथ्य की सूचना देगा। कॉशन आदेश के रद्द होने के बाद स्टेशन मास्टर और कॉशन आदेश जारी नहीं करेंगे

(2) अगर किसी स्टेशन पर कोई ट्रेन को नहीं रूकना है तो प्रतिबंद्धता के रद्द होने की सूचना बगल के ब्लॉक स्टेशन को भेज दी जाएगी जो पैराग्राफ (1) में दिए गए नियामनुसार कार्यवाही करेगा।

(viii) **<u>कॉशन आदेश का रिकार्ड</u>** :

(क) जिन स्टेशनों पर कॉशन आदेश जारी किए गए हैं, उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर कॉशन आदेश रजिस्टर में आदिनांक तक का रिकार्ड रखेगा जिसमें गति प्रतिबंद्धता जारी करने की तिथि रद्द करने की तिथि तथा प्राधिकरणं की प्रकृति आदि का विवरण होगा। तथा इसे हर सोमवार ट्रेन के गति से भौगोलिक क्रम से एक के बाद एक लिखा जाएगा इन रजिस्टरों में स्टेशन कोड को छोड कर कोई अन्य कोड का व्यवहार नहीं होगा।

(ख) जिन जगहों में जैसे नियंत्रण कार्यालय लोको शेड आदि से सूचनायें प्राप्त होती है वहाँ भी ऐसे रिकार्ड रखना होगा ।

(ग) लोको पाइलट तथा गार्ड अपने यात्रा के अंत में ट्रेन संबंधित अन्य पेपर के साथ साथ ये कॉशन आदेश यथाक्रम से लोको फोरमैन तथा स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे ।

(ix) **<u>कॉशन आदेशों का प्रशिक्षण</u> :** कॉशन आदेशों के जारी होने के बाद बारह महीने तक इन रिकार्ड फोयलों का प्रक्षिझण किया जाएगा ।

परिशिष्ट बी - 1

स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर

संख्या .....

जगह.....

अनुदेश

1.01 इस रजिस्टर के निम्नलिखित भाग है -

भाग - I स्टेशन पर फौग सिगनल मैन के समय समय पर तैनाती का विवरण ।

भाग - II जब भी पटाखों का प्रयोग किया या उन्हें प्राप्त किया जाता है तब उन पटाखों द्वारा (फौग) सिगनल के प्राप्ति तथा स्टॉक का विवरण ।

भाग - III कोहरे (फौग) की अवधि, ड्यूटी पर फौग सिगनल मैन तथा प्रयोग किये गये पटाखों का विवरण ।

भाग - IV डिपो, स्टेशन, लोको शेड आदि जगहों में फौग सिगनलों के परिक्षण तथा प्रेषण का विवरण ।

1.02 जब भी किसी व्यक्ति को फौग सिगनल मैन के रूप में तैनात किया जाता है या उसे ड्यूटी का विस्तृत विवरण उिया जाता है सब स्टेशन मास्टर को इस बात की पुष्टि कर लेनी होगी कि घने कोहरे अथवा कोहरे वाले मौसम में वह व्यक्ति स्टेशन में पटाखा फौग सिगनल के व्यवहृत के नियम से पूरी तरह से अवगत है इसे सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन मास्टर उस व्यक्ति का हस्ताक्षर अथवा अंगूठे की निशानी इस रजिस्टर के भाग - I के सटीक कॉलम में लेंगे ।

1.03 स्टेशन मास्टर एक सुनिश्चित करेगा कि इस रजिस्ट में सार सूचनायें आदनांक एक की गयी को तथा यह सूचनायें हर तरह से सटीक है ।

1.04 ट्रांसपोर्टेशन निरीक्षक जब भी एक स्टेशन का मुआयना करे तो वह रजिस्टर को चेक करे तथा कितने पटाखे स्टॉक में है और प्रमाण स्वरूप वह अपना हस्ताक्षर दिनांक सहित करेंगे।

पूर्व रेलवे **भाग I .....**

फॉग सिग्नलमैन की स्थिति

..... स्टेशन पर

स्टेशन का काम करने की अवधि / समय		फॉग सिग्नलमैन के नाम	फॉग सिग्नलमैन का वास्तविक पद	फॉग सिग्नलमैन का आश्वसन	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर द्वारा फॉग सिग्नलमैन की ड्यूटी के जांच तिथि	फॉग सिग्नलमैन का हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
से	तक							

पूर्व रेलवे **भाग - II .....**

पटाका (फॉग) सिगनल का स्टॉक

दिनांक	फॉग सिगनल का ओपनिंग बैलेंस	स्टॉक प्राप्ति की तिथि	प्राप्ति का विवरण	स्टॉक प्रयोग का दिनांक	बचे हुए पटाकों की संख्या	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

पूर्व रेलवे **भाग - III .....**

..... स्टेशन

दिनांक	फॉग की अवधि		ड्यूटी पर तैनात फॉग सिग्नलमैन का नाम	किस समय फॉग सिग्नलमैन को भेजा गया	पटाका (फौग) सिग्नल जारी करने की संख्या		फॉग सिग्नलमैन का हस्ताक्षर अथवा अंगुठे की निशानी	ड्यूटी में रहे स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	किस ट्रेन के लिए व्यवहार किया गया है	फॉग सिग्नलमैन कब स्टेशन पर वापस आया
	किस समय शुरू हुआ तथा नियंत्रण सूचना	किस समय खत्म हुआ तथा नियंत्रण सूचना			फॉग सिग्नलमैन को	रिन्यूवल समय के लिए भेजा गया				
	घंटा मिनट	घंटा मिनट		घंटा मिनट		घंटा मिनट				घंटा मिनट
1	2	3	4	5	6	7	7	9	10	11

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को कितने पटाके वापस किये गये					हस्ताक्षर	
पटाके जिनका व्यवहार नहीं हुआ है	जो पटाके नहीं फटे उनकी संख्या	(12) और 13 को छोड़कर बाकी बचे पटाकों की संख्या	जिन पटाकों की गिनती नहीं हुई है उसके कारण	अथवा अंगूठे का छाप फॉग सिग्नलमैन का	ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का	टिप्पणी
12	13	14	15	16	17	18

पूर्व रेलवे **भाग -IV .....**

..... स्टेशन / स्टेशन / शेड / कार्यालय

क्र.सं.	नाम	पदनाम	टिकट नंबर तथा प्लेट-फॉर्म नंबर	जारी करने की तिथि	प्रयोग किए गए पटाकों की सं.	पटाके के मैनुफैक्चर वर्ष तथा महीना	प्रयोग किए हुए पटाकों की संख्या	प्रयोग करने की तिथि	रिप्लेस्ड पटाकों के मैनुफेक्चर वर्ष तथा महीना	टेस्ट किये गये फटाखों की संख्या	टेस्ट की तिथि	पटाकों के टेस्ट करने की तिथि

परिशिष्ट "बी"(1)

किसी सिग्नल का स्थान और आनेवाली गाड़ियों के लोको पाइलटों को सूचित करने के लिए स्टेशन पर डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों का प्रयोग एवं आपूर्ति हेतु अनुदेश

1.01 **भर्ती :** स्टेशन पर ड्यूटी करने के लिए नियुक्त फॉग सिग्नलमैंन की भर्ती अंशत: स्टेशन ट्राफिक कर्मचारी एवं अंशत: इंजीनियरी गैंगमैन से की जाएगी और वे एवजी नहीं बल्कि रेलवे के नियमित कर्मचारी होंगे ।

1.02 **राहत :** जब ऐसे व्यक्ति बीमारी के कारण अनुपस्थित अथवा प्राधिकृत छुट्टी पर हों, तो वैसे क्षेत्र, जहाँ अत्यधिक कुहासा हो, उन स्टेशनों पर फॉग सिग्नलमैन की रिलीविंग हेतु राहत बल की व्यवस्था मण्डल रेल प्रबंधक करेंगे ।

1.03 **आपूर्ति एवं प्रयोग का तरीका** :

(i) प्रत्येक फॉग सिग्नलमैन को फॉग सिग्नल पोस्ट के पास भेजते समय उनको 20 डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नल (पटाखा) दिया जाएगा । स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि नयी आपूर्ति की गई डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों को 87 पहले उपयोग में लाए गए के स्थान पर, यथा आवश्यक, व्यक्तियों के पास भेज दिए गए हैं ।

(ii) प्रत्येक फॉग सिग्नल पोस्ट के पास एक फॉग सिग्नलमैन को अवश्य भेजा जाए, जो प्रथम स्टॉप सिग्नल के पीछे (अर्थात् बाहर) समस्त स्टेशनों पर स्थापित हैं ।

(iii) फॉग सिग्नल पोस्ट पर पहुंच कर प्रत्येक फॉग सिग्नलमैन जिस दिशा से गाड़ी आ रही हो, उस दिशा में एक दूसरे से करीब 10 मीटर की दूरी रखते हुए दो फॉग सिग्नलों (पटाखा) को तुरन्त रेल पथ रख कर बांध देगा, एक फॉग सिग्नल पोस्ट के दूसरे रेल पर और एक विपरीत दिशा में और दूसरा उसके आगे होगा ।

(iv) तब तक फॉग सिग्नल पोस्ट (सहायक नियम 3.61 के तहत आरेख देखें) के पीछे 45 मीटर की दूरी पर स्वयं खड़ा हो जाएगा ।

(v) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अवश्य यह देखेंगे कि फॉग सिग्नल पोस्ट पर फॉग सिग्नलमैन को 3 घंटे से अधिक समय तक ड्यूटी पर न रखा जाए ।

(vi) सहायक नियम 3.61 के अनुपालन हेतु केबिनमैन अथवा स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करने के अलावा फॉग सिग्नलमैन कभी भी अपने पोस्टों को छोड़कर नहीं जाएंगे जब तक कि अन्य प्रशिक्षित फॉग सिग्नलमैन द्वारा उन्हें छोड़ा न जाए ।

(vii) फॉग सिग्नल पोस्ट पर ड्यूटी के दौरा फॉग सिग्नलमैन कभी न सोएं । उन्हें अवश्य यह बोध होना चाहिए कि उनकी अपनी ड्यूटी की चौकसी और निष्ठा पर बहुत से व्यक्तियों का जीवन निर्भर करता है ।

(viii) यदि किसी फॉग सिग्नलमैन को फॉग सिग्नल पोस्ट पर कार्यमुक्त (रिलीव) करते समय अगे वाली गाड़ी को दोनों व्यक्ति लाइन पर पहले से ही रखे हुए और बांधे हुए डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों को विस्फोट करते हुए गाड़ी को गुजर जाने की अनुमति देंगे । जैसे ही गाड़ी गुजर जाती है अथवा यदि कोई गाड़ी नहीं आ रही हो, तो कार्यमुक्त किया जानेवाले फॉग सिग्नलमैन उसके द्वारा लाइन पर रखे गये अंतिम दो डिटोनेटर (फॉग) सिग्नलों को वह किसी अविस्फोटित डिटोनेटर अथवा विस्फोटित डिटोनेटरों के साथ उठाते हुए स्टेशन में वापस आ जाएगा । ड्यूटी पर आनेवाला फॉग सिग्नलमैन लाइन पर दो नर्म डिटोनेटरों को रख देगा जैसा कि इन अनुदेशों के पैरा (3) में वर्णित है ।

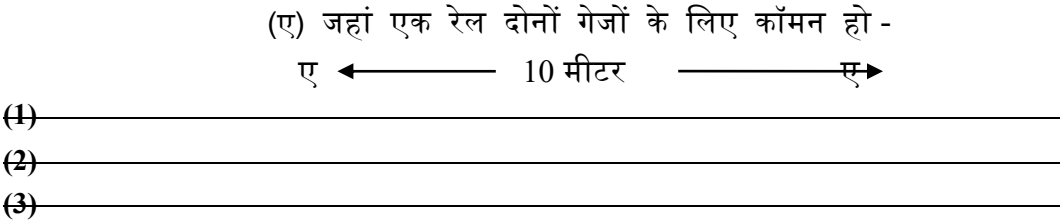
1.04 **ब्रांच लाइनों के लिए अपवाद :** सेक्शनों के ब्रांच लाइनों पर, जहां यातायात कम हो, वहां ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत प्रत्येक गाड़ी को प्राप्त करने के लिए फॉग सिग्नल पोस्ट के बाहर एक फॉग सिग्नलमैन को भेजेंगे । स्टेशन संचालन नियम एवं सहायक नियम 3.61 के अनुसार यदि इसे स्टेशन में प्रदान किया गया हो, तभी इस क्रियाविधि की अनुमति दी जाएगी ।

1.05 **सुरक्षा प्रबंध का तरीका :** डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों को लेबल अथवा ब्रांड सहित ऊपर की ओर रखते हुए रेल पर रखा जाएगा और रेल के हेड के चारों ओर क्लैंप को घुमाते हुए बांधा जाएगा ।

1.06 **<u>मिक्स्ड गेज पर डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों को रखना</u> :** इन नियमों के अन्तर्गत, जहां मिक्स्ड गेज पर डिटोनेटर प्रयोग करने की आवश्यकता हो, वहां प्रत्येक गेज के एक रेल पर अथवा दोनों के लिए कॉमन रेल पर डिटोनेटर रखा जाएगा।

<u>उदाहरण</u> :

(ए) जहां एक रेल दोनों गेजों के लिए कॉमन हो -

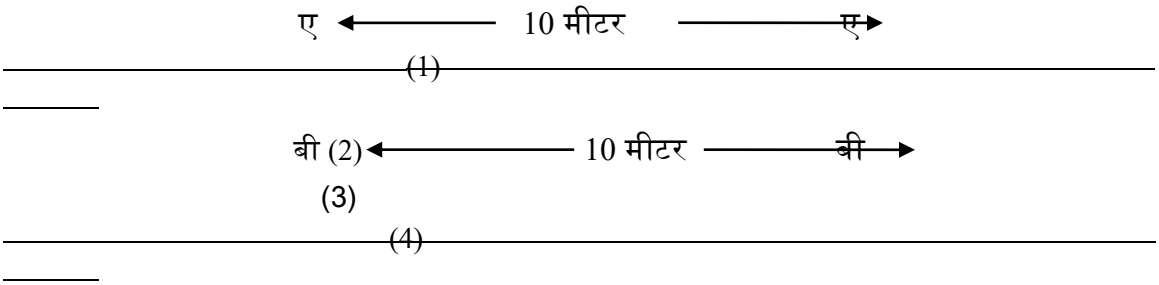


(1) बड़ी लाइन एवं मीटर गेज के लिए कॉमन रेल,

(2) मीटर गेज रेल

(3) द्वितीय बड़ी लाइन रेल,

जहां दोनों गेज के लिए कोई कॉमन रेल न हों -



1 एवं 4 दो बड़ी लाइनें हैं
2 एवं 3 दो मीटर गेज रेल हैं

(सी) के मामले में (ए) डिटोनेटर (फॉग) सिग्नल को ए ---------- ए पर रखा जाएगा।

<u>नोट</u> : फॉग सिग्नल पोस्ट नजदीक में है अथवा नहीं, इस पर ध्यान दिये बिना ही डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों को हमेशा दोनों गेज के कॉमन रेल पर रखा जाना आवश्यक है।

(डी) के मामले में (बी) डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों को ए -------- ए एवं बी ------- बी पर अवश्य रखा जाए।

1.07 **<u>डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों का नवीकरण</u> :** दोहरी एवं इकहरी दोनों लाइनों पर प्रत्येक गाड़ी के लिए रेलों पर डिटोनेटिंग सिग्नलों को रखा जाएगा और प्रत्येक बार उस पर से गुजरने पर उसका नवीकरण किया जाएगा।

1.08 **<u>हैंड सिग्नलें</u> :** (i) कुहासे अथवा तूफानी मौसम में या धूल, आंधी के कारण कम दिखाई पड़ने की स्थिति में फॉग सिग्नलमैन सर्वदा अपने साथ जलता हुआ हैंड सिग्नल बर्त्ती रखेगा।

(ii) यदि फॉग सिग्नलमैन लाइन पर किसी अवरोध से अवगत हो, तो वह किसी आनेवाली गाड़ी को 'खतरे' का हैंड सिग्नल दिखाएगा। अन्य किसी अवस्था में फॉग सिग्नलमैन किसी आनेवाली गाड़ी के लोको पायलट को हैंड सिग्नल नहीं दिखाएगा परन्तु इकहरी लाइन सेक्शनों में, स्टेशन छोड़नेवाली गाड़ी को फॉग सिग्नलमैन 'आगे बढ़ने' (हरा) का हैंड सिग्नल लोको पायलट को दिखाएगा।

1.09 **<u>नियमों की पावती</u> :** गाड़ियों की फॉग सिग्नलिंग हेतु नियमों की उन्हें जानकारी है और उन्होंने उसे समझा लिया है, इसकी पावतीस्वरूप **'स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर'** में स्टेशन मास्टर फॉग सिग्नलमैन के हस्ताक्षर अथवा अंगूठे का निशान अवश्य ही प्राप्त कर लेंगे।

1.10 <u>डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों एवं विस्फोटित मामलों का रिकार्ड</u> :

(i) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि फॉग सिग्नलमैन, फॉग सिग्नल पोस्टों पर ड्यूटी में जाने के पहले, उन्हें जारी किए गये डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों की संख्या की गणना करेंगे । इस संख्या को **'स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर'** में परिशिष्ट बी के रूप में दर्ज किया जाएगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एवं फॉग सिग्नलमैन संयुक्त रूप से इस प्रविष्टि पर हस्ताक्षर करेंगे ।

(ii) प्रत्येक गाड़ी के लिए रखे गए डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों के ऊपर से गाड़ी गुजर चुकी है, फॉग सिग्नलमैन विस्फोटित केस (जो डिटोनेटर विस्फोट होने में विफल हो गया हो, उसे भी न छोड़ते हुए) को एकत्र करेगा और जब उसकी ड्यूटी समाप्त हो जाएगी अथवा जब मौसम ठीक होते उसे वापस बुलाया जाता है तो वह अपने साथ सभी व्यवहृत डिटोनेटरों और यदि एक भी अव्यवहृत डिटोनेटर उसके पास हो, तो उसे भी लाएगा तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सौंप देगा । ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर **'स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर'** में परिशिष्ट बी के रूप में व्यवहृत एवं अव्यवहृत डिटोनेटरों की संख्या दर्ज कर देंगे तथा स्टेशन मास्टर एवं फॉग सिग्नल-मैन दोनों इस प्रविष्टि के लिए हस्ताक्षर करेंगे । यदि फॉग सिग्नलमैन अनपढ़ हो, तो स्टेशन मास्टर उसके अंगूठे का निशान ले लेंगे ।

1. फॉग सिग्नलमैन

घना अथवा कोहरेदार मौसम अथवा कम दृश्यता वाले आंधी-तूफान के दौरान स्टेशनों पर आपका कर्त्तव्य

1.01 यह देखें कि आपको फॉग सिग्नल पोस्ट पर भेजे जाने के पूर्व 20 फॉग सिग्नल दिए गए हैं।

1.02 फॉग सिग्नल पोस्ट पहुंचने पर दो फॉग सिग्नल एक दूसरे से लगभग 10 मीटर पर एक उसके विपरित रखते हुए फॉग सिग्नल पोस्ट के दूसरे रेल पर तथा दूसरा उसी रेल के आगे आप तत्काल ही उसे रखकर रेल के साथ बांध देंगे

1.03 उसके बाद आप फॉग सिग्नल पोस्ट के 45 मीटर पीछे खड़े रहेंगे।

1.04 जैसे ही पहले से रखे गए दो के ऊपर से गाड़ी गुजर जाती है रेल पर दो नए फॉग सिग्नलों को आप लगा दें और जिन पर से होकर गाड़ी गुजर चुकी है उन्हें संग्रह कर लें।

1.05 जब तक अन्य प्रशिक्षित फॉग सिग्नलमैन आपको कार्यमुक्त (रिलीव) न कर दे तब तक आप अपना पोस्ट न छोड़ें।

1.06 फॉग सिग्नल पोस्ट पर ड्यूटी के समय आप कभी भी न सोएं। आपको अवश्य ही बोध होना चाहिए कि आपकी सजगता और ड्यूटी के प्रति निष्ठा पर बहुत से व्यक्तियों का जीवन निर्भर करता है।

1.07 आपको कार्यमुक्त (रिलीफ) करने वाले व्यक्ति के पहुंचने के समय यदि कोई गाड़ी पहुंच रही हो तो, अपने रिलीफ को चार्ज सुपुर्द करने के पूर्व गाड़ी के गंजरने तक प्रतीक्षा करें।

1.08 कोहरेयुक्त अथवा तूफानी मौसम में या अन्धड़ में आप हमेशा जलता हुआ हाथ सिग्नल लैम्प रखें।

1.09 क्या आप लाइन पर किस अवरोध से अवगत है तो किसी आने वाली गाड़ी को **"स्टॉप"** (खतरा) हाथ सिग्नल अवश्य दिखाएं। अन्य कोई परिस्थिति न होने पर किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को आप हाथ सिग्नल दिखाएगें किन्तु इकहरी लाइन सेक्शन पर, किसी स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के लिए लोको पायलट को आप **"प्रस्थान"** (हरा) हाथ सिग्नल दिखाएगें।

1.10 फॉग सिग्नल पोस्ट पर जाने के पूर्व आपको सुपुर्द किए गए फॉग सिग्नलों की गणना कर लें। कार्यमुक्त किए जाने पर आप समस्त अव्यवहृत फॉग सिग्नलों को वापस साथ ले आएं और उन केसों को जो विस्फोटित हो गए हैं (जो डिटोनेटर सिस्फोट होने में विफल हो गए हों, उसे भी न छोड़ते हुए) उन्हें ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर दें। स्मरण रहे कि अंतिम दो फॉग सिग्नल जो आपको कार्यमुक्त करते समय रेल पर था, उन्हें भी एकत्र कर लें।

ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर एवं आप दोनों लिए गए फॉग सिग्नल एवं फॉग सिग्नल पोस्ट से वापस लाए गए की संख्या के लिए **'स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर'** में हस्ताक्षर (अथवा अपने अंगूठे का निशान) करेंगे।

1.11 जहां बड़ी एवं मीटर गेज रेल मिश्रित रूप में हों, फॉग सिग्नल को प्रत्येक गेज के एक रेल पर अथवा दोनों के लिए कॉमन रेल पर लगाया जाएगा। ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर फॉग सिग्नलों को जहां मिश्रित गेज हैं वहां फॉग सिग्नलों को कैसे लगाया जाएगा, के बारे में ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर आपको समझाएंगे।

परिशिष्ट "सी" भाग - I

विशेष रूप से स्टेशन मास्टरों एवं सहायक स्टेशन मास्टरों पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों के लिए लागू होने वाले नियम	- वही -	- वही -
III	सिग्नल्स	- वही -	- वही -
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	- वही -	- वही -
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	- वही -	- वही -
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	- वही -	- वही -
VII	संचालन की पद्धति	- वही -	- वही -
VIII	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
IX	स्वचालित ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
X	अनुगामी गाड़ी पद्धति	- वही -	- वही -
XI	पायलट, गार्ड पद्धति	- वही -	- वही -
XII	गाड़ी कर्मचारी एवं टिकट पद्धति	- वही -	- वही -
XIII	एक गाड़ी केवल पद्धति	- वही -	- वही -
XIV	ब्लॉक संचालन	- वही -	- वही -
XV	रेल पथ एवं कार्य	नियम सं. 15.01 से 15.04 एवं 15.11 से 15.14 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XVI	समपार	संपूर्ण अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
XVII	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	- वही -	- वही -
XVIII	विविध	- वही -	- वही -

"ए" से "ई" तक सभी परिशिष्ट - पूर्ण

परिशिष्ट "सी" भाग - II

विशेष रूप से गार्ड पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों पर लागू होने वाले नियम	- वही -	- वही -
III	सिग्नल्स	- वही -	- वही -
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 4.38, 4.40, 4.41, 4.52, 4.53, 4.55, 4.58, 4.61, 4.66 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	नियम सं. 5.01 से 5.08 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	- वही -
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VII	संचालन की पद्धति	- वही -	- वही -
VIII	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
IX	स्वचालित ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
X	अनुगामी गाड़ी पद्धति	- वही -	- वही -
XI	पायलट, गार्ड पद्धति	- वही -	- वही -
XII	गाड़ी कर्मचारी एवं टिकट पद्धति	- वही -	- वही -
XIII	एक गाड़ी केवल पद्धति	- वही -	- वही -
XIV	ब्लॉक संचालन	नियम सं. 14.08, 14.17, 14.23, 14.25	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XV	रेल पथ एवं कार्य	नियम सं. 15.09, 15.10 15.18, 15.19, 15.23, 15.26, 15.27, 16.07, 16.08, 16.11	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XVI	समपार	नियम सं. 16.07, 16.08, 16.11	- वही -
XVII	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	- वही -	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम

परिशिष्ट "ए" "बी" "सी-II", "डी" एवं "ई" - पूर्ण

परिशिष्ट "सी" भाग - III

विशेष रूप से केबिन मास्टर पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों पर लागू होने वाले नियम	- वही -	- वही -
III	सिग्नल्स	नियम सं. 3.04(2), 3.25, 3.26, 3.35, 3.55, 3.78, 3.84 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 4.01, 4.02, 4.05, 4.06, 4.10, 4.12 से 4.13, 4.17 तक 4.23, 4.28, 4.29, 4.35, 4.37, 4.39, 4.44, 4.50, 4.56, 4.58, 4.62, 4.64	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VII	संचालन की पद्धति	- वही -	- वही -
VIII	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
IX	स्वचालित ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
X	ब्लॉक संचालन	- वही -	- वही -
XI	रेल पथ एवं कार्य	नियम सं. 15.08, 15.09, 15.16, 15.18, 15.24, 15.25, 15.27	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XII	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 17.02, 17.04, 17.05, 17.08	- वही -

परिशिष्ट "ए" "बी" "बी-I", "डी" एवं "ई" - पूर्ण

परिशिष्ट "सी" भाग - IV

विशेष रूप से केबिनमैन / लीवरमैन, प्वाइंट्समैन, शंटिंग कर्मचारियों पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	नियम सं. 1.02(13), 1.02(25), 1.02(29), को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	नियमों के अधीन सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों पर लागू होने वाले नियम	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
III	सिग्नल्स	नियम सं. 3.19, 3.21, 3.22, 3.25, 3.26, 3.30, 3.33, 3.64, 3.68, 3.74, 3.76, 3.78, 3.81, 3.82, 3.84 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 4.01, 4.13, 4.15, 4.16, 4.17, 4.26, 4.42	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	6.10, 6.11	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
VII	ब्लॉक संचालन	14.11	- वही -
VIII	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	17.02, 17.05, 17.08	- वही -

परिशिष्ट "बी" - स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर

परिशिष्ट "बी-I" स्टेशनों पर डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों की आपूर्ति एवं प्रयोग

परिशिष्ट "सी" भाग - V

विशेष रूप से लोको रनिंग कर्मचारियों पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों पर लागू होने वाले नियम	- वही -	- वही -
III	सिग्नल्स	- वही -	- वही -
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 4.17,4.28, 4.34, 4.37, 4.43, 4.54, 4.56,4.60, 4.66 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	समग्र अध्याय	- वही -
VII	संचालन की पद्धति	- वही -	- वही -
VIII	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
IX	स्वचालित ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
X	अनुगामी गाड़ी पद्धति	- वही -	- वही -
XI	पायलट, गार्ड पद्धति	- वही -	- वही -
XII	गाड़ी कर्मचारी एवं टिकट पद्धति	- वही -	- वही -
XIII	एक गाड़ी केवल पद्धति	- वही -	- वही -
XIV	ब्लॉक संचालन	नियम सं. 14.01, 14.08, 14.09, 14.25	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XV	रेल पथ एवं कार्य	नियम सं. 15.08, 15.09	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XVI	समपार	नियम सं. 16.07, 16.08	- वही -
XVII	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
XVIII	विविध	- वही -	- वही -

परिशिष्ट "सी" भाग - VI

विशेष रूप से सिग्नलिंग कर्मचारियों पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों पर लागू होने वाले नियम	- वही -	- वही -
III	सिग्नल्स	- वही -	- वही -
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 4.10, 4.11	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	- वही -	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
VII	संचालन की पद्धति	- वही -	- वही -
VIII	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
IX	स्वचालित ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
X	अनुगामी गाड़ी पद्धति	- वही -	- वही -
XI	पायलट, गार्ड पद्धति	- वही -	- वही -
XII	गाड़ी कर्मचारी एवं टिकट पद्धति	- वही -	- वही -
XIII	एक गाड़ी केवल पद्धति	- वही -	- वही -
XIV	ब्लॉक संचालन	- वही -	- वही -
XV	रेल पथ एवं कार्य	- वही -	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XVI	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 17.02, 17.04, 17.05, 17.06	- वही -

परिशिष्ट "सी" भाग - VII

विशेष रूप से इंजीनियरी कर्मचारियों पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	1.01, 1.02(2), 1.02(4) 1.02(10), 1.02(17), 1.02(21), 1.02(29), 1.02(38), 1.02(39), 1.02(42), 1.02(43), 1.02(47), 1.02(51), 1.02(52), 1.02(54) एवं 1.03	नियमों के अधीन सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों पर लागू होने वाले नियम	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
III	सिग्नल्स	नियम सं. 3.34, 3.35, 3.51, 3.57, 3.59 स 3.64, 3.77	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	नियम सं. 4.27, 4.29, 4.31, 4.50, 4.62, 4.63	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	5.08, 5.17	- वही -
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	6.01, 6.02, 6.10	- वही -
VII	रेल पथ एवं कार्य	समग्र अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VIII	समपार	- वही -	- वही -
IX	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	17.02, 17.04, 17.05, 17.06, 17.09	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम

""

परिशिष्ट "ए" -	सावधानता आदेश	-	पूर्ण
परिशिष्ट "बी" -	स्टेशन डिटोनेटर रजिस्टर		
परिशिष्ट "बी-I"	स्टेशनों पर डिटोनेटिंग (फॉग) सिग्नलों की आपूर्ति एवं प्रयोग	-	पूर्ण
परिशिष्ट "सी" भाग-VII	- वही -	-	पूर्ण
परिशिष्ट "डी"	- वही -	-	पूर्ण

परिशिष्ट "सी" भाग - VIII

विशेष रूप से बिजली विभाग के कर्मचारियों पर लागू होने वाले सामान्य एवं सहायक नियमों के निम्नलिखित नियम :

1. परिचालन कर्मचारी अर्थात् लोको पायलट, सहायक लोको पायलट एवं मोटरमैन,
2. कर्षण (ट्रैक्शन) पावर वितरण कर्मचारी,
3. कर्षण (ट्रैक्शन) चल स्टॉक अनुरक्षण कर्मचारी,
4. सामान्य सेवाओं के साथ-साथ गाड़ी प्रदीपन कर्मचारी,

	अध्याय	सामान्य नियम	सहायक नियम
I	प्रारंभिक	मद (1) के तहत कर्मचारियों के लिए समग्र अध्याय	अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
II	सामान्य तथा रेल सेवकों पर लागू होने वाले नियम	मद 1 से 4 के तहत कर्मचारियों के लिए समग्र अध्याय	- वही -
III	सिग्नल्स	मद (1) के तहत कर्मचारियों के लिए 3.49 एवं 3.51 छोड़कर संपूर्ण अध्याय	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
IV	सामान्य तथा गाड़ियों का संचालन	मद 1 के तहत कर्मचारियों के लिए 4.17, 4.28, 4.31, 4.34, 4.37, 4.56, 4.60 को छोड़कर समग्र अध्याय मद 4 के अंतर्गत कर्मचारियों हेतु नियम सं. 4.14, 4.15 एवं 4.16	- वही -
V	स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन कार्य	मद 1, 2, 3 एवं 4 के तहत कर्मचारियों हेतु 5.04, 5.22, 5.23 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम
VI	दूर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं	मद 1 के तहत कर्मचारियों हेतु 6.01 एवं 6.11 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय	- वही -
VII	संचालन की पद्धति	मद 1 के तहत कर्मचारियों हेतु संपूर्ण अध्याय	- वही -
VIII	पूर्ण ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
IX	स्वचालित ब्लॉक पद्धति	- वही -	- वही -
X	अनुगामी गाड़ी पद्धति	- वही -	- वही -
XI	पायलट, गार्ड पद्धति	- वही -	- वही -
XII	गाड़ी कर्मचारी एवं टिकट पद्धति	मद 1 के तहत कर्मचारियों हेतु संपूर्ण अध्याय	- वही -
XIII	एक गाड़ी केवल पद्धति	- वही -	- वही -
XIV	ब्लॉक संचालन	मद 1 के तहत कर्मचारियों हेतु नियम सं. 14.01, 14.02, 14.08, 14.09, 14.22, 14.23, 14.24, 14.25	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XV	रेल पथ एवं कार्य	मद 1 के तहत कर्मचारियों हेतु नियम सं. 15.08, 15.09 एवं मद 2 के तहत कर्मचारियों हेतु संपूर्ण अध्याय	नियमों से संबंधित सभी सहायक नियम
XVI	समपार	मद 1 के तहत कर्मचारियों हेतु नियम सं. 16.03, 16.07, 16.08, 16.11	- वही -
XVII	रेलवे के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन	मद 1 के तहत कर्मचारियों हेतु 17.03 एवं 17.06 को छोड़कर संपूर्ण अध्याय मद 2 एवं 3 के तहत कर्मचारी हेतु 17.03, 17.06, 17.07, 17.08 को छोड़ कर संपूर्ण अध्याय	इस अध्याय के तहत सभी सहायक नियम

मद 1 के अंतर्गत कर्मचारी हेतु	परिशिष्ट "ए" "बी" "बी-I" "सी-VIII" "डी" एवं "ई"
मद 2 एवं 3 के अंतर्गत कर्मचारी हेतु	परिशिष्ट "ए" "बी" "बी-I" "सी-VIII" एवं "ई"
मद 4 के अंतर्गत कर्मचारी हेतु	परिशिष्ट "सी-VIII"

परिशिष्ट "डी" 1

परिचालन कार्यों की मानकीकरण की सूची

क्रमांक	विवरण	फार्म संख्या	फंट कॉलर
1.	दूरसंचार वियोजन / संयोजन सूचना	एस एंड टी डी. (टी/35)	काला
2.	दोषपूर्ण सिग्नलों को पास करने के लिए अग्रिम प्राधिकार	टी/369)1)	नीला
3.	सिग्नलों को ऑन या खराबी की स्थिति में पास करने का प्राधिकार	टी/369-3बी	नीला
4.	सतर्कता आदेश	टी/409	हरा
5.	शून्य सतर्कता आदेश	टी/ए-409	हरा
6.	अनुस्मारक सतर्कता आदेश	टी/बी-409	हरा
7.	गाड़ी परीक्षण संदेश / रिपोर्ट	टी/431	काला
8.	अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार	टी/509	नीला
9.	बिना सिग्नल युक्त लाइन पर गाड़ी ग्रहण करने का प्राधिकार	टी/510	--
10.	सिग्नल रहित लाइन से प्रारंभ करने का प्राधिकार	टी/511	नीला
11.	कॉमन स्टार्टर सिग्नल वाली लाइन से प्रारंभ करने का प्राधिकार	टी/512	नीला
12.	अवरूद्ध ब्लॉक सेक्शन में रिलीफ इंजन/गाड़ी को प्रस्थान करने का प्राधिकार	टी/ए 602	लाल
13.	इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार साधनों के पूर्णत: बाधित होने पर संचार साधन चालू करने के लिए प्राधिकार	टी/बी 602	लाल
14.	दोहरी लाइन सेक्शन पर संचार साधनों के पूर्णत: बाधित होने पर गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकार	टी/सी 602	लाल
15.	दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार	टी/डी 602	लाल
16.	इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार साधनों के पूर्णत: बाधित होने पर गाड़ियों के प्रेषण हेतु लाइन क्लियर की मांग वाला लाइन क्लियर इंक्वायरी संदेश	टी/ई 602	लाल
17.	सशर्त लाइन क्लियर संदेश	टी/एफ 602	लाल
18.	सशर्त लाइन क्लियर टिकट (अप)	टी/जी 602	लाल
19.	सशर्त लाइन क्लियर टिकट (डाउन)	टी/एच 602	लाल
20.	पुन:स्थापन पर संदेश	टी/1 602	काला
21.	मध्य सेक्शन से गार्ड द्वारा लोको पाइलट को अगले स्टेशन तक जाने के लिए लिखित अनुमति	टी/609	नीला
22.	शंटिंग आदेश	टी/806	नीला
23.	स्वचालित/सेमी-स्वचालित/हस्तचालित/गेट सिग्नलों को पार करने का प्राधिकार	टी/ए 912	नीला
24.	स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग क्षेत्र में लाइन क्लियर बिना प्रस्थान करने का प्राधिकार	टी/बी 912	लाल
25.	स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग सेक्शन में रिलीफ इंजन/गाड़ी प्रस्थान करने का प्राधिकार	टी/सी 912	लाल
26.	सिग्नलों के लम्बे समय तक विफलता के समय स्वचालित ब्लॉक पद्धति में प्रस्थान करने का प्राधिकार	टी/डी 912	नीला
27.	डबल लाइन स्वचालित ब्लॉक प्रणाली पर अस्थायी एकल लाइन कार्यप्रणाली हेतु प्राधिकार	टी/ ई 912	--
28.	गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर	टी/1410	काला
29.	ब्लॉक उपकरणों की विफलता / निलंबन / उपलब्ध न होने की स्थिति में लाइन	टी/ए 1425	काला

	क्लियर पूछताछ एवं उत्तर संदेश पुस्तिका		
30.	**ब्लॉक उपकरणों की विफलता / निलंबन / उपलब्ध न होने की स्थिति में लाइन क्लियर पूछताछ एवं उत्तर संदेश पुस्तिका गाड़ी ग्रहण स्टेशन**	टी/बी 1425	नीला
31.	पेपर लाइन क्लियर टिकट (अप)	टी/सी 1425	नीला
32	पेपर लाइन क्लियर टिकट (डाउन)	टी/डी 1425	नीला
33.	ट्रॉली/लॉरी/ओएचई लैडर ट्रॉली नाटिस	टी/1518	काला
34.	मोटर ट्रॉली परमिट	टी/1525	नीला

परिशिष्ट "डी" 2

इंजीनियरिंग ब्लॉक के लिए व्यवहार में लाए जाने वाले फार्मों का प्रारूप

रिकार्ड

अधपन्ना एवं स्टेशन मास्टर की पावती का फार्म सं..... दि.....समय.....

अधपन्ना,

सेवा में,

स्टेशन मास्टर .....

.....स्टेशन और .....स्टेशन के बीच किमी. .....से..... किमी. तक अप/डा. मेन अथवा यार्ड लाइन सं..... पर ..... बजे से ..... बजे तक दिनांक ..... को ब्लॉक लागू किया जाता है।

सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ)

.....

पन्नी सं.1 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती ....

सेवा में,

सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई(रेलपथ) .....

आपके ब्लॉक लागू करने की सूचना सं..... दिनांक..... की एतदद्वारा पावती दी जाती है। स्टेशन सीमा के अंदर अप/डा. मेन या यार्ड लाइन सं..... पर ..... बजे से ..... बजे तक ब्लॉक करने की एतदद्वारा अनुमति दी जाती है। सर्व संबंधित को समुचित सूचना दे दी गयी है।

तिथि ..... समय..... **कार्यरत स्टे.मा.**

(कार्यालय मुहर)

पन्नी सं.2 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती ...

सेवा में,

सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ) .....

सूचना सं..... दिनांक..... के

परिशिष्ट-डी पन्नी सं.2

पूर्व रेलवे

(इंजीनियरिंग विभाग) पूरे-4

स्टेशन सीमा के भीतर ब्लॉक को निरस्त करने का फार्म

सं..... दि.....समय.....

ब्लॉक हटाने की सूचना

सेवा में,

स्टेशन मास्टर ..... पर कार्यरत

कृपया यह नोट कर लें कि स्टेशन के अंदर अप/डाउन मेन या यार्ड लाइन सं..... पर ..... किमी. से ..... किमी. तक लागू ब्लॉक एतदद्वारा हटाया जाता है।

तिथि..... समय .....

कृपया पावती दें

सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ)

(कार्यालय मुहर)

पन्नी सं.1

पूर्व रेलवे

(इंजीनियरिंग विभाग) पूरे-4

स्टेशन सीमा के भीतर ब्लॉक को निरस्त करने का फार्म

सं..... दि.....समय.....

ब्लॉक लागू करने की सूचना

सेवा में,

स्टेशन मास्टर ..... पर कार्यरत

..... स्टेशन के अंदर अप/डा. मेन या यार्ड लाइन पर ..... पर ..... किमी. से ..... किमी. तक ..... बजे से ..... बजे तक ..... (कार्य की प्रकृति) के लिए ब्लॉक रहेगा।

कृपया पावती दे और सर्व संबंधित को सूचित करें।

सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई(रेलपथ)

(कार्यालय मुहर)

अनुसार लागू किए गए ब्लॉक को हटाने की आपकी सूचना सं..... दिनांक ..... की पावती दी जाती है।

कार्यरत स्टेशन मास्टर
तिथि ..... समय..... (कार्यालय मुहर)

इंजीनियरिंग ब्लॉक के लिए व्यवहार में लाये जाने वाले फॉर्मों का प्रारूप

रिकार्ड	पन्नी सं.2	पन्नी सं.1
पूर्व रेलवे (इंजीनियरिंग विभाग), पूरे-4ए अधपन्ना एवं स्टेशन मास्टर की पावती का फार्म सं..... दि.....समय..... अधपन्ना सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... **.....स्टेशन और .....स्टेशन के बीच वाले सेक्शन पर किमी. .....से..... किमी. तक अप/डा. लाइन पर ..... बजे से ..... बजे तक दिनांक ..... को ब्लॉक लागू किया जाता** है। **सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ)**	**पूर्व रेलवे** (इंजीनियरिंग विभाग), पूरे-4ए स्टेशन सीमा के बाहर ब्लॉक को निरस्त किये जाने का फॉर्म सं..... दि.....समय..... **ब्लॉक हटाने की सूचना** **सेवा में,** **स्टेशन मास्टर ..... पर कार्यरत**	**पूर्व रेलवे** (इंजीनियरिंग विभाग), पूरे-4ए स्टेशन सीमा के बाहर ब्लॉक लागू किये जाने का फॉर्म सं..... दि.....समय..... **ब्लॉक लागू करने की सूचना** **सेवा में,** **स्टेशन मास्टर ..... पर कार्यरत**
पन्नी सं.1 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती .... सेवा में, सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई(रेलपथ) ..... आपके ब्लॉक लागू करने की सूचना सं..... दिनांक..... की पावती दी जाती है। अप/डाउन लाइन पर ..... बजे स्टेशन और ..... से ..... किमी. तक ..... बजे तक ब्लॉक करने की अनुमति दी जाती है। सर्व संबंधित को समुचित सूचना दे दी गयी है। कार्यरत स्टे.मा. (कार्यालय मुहर) तिथि ..... समय..... ..... **पन्नी सं.2 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती ...** **सेवा में,** **सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ)** ..... सूचना सं..... दिनांक..... के अनुसार लागू किए गए ब्लॉक को हटाने की आपकी सूचना सं..... दिनांक ..... की एतदद्वारा पावती दी जाती है।	कृपया यह नोट कर लें कि ..... स्टेशन और स्टेशन के बीच ..... किमी. से ..... किमी. तक अप/डाउन लाइन पर लागू ब्लॉक एतदद्वारा हटाया जाता है। तिथि..... समय ..... कृपया पावती दें **सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ)**	..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच वाले सेक्शन पर ..... किमी. से ..... किमी. तक ..... बजे से ..... बजे तक ..... अप/डाउन लाइन पर ..... बजे से ..... बजे तक ..... दिनांक ..... (कार्य की प्रकृति) के लिए ब्लॉक रहेगा कृपया पावती दे और सर्व संबंधित को सूचित करें। **सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई(रेलपथ)**

कार्यरत स्टे.मा. (कार्यालय मुहर) तिथि ..... समय.....		

इंजीनियरिंग ब्लॉक के लिए व्यवहार में लाये जाने वाले फॉर्मों का प्रारूप

रिकार्ड	पन्नी सं.2	पन्नी सं.1
पूर्व रेलवे (इंजीनियरिंग विभाग), पूरे-5 अधपन्ना एवं स्टेशन मास्टर की पावती का फार्म सं..... दि.....समय..... अधपन्ना	पूर्व रेलवे (इंजीनियरिंग विभाग), पूरे-5 प्रतिबंध को निरस्त किये जाने का फॉर्म सं..... दि.....समय.....	पूर्व रेलवे (इंजीनियरिंग विभाग), पूरे-5 स्टेशन सीमा के बाहर ब्लॉक लागू किये जाने का फॉर्म सं..... दि.....समय.....
सेवा में, स्टेशन मास्टर ....के कारण.....स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच अप/डा. लाइन पर पुन: सूचना देने तक सभी गाड़ियों की गति निम्नलिखित के अनुसार प्रतिबंधित रहेगी । 1. ..... किमी. प्र.घं. से किमी..... किमी. तक 2. -वही- 3. -वही- 4. -वही- अस्थाई इंजीनियरिंग सिग्नल प्रदर्शित किए गए है । तदनुसार सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जायें । हस्ताक्षर : **सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ)** ..... नोट किया और पावती दिया स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर (कार्यालय मुहर) तिथि ..... समय..... प्रतिबंध हटाने की सूचना : सं. ..... दिनांक ..... समय ..... सं. ..... दिनांक ..... के अनुसार 1. ..... किमी. प्र.घं. से किमी..... किमी. तक 2. -वही- 3. -वही- 4. -वही- लगाये गये उपर्युक्त प्रतिबंध को हटाने की सूचना नोट की जाती है और पावती दी जाती है । स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर	**प्रतिबंध हटाने की सूचना** सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... संदर्भ : प्रतिबंध सूचना सं ..... दिनांक .... सभी गाड़ियों की गति पर इंजीनियरिंग प्रतिबंध निम्नानुसार प्रतिबंधित रहेंगी : 1. ..... किमी. प्र.घं. से किमी..... किमी. तक 2. -वही- 3. -वही- 4. -वही- अप/डाउन लाइनों पर स्टेशन और ..... स्टेशन की बीच उपर्युक्त प्रतिबंध सूचना के अनुसार लगाए गए इंजीनियरिंग प्रतिबंध हटाए जाते हैं । तिथि..... समय ..... कृपया पावती दें सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई (रेलपथ)	**प्रतिबंध लागू करने की सूचना** सेवा में, स्टेशन मास्टर .... के कारण ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच अप/डाउन लाइन पर अगली सूचना तक निम्न-लिखित के अनुसार प्रतिबंधित रहेगी : 1. .... किमी. प्र.घं. से किमी....किमी. तक 2. -वही- 3. -वही- 4. -वही- अस्थाई इंजीनियरिंग सिग्नल प्रदर्शित किए गए है । तदनुसार सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जायें । ..... हस्ताक्षर : सइंजी/जेइं/एसई/एसएसई(रेलपथ)

(कार्यालय मुहर) तिथि ..... समय.....		

कर्षण वितरण ब्लॉक के लिए व्यवहार में लाये जाने वाले फॉर्मों का प्रारूप

रिकार्ड	पन्नी सं.2	पन्नी सं.1
पूर्व रेलवे (बिजली कर्षण वितरण डिपो) वि.क.वि.2 स्टेशन मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर की पावती का फार्म और अधपन्ना सं..... दि.....समय..... **अधपन्ना** सेवा में, स्टेशन मास्टर / सहायक यार्ड मास्टर..... क) ..... स्टेशन के अंदर अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... पर ..... किमी. से ..... किमी. तक ..... बजे से ..... बजे तक दि..... को ट्राफिक ब्लॉक लागू किया जाता है। ईएलईसी/एलएम/फिटर ख) ..... स्टेशन के अंदर अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... प्रारंभिक सेक्शन सं.... पर .... बजे से ..... बजे तक दि..... पावर ब्लॉक लागू किया जाता है। ईएलईसी/एलएम/फिटर पन्नी सं.1 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती : सेवा में, ईएलईसी/एलएम/फिटर आपके पावर एवं ट्राफिक ब्लॉक लगाने की सूचना सं.... दि..... के प्राप्ति की पावती दी जाती है । अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... पर स्टेशन सीमा के अंदर ..... बजे से .... बजे तक को ट्राफिक ब्लॉक की स्वीकृति दी जाती है। सर्व संबंधितों को सूचना दे दी गई है। दिनांक ..... समय ..... कार्यरत स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर कार्यालय का मुहर अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... पर स्टेशन सीमा के अंदर ..... बजे से .... बजे तक को पावर ब्लॉक की स्वीकृति दी जाती है। सर्व संबंधितों को सूचना दे दी गई है। दिनांक ..... समय ..... कार्यरत स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर कार्यालय का मुहर पन्नी सं.2 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती दी जाती है	पूर्व रेलवे (बिजली कर्षण वितरण डिपो) वि.क.वि.2 ब्लॉक को निरस्त करने का फॉर्म सं..... दि..... समय..... **ब्लॉक हटाने की सूचना** सेवा में, कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर ..... कृपया नोट कर लें कि : क) स्टेशन ..... में अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... पर ..... किमी. से ..... किमी. तक पर लगाया गया ट्राफिक ब्लॉक एतदद्वारा हटा लिया गया है। ख) स्टेशन ..... के अंदर अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... पर प्रारंभिक सेक्शन सं.... तक दि..... लगाया गया पावर ब्लॉक एतदद्वारा हटा लिया गया है। कृपया पावती दें ईएलईसी/एलएम/फिटर कार्यालय का मुहर	पूर्व रेलवे (बिजली कर्षण वितरण डिपो) वि.क.वि.2 स्टेशन सीमा के अंदर ब्लॉक को लागू करने का फॉर्म सं..... दि.....समय..... **ब्लॉक लागू करने की सूचना** सेवा में, स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर ..... पर कार्यरत ट्राफिक ब्लॉक अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... किमी. से ..... किमी. तक..... बजे से ..... तक .... (कार्य के किस्म) पावर ब्लॉक अप/डाउन मुख्य या यार्ड लाइन सं..... पर प्रारंभिक सेक्शन सं..... बजे से ..... बजे तक..... ..... (कार्य के किस्म) ..... के लिए ब्लॉक रहेगा। कृपया पावती दें। और सर्व संबंधित को सूचित करें। ईएलईसी/एलएम/फिटर कार्यालय का मुहर

सेवा में, ईएलईसी/एलएम/फिटर ब्लॉक लागू करने की सूचना सं.... दि.... के लिए आपके पावर एवं ट्राफिक ब्लॉक हटाने की सूचना सं..... दि..... के प्राप्ति के पावती एतदद्वारा दी जाती है । दिनांक ..... समय ..... कार्यरत स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर कार्यालय का मुहर		

कर्षण वितरण ब्लॉक के लिए व्यवहार में लाये जाने वाले फॉर्मों का प्रारूप

रिकार्ड	पन्नी सं.2	पन्नी सं.1
पूर्व रेलवे (बिजली कर्षण वितरण डिपो) वि.क.वि.1 स्टेशन मास्टर की पावती का फार्म अधपन्ना सं..... दि.....समय..... अधपन्ना सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... क) ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच के सेक्शन पर ..... किमी. से ..... किमी. तक अप/डाउन लाइन पर ..... बजे से ..... बजे तक दि..... को ट्राफिक ब्लॉक लागू किया जाता है । ईएलईसी/एलएम/फिटर ख) ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच के एलीमेंट्री सेक्शन पर ... किमी. से .... किमी तक अप/डाउन लाइन पर .... बजे से ..... बजे तक दि..... को पावर ब्लॉक लागू किया जाता है । ईएलईसी/एलएम/फिटर पन्नी सं.1 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती : सेवा में, ईएलईसी/एलएम/फिटर ..... पावर एवं ट्राफिक ब्लॉक लगाने की सूचना सं.... दि..... के प्राप्ति की पावती दी जाती है । ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच के सेक्शन पर .... किमी. से ..... किमी. तक अप/डाउन लाइन पर ..... बजे से .... बजे तक को ट्राफिक ब्लॉक की स्वीकृति दी जाती है । ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच के एलीमेंट्री सेक्शन पर ... किमी. से .... किमी तक अप/डाउन लाइन पर .... बजे से ..... बजे तक दि..... को पावर ब्लॉक की स्वीकृति दी जाती है । सर्व संबंधितों को सूचना दे दी गई है । दिनांक ..... समय ..... कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यालय का मुहर पन्नी सं.2 के लिए स्टेशन मास्टर की पावती :	पूर्व रेलवे (बिजली कर्षण वितरण डिपो) वि.क.वि.1 स्टेशन सीमा के बाहर ब्लॉक को रद्द करने का फॉर्म सं..... दि..... समय..... ब्लॉक हटाने की सूचना सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... पर कार्यरत कृपया नोट कर लें कि अप/डाउन लाइन पर ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच ..... किमी. से ..... किमी. तक प्रारंभिक सेक्शन ..... पर लगाया गया पावर और ट्राफिक ब्लॉक एतदद्वारा हटा लिया गया है । कृपया पावती दें ईएलईसी/एलएम/फिटर	पूर्व रेलवे (बिजली कर्षण वितरण डिपो) वि.क.वि.1 स्टेशन सीमा के अंदर ब्लॉक को लागू करने का फॉर्म सं..... दि.....समय..... ब्लॉक लागू करने की सूचना सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... पर कार्यरत ट्राफिक ब्लॉक ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच ..... किमी. से ..... किमी. तक अप/डाउन लाइन के सेक्शन पर ..... बजे से ..... तक ..... दिनांक ..... को ..... (कार्य के किस्म) ..... के लिए ट्राफिक ब्लॉक रहेगा । पावर ब्लॉक ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच प्रारंभिक सेक्शन में अप/डाउन की मुख्य लाइन ..... बजे से ..... तक ..... दिनांक ..... को ..... (कार्य के किस्म) ..... के लिए ट्राफिक ब्लॉक रहेगा । कृपया पावती दें । और सर्व संबंधित को सूचित करें । ईएलईसी/एलएम/फिटर

सेवा में, ईएलईसी/एलएम/फिटर आपके पावर एवं ट्राफिक ब्लॉक हटाने की सूचना सं..... दि..... के प्राप्ति के पावती एतदद्वारा दी जाती है। दिनांक ..... समय ..... कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यालय का मुहर		

कर्षण वितरण ब्लॉक के लिए व्यवहार में लाये जाने वाले फॉर्मों का प्रारूप

रिकार्ड	पन्नी सं.2	पन्नी सं.1
पूर्व रेलवे (बिजली विभाग / कर्षण वितरण) वि.क.वि.3 अधपन्ना और स्टेशन मास्टर की पावती का फार्म सं..... दि.....समय..... **अधपन्ना** सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... के कारण 1. सभी विद्युत गाड़ियों की गति ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच अप/डाउन लाइन पर अगली सूचना तक निम्नलिखित के अनुसार प्रतिबंधित रहेगी। 1. ..... किमी. प्र.घं. किमी से..... किमी. ..... 2. ..... किमी. प्र.घं. किमी से..... किमी. ..... 2. लोको पायलट पेंटोग्राफ नीचे गिरा लें. तदनुसार सभी विद्युत गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश अवश्य जारी किये जायें। हस्ताक्षर ईएलईसी/एलएम/फिटर के ..... नोट किया और पावती दिया स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर ..... (स्टेशन की मुहर) दिनांक ..... समय ..... **प्रतिबंध हटाने की सूचना** सं..... दि..... समय ..... सं..... दि..... के अनुसार लगाये गये उपर्युक्त प्रतिबंध को हटाने की सूचना नोट की जाती है और पावती दी जाती है। स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर	पूर्व रेलवे (बिजली विभाग / कर्षण वितरण) प्रतिबंध हटाने के लिये फॉर्म सं..... दि..... समय..... **प्रतिबंध हटाने की सूचना** सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... उपरोक्त प्रतिबंध सूचना के अनुसार संदर्भ प्रतिबंध सूचना सं..... दिनांक ..... अप/डाउन लाइन पर ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच विद्युत कर्षण वितरण प्रतिबंध हटाया जाता है। कृपया पावती दें हस्ताक्षर ईएलईसी/एलएम/फिटर के	पूर्व रेलवे (बिजली विभाग / कर्षण वितरण) प्रतिबंध लागू करने कि लिए फॉर्म सं..... दि.....समय..... **प्रतिबंध लागू करने की सूचना** सेवा में, स्टेशन मास्टर ..... के कारण 1. ..... किमी. प्र.घं. किमी से..... किमी. 2. ..... किमी. प्र.घं. किमी से..... किमी. 2. लोको पायलट पेंटोग्राफ नीचे गिरा लें. तदनुसार सभी विद्युत गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश अवश्य जारी किये जायें। हस्ताक्षर ईएलईसी/एलएम/फिटर के

दिनांक ..... समय ..... (मुहर)		

कार्यकारी सारांश

स्वचालित ब्लॉक पद्धति में पालन किए जाने वाले सामान्य नियम 9.12 के लिए एकीकृत सहायक नियम (यूएसआर) बनाने के लिए चार सदस्यीय एस.ए.जी. समिति का गठन किया गया था। इन नियमों को बनाते समय क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त फीडबैक को भी शामिल किया गया है।

इसका मुख्य उद्देश्य स्वचालित सिग्नलिंग की खराबी के दौरान गाड़ियों के संचालन के लिए स्टेशन मास्टर, लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को स्पष्ट निर्देश प्रदान करना और ऐसी खराबियों के दौरान लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को जारी किए जाने वाले कागजी प्राधिकारों की संख्या को न्यूनतम करना है। जिसके मुख्य पहलू इस प्रकार हैं।

1. नया पैरा 9.12/1 जोड़ा गया है, जिसमें स्वचालित ब्लॉक पद्धति में सिगनल/सिगनलों की खराबी के दौरान गाड़ी का संचालन नियम–9.02 (दोहरी लाइन) और नियम–9.07 (इकहरी लाइन) के अनुसार किये जाने का उल्लेख किया गया है।

2. फॉर्म – टी/ए 912, टी/डी 912, टी/बी 912, टी/सी 912, टी/बी 602 और टी/510 को उन परिस्थितियों, जिनमें कि उन्हे जारी किया जाना है, के अनुसार फिर से तैयार किया गया है (इनमें निम्नलिखित में से एक या एक से अधिक प्राधिकार सम्मलित हैं):
   क) 'ऑन' स्थिति में सिगनल को पार करना
   ख) लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार
   ग) वह परिस्थिति जिसके अन्तर्गत प्राधिकार दिया गया है
   घ) सतर्कता आदेश जिसमें पालन की जाने वाली गति निर्दिष्ट की गई हो
   ड.) लाइन क्लियर टिकट
   टी/सी 912 – स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग सेक्शन में अवरोध या दुर्घटना की स्थिति में सहायता इंजन/ट्रेन को अवरोधित लाइन पर भेजने के लिए इस्तेमाल किया जाएगा।

3. स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्रों में अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के लिए विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में अलग–अलग प्रक्रियाओं का पालन किया जा रहा है। अपनाई जा रही विभिन्न प्रक्रियाओं को मानकीकृत करने के लिए, एक नया फॉर्म टी/ई–912 "स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्रों में दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार" प्रारम्भ किया गया है।

4. एकीकृत सहायक नियम 9.12 को उन खराबियों के मामलों में गाड़ी संचालन नियमों की आवश्यकता की पूर्ति करने के लिए तैयार किया गया है जो सभी क्षेत्रीय रेलवे के लिए समान प्रकृति की हैं। विशेष मामले अलग–अलग रेलवे में अलग–अलग प्रकृति के होंगे। प्रस्तावित यू.एस.आर. में दोहरी लाइन और इकहरी लाइन खण्ड में स्वचालित सिगनलिंग की खराबी के दौरान गाड़ी संचालन के आधारभूत सिद्धांत को लिया गया है। रेलवे द्वारा विशेष मामलों (जैसे कि चार लाइनें, छह लाइनें इत्यादि) में गाड़ी संचालन के लिए समान सिद्धांतों का उपयोग/लागू किया जाना चाहिए।

5. वर्तमान में, 'ऑन' या ख़राब की स्थिति में अर्ध–स्वचल सिगनल को पास करने के लिए कोई दिशानिर्देश निर्धारित नहीं है। इसके लिए फॉर्म टी/369(3बी) जारी करने का प्रावधान किया गया है। एकीकृत सहायक नियम के अन्तर्गत टी/369(3बी) के प्रारूप को आवश्यक संशोधन के साथ जारी किया जा रहा है। ऐसे मामलों के लिए टी/ए 912 का उपयोग नहीं किया जाएगा।

6. टी/ए 912 के उपयोग के मामले को स्पष्ट रूप से परिभाषित किया गया है और इसे स्वतंत्र प्राधिकार के रूप में उपयोग नहीं किया गया है।

7. फिक्स्ड टेलीफोन मय सी.यू.जी. सिम, को संचार के साधन के रूप में अनुमति दी जा रही है। इसके उपयोग के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाना है:
   क) सी.यू.जी. फोन का उपयोग एफसीटी (फिक्स्ड सेल्युलर टेलीफोन) के रूप में किया जायेगा।

ख) प्रत्येक स्टेशन का एक विशिष्ट सी.यू.जी. नंबर होगा और इसे संचालन समय सारणी में उल्लेखित किया जायेगा।

ग) सी.यू.जी. फोन हमेशा 'ऑन ड्यूटी' स्टेशन मास्टर के पास रहेगा, जिसे कि वह आवश्यक उपकरण के रुप में अपने रिलीवर को लिखित में सौंपेगा।

घ) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र की कमिशनिंग के समय यह सुनिश्चित किया जायेगा कि प्रत्येक स्टेशन पर सी.यू.जी. आधारित एफसीटी फोन प्रदान किया जाये।

8. सामान्य नियम 9.12 का एकीकृत सहायक नियम और प्रासंगिक प्राधिकार प्रपत्र संलग्न हैं, जिनका सारांश इस प्रकार है:

स.नि. 9.12/1: स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों के मध्य सिगनल या सिगनलों की खराबी के मामले में;

स.नि. 9.12/2(क): स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, जबकि संचार के साधन उपलब्ध हों, दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों के मध्य सिगनल/सिगनलों की खराबी कुछ समय तक रहने अथवा इसके कारण अत्यधिक विलम्ब होने की संभावना हो.

स.नि. 9.12/2(ख): दोहरी लाइन पर, जबकि कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं हो, सभी सिगनलों की खराबी कुछ समय तक रहने एवं इसके कारण अत्यधिक विलम्ब होने की संभावना हो.

स.नि. 9.12/3: स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दोहरी लाईन पर, जबकि सिगनल परिचालित हों और संचार साधन उपलब्ध हो, एक लाइन के अवरूद्ध होने की स्थिति में गाड़ियों के संचालन के लिए नियम एवं विनियम,

स.नि.9.12/4 स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, जबकि कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं हो, इकहरी लाइन पर स्वचालित सिग्नलिंग की खराबी के मामलों के सम्बन्ध में नियम और विनियम।

स. नि. 9.12/5 स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में, स्वचालित सिग्नलिंग की खराबी की स्थिति में एक लाइन पर अवरोध के कारण, दोहरी लाईन खण्ड पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली के लिए नियम और विनियम

स.नि. 9.12/6: स्वचालित ब्लॉक पद्धति में इकहरी लाइन खंडों पर, जब संचार के साधन उपलब्ध हो परन्तु यातायात की दिशा स्थापित नहीं की जा सकती हो, के लिए नियम और विनियम

9. तदनुसार सामान्य नियम 9.12 के एकीकृत सहायक नियम और प्रासंगिक प्राधिकार पत्र जारी किए जा रहे हैं।

सामान्य नियम 9.12 के लिए एकीकृत सहायक नियम

9.12 स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यविधिः– यदि स्वचालित सिगनल व्यवस्था की खराबी कुछ समय तक रहने की या इसके कारण गाड़ियों में काफी विलम्ब होने की संभावना है तो गाड़ियों का संचालन संबंधित सेक्शन या सेक्शनों पर एक स्टेशन से दूसरे तक, विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा।

स.नि. 9.12/1 स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों के मध्य सिगनल या सिगनलों की खराबी के मामले में–
गाड़ी संचालन सामान्यतः नियम 9.02 या 9.07, जैसा भी मामला हो, के प्रावधानों के अनुसार किया जायेगा।

स.नि. 9.12/2–
स.नि. 9.12/2(क) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, जबकि संचार के साधन उपलब्ध हों, दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों के मध्य सिगनल/सिगनलों की खराबी कुछ समय तक रहने अथवा इसके कारण अत्यधिक विलम्ब होने की संभावना होः–

निम्नलिखित उप–पैरा (i) या (ii) मे उल्लेखित परिस्थितियों में, सिगनल/ सिगनलों की खराबी को दीर्घकालिक खराबी माना जाए या नहीं, इसका निर्णय वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) द्वारा लिया जायेगा।

i. स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित दो या अधिक ब्लॉक स्टेशनों वाले क्षेत्र में होने वाले सिगनल/सिगनलों की खराबी, जो कुछ समय तक जारी रहने की संभावना है, जिसके बारे में एस एंड टी विभाग के पदाधिकारी द्वारा संबंधित वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता/मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता के अनुमोदन से, मंडल के खण्ड नियंत्रक को लिखित रूप में सूचित किया गया है; या

ii. नियम 9.12/1 के अनुसार कार्य करने के दौरान, सिगनल/सिगनलों की खराबी के कारण गाड़ी परिचालन में अत्यधिक विलम्ब होने या होने की आशंका होने की स्थिति में।

सिगनल/सिगनलों के दीर्घकालिक खराबी के मामले में गाड़ी संचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी :-

1. (क) दीर्घकालिक खराबी की सूचना खण्ड नियंत्रक द्वारा निजी अंक के आदान–प्रदान के तहत संबंधित कार्यरत स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।

(ख) किसी भी गाड़ी को प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले उसे रोका जाएगा और स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को परिस्थितियों की सूचना दी जाएगी। खण्ड नियंत्रक और प्रभावित खंड के आगे के संबंधित स्टेशन मास्टर को भी सूचित किया जायेगा।

(ग) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच के खण्ड को एक ब्लॉक खण्ड माना जाएगा और ब्लॉक खण्ड में गाड़ी की आवाजाही को दोनों छोर के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।

(घ) इस कार्यप्रणाली को शुरू करने से पहले, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि प्रभावित खण्ड में भेजी गई सभी गाड़ियाँ अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच चुकी हैं। इसके अतिरिक्त, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि प्रभावित खण्ड में गाड़ियों को भेजने वाले सभी स्टेशनों के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल और प्रभावित खण्ड में गाड़ियों को रिसीव करने वाले सभी स्टेशनों के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को प्रारम्भ में हस्तचालित मोड में और 'ऑन' स्थिति में रखा गया है।

(ड़.) स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को स्वचालित कार्यप्रणाली के निलम्बन के संबंध में निम्नलिखित प्रारूप में सूचना देगा।

द्वारा स्टेशन मास्टर/X नं. ——————— ..... और ..... स्टेशनों के बीच स्वचालित ब्लॉक कार्य प्रणाली को .....बजकर ..... मिनट पर .....(वजह) के कारण निलंबित कर दिया गया है। ट्रेन सिग्नलिंग, स्टेशन–से–स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन/रेलवे ऑटो फोन/बीएसएनएल फोन/फिक्स्ड टेलीफोन मय सीयूजी सिम अथवा कंट्रोल टेलीफोन/अति उच्च आवृत्ति (वीएचएफ) सेट के माध्यम से किया जाएगा। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....
द्वारा स्टेशन मास्टर/Y नं. ——————— आपका नंबर..... समझ गया कि .....और .....स्टेशनों के बीच स्वचालित ब्लॉक कार्य प्रणाली को .....बजकर ..... मिनट पर .....(वजह) के कारण निलंबित कर दिया गया है। ट्रेन सिग्नलिंग, स्टेशन–से–स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन/रेलवे ऑटो फोन/बीएसएनएल फोन/फिक्स्ड टेलीफोन मय सीयूजी सिम अथवा कंट्रोल टेलीफोन/अति उच्च आवृत्ति (वीएचएफ) सेट के माध्यम से किया जाएगा। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....

2. प्रभावित खंड के पिछले वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित संचार के साधनों में से किसी एक के द्वारा गाड़ी के लिए 'लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा, यथा–

(क) स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।

(ख) फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन मय कॉलर आईडी।

(ग) कन्ट्रोल टेलीफोन।

(घ) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहां सवारी गाड़ियां चलती हैं, वहां यह संचार के एकमात्र साधन के रूप में नहीं।

(ड.) फिक्स्ड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

नोटः– ऐसे सभी मामलों में जहां लाइन क्लियर ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर के अलावा किसी अन्य संचार के साधन से प्राप्त/प्रदान किया जाता है, स्टेशन का नाम बोलने, तत्पश्चात अंतिम पूर्ववर्ती गाड़ी के लिए दिए गए निजी अंकों की परस्पर जांच करके ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर की पहचान स्थापित करने की प्रणाली अपनाई जाएगी।

3. अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ऐसा "लाइन क्लियर" तब तक नहीं देगा जब तक–

(i) अंतिम पहले जाने वाली (पूर्वगामी) गाड़ी पूरी आ पहुँची है।

(ii) अंतिम पहले जाने वाली (पूर्वगामी) गाड़ी के पीछे के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को फिर से 'ऑन' कर दिया गया हो ।

(iii) लाइन, केवल अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल तक ही नहीं बल्कि अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ हो।

(iv) उसके नियंत्रण में आने वाले समपार फाटक/फाटकों को बंद करने के लिए कार्यरत गेटमैन के साथ निजी अंकों का आदान–प्रदान किया जाएगा।

(v) उसके नियंत्रण में आने वाले बाहरी साइडिंग/टर्नआउट के कांटे सही ढंग से सैट और तालित कर दिए गए हैं।

4. (क) निम्नलिखित स.नि. 9.12/2 (क) (5) में निर्धारित 'प्रस्थान प्राधिकार' टी/डी–912 पर प्रभावित खंड में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट/मोटरमैन अत्यधिक सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा और लागू अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए किसी भी परिस्थिति में 25 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक गति से नहीं चलेगा। यदि कोहरे, घुमाव या किसी अन्य कारण से दृश्यता साफ नहीं है, तो गति 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। सम्मुख कांटो, यदि कोई हो, पर गति, 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित होगी। लोको पायलट/मोटरमैन जब तक अगले स्टेशन पर नहीं पहुँच जाता है, किसी अवरोध के लिए लगातार बाहर देखता रहेगा।

(ख) किसी भी गाड़ी को प्राधिकार टी/डी 912 सौंपकर ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पूर्व, स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि उसके नियंत्रण में आने वाले गेट/गेटों को बंद करने के लिए गेटमैन से निजी अंक प्राप्त हो गए हैं। यह भी सुनिश्चित किया जाएगा कि गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के नियंत्रण में आने वाले सभी पॉइंट्स, जिन पर से गाड़ी गुजरेगी, सही प्रकार से सेट, क्लैम्प्ड और तालित कर दिए गए हैं।

5. स्टेशन मास्टर, स्वचालित ब्लॉक पद्धति में सिगनलों के दीर्घकालिक खराबी के दौरान, प्रभावित खण्ड में प्रवेश करने वाली प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को फॉर्म टी/डी 912 प्राधिकार देगा। लोको पायलट/मोटरमैन को प्रस्थान, स्वचालित, अर्ध–स्वचल/हस्तचालित और गेट सिगनल/सिगनलों, जिन्हें पार किया जाना है, को 'ऑन' अवस्था में पार करने के लिए अधिकृत करने वाले प्राधिकार पर इस/इन सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या /संख्याएँ भी अंकित की जायेगी। लोको पायलट/मोटरमैन, स्टार्टर/हस्तचालित/मिडसेक्शन गेट सिगनल को तभी पार करेगा, जब उसे वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा आगे बढो हाथ सिगनल दिखाया जा रहा हो। मिडसेक्शन गेट सिगनल के मामले में लोको पायलट/मोटरमैन समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और तालित होना सुनिश्चित करने के पश्चात ही सर्तकता से समपार फाटक को पार करेगा।

6. आगमन स्टेशन पर पहुँचते समय गाड़ी का लोको पायलट/मोटरमैन आगमन स्टेशन के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल /कॉलिंग–ऑन सिगनल के संकेत का पालन करेगा। यदि अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल /कॉलिंग–ऑन सिगनल कार्यरत स्थिति में नहीं है, तो अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तों को पूरा करने के बाद स्टेशन मास्टर फॉर्म टी/369(3बी) प्राधिकार जारी कर गाडी को आगमन के लिए एक वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी को तैनात करेगा।

7. **यह सुनिश्चित करने के बाद कि प्रभावित खंड के आगे वाले स्टेशन पर पहली ट्रेन सुरक्षित रूप से पहुंच गई है, सभी बाद की ट्रेनों के लोको पायलट/मोटरमैन को यह अनुमति दी जाएगी कि वे अपने सेक्शनल स्पीड पर चलें, बशर्ते कि वे** अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित प्रथम आगमन रोक सिग्नल **से एक किलोमीटर पहले से अत्यंत सावधानी बरतते हुए आगे बढ़ें और उस समय लागू अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करें।**सम्मुख कांटो, यदि कोई हो, पर गति 15 किमी प्रति घंटा प्रतिबंधित रहेगी।

8. प्रत्येक गाड़ी द्वारा खंड साफ होने की सूचना पिछले स्टेशन को **निजी** अंक के आदान–प्रदान के साथ दी जायेगी। 'ट्रेन सिगनल रजिस्टर' को उपयोग में लाया जायेगा और इसमें गाड़ी संचालन से संबंधित सभी प्रविष्टियों को दर्ज किया जाएगा। प्रभावित खंड में होने वाले सभी गाड़ी संचालनों की सूचना खण्ड नियंत्रक को दी जायेगी।

9. जैसे ही एस.एंड.टी. पदाधिकारियों द्वारा सिगनल ठीक होने की सूचना लिखित रूप में प्राप्त हो वैसे ही स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः प्रारंभ करने के लिए खण्ड नियंत्रक की अनुमति प्राप्त की जाएगी। गाडी सिगनल रजिस्टर में संबंधित कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा निजी अंकों के साथ एक संदेश का आदान–प्रदान किया जाएगा, जिसमें यह आश्वासन दिया जाएगा कि खराबी के दौरान भेजी गई अंतिम गाड़ी अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुंच गई है और खंड साफ है। सामान्य संचालन पुनः प्रारंभ होने की सूचना खण्ड नियंत्रक को निजी अंकों के आदान–प्रदान के साथ दी जाएगी।

द्वारा स्टेशन मास्टर/X	सेवा में स्टेशन मास्टर/Y
नं..... खराबी के दौरान आपके स्टेशन से .....बजकर .....मिनट पर भेजी गई अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) .....मेरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से .....बजकर .....मिनट पर पहुँच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	
द्वारा स्टेशन मास्टर/Y	सेवा में स्टेशन मास्टर/X
नं.....आपका नं..... समझ गया कि खराबी के दौरान मेरे स्टेशन से .....बजकर .....मिनट पर भेजी गई अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) .....आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से .....बजकर .....मिनट पर पहुँच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	

10. इस पद्धति के अनुसार गाड़ी संचालन संबंधित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और **सेक्शन** के परिवहन निरीक्षक इसकी जांच करेंगे और सामान्य संचालन **पुन: आरंभ** होने के सात दिन के अंदर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि. 9.12/2(ख): दोहरी लाइन पर, जबकि कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं हो, सभी सिगनलों की खराबी कुछ समय तक रहने एवं इसके कारण अत्यधिक विलम्ब होने की संभावना हो :-

स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित दो या अधिक स्टेशनों के मध्य स्वचालित सिगनलिंग के खराब होने की स्थिति में और जब निम्नलिखित साधनों में से किसी के द्वारा भी लाइन क्लियर प्राप्त नहीं किया जा सकता हो यथा:–

(i) ट्रैक सर्किट और एक्सल काउंटर जहां दो स्टेशनों के मध्य खण्ड का इंडिकेशन वी.डी.यू. पैनल पर उपलब्ध है।
(ii) स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।
(iii) फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फ़ोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन।
(iv) कन्ट्रोल टेलीफोन।
(v) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहां सवारी गाड़ियां चलती हैं, वहां यह संचार के एकमात्र साधन के रूप में नहीं।
(vi) फिक्स्ड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

गाड़ी संचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी:–

(i) दो ब्लॉक स्टेशनों के मध्य संचालन को दोनों छोर के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
(ii) कांटो पर किसी गाडी के संचलन को प्राधिकृत करने से पहले, उन सभी कांटो, जिन पर प्रभावित क्षेत्र के अन्दर गाड़ियाँ चलेंगी, सही प्रकार से सैट और तालित किये जायेंगे।

(iii) स.नि. 9.12/2(ख) में जैसा निर्धारित किया गया है, के अनुसार किसी गाड़ी को स्टेशन से चलने की अनुमति देने से पहले इसे रोका जायेगा और स्टेशन मास्टर के द्वारा गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा।

(iv) स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को दिया जाने वाला प्राधिकारः– फॉर्म टी/बी 912 पर प्राधिकार लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को सौंपा जाएगा तथा रिकॉर्ड की प्रति स्टेशन मास्टर द्वारा रिकॉर्ड के रूप में रखी जाएगी, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे–

(क) बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार।

(ख) लोको पायलट/मोटरमैन को एक प्राधिकार जिस पर प्रस्थान, स्वचालित, अर्ध–स्वचल, हस्तचालित और गेट सिगनल/सिगनलों, जिन्हें पार किया जाना है, को 'ऑन' अवस्था में पार करने के लिए अधिकृत करने वाले प्राधिकार पर इस/इन सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या /संख्याएँ भी अंकित की जायेगी। लोको पायलट/मोटरमैन, स्टार्टर सिगनल/हस्तचालित/मिडसेक्शन गेट सिगनल को तभी पार करेगा, जब उसे वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा आगे बढो हाथ सिगनल दिखाया जा रहा हो। मिडसेक्शन गेट सिगनल के मामले में लोको पायलट/मोटरमैन समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और तालित होना सुनिश्चित करने के पश्चात ही सर्तकता से समपार फाटक को पार करेगा।

(ग) एक सर्तकता आदेश जिसमें, गति, सीधी लाइन पर दृश्यता साफ होने पर 15 किलोमिटर प्रतिघंटा और जब लाइन के ऐसे भाग के पास पहुँच रहा हो अथवा उससे गुजर रहा हो, जहाँ पर दृश्यता घुमाव, अवरोध, वर्षा, कोहरा या किसी अन्य कारण से साफ नहीं हो तो 10 किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित होगी। लोको पायलट/मोटरमैन को बाहरी साइडिंग/टर्नआउट के कांटों, यदि कोई हो, पर से गुजरने से पहले यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि वे सही प्रकार से सेट और तालित किए गए हैं। सम्मुख कांटो पर गति 15 किमी प्रति घंटा प्रतिबंधित रहेगी।

(v) किसीं भी गाड़ी को प्रभावित खंड में तब तक प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी, जब तक छूटने वाली गाड़ी और इससे पहले गयी गाड़ी के बीच 25 मिनट का स्पष्ट अन्तराल नहीं हो।

(vi)(क) जब लोको पायलट/मोटरमैन लाइन के ऐसे भाग पर पहुँच रहा हो या वहाँ से गुजर रहा हो जहाँ सामने दृश्यता साफ न हो तो गाड़ी के आगे के संचलन का मार्गदर्शन करने के लिए हैंड सिगनलों के साथ सहायक लोको पायलट या ट्रेन मैनेजर को पहले ही अवश्य भेज दिया जाये। आगे कड़ी निगरानी रखी जाये और इंजन की सीटी का बार–बार प्रयोग किया जाये।

(ख) किसी सुरंग में तभी प्रवेश किया जाये जब यह निश्चित हो जाये कि सुरंग साफ है। यदि इस विषय में कोई संदेह हो तो हैंड सिगनलों और पटाखों के साथ रेल कर्मचारी गाड़ी का मार्गदर्शन (पायलट) करेगा।

(vii) ट्रेन मैनेजर पीछे की ओर कड़ी निगरानी रखेगा और पीछे की तरफ से गाड़ी के आने को रोकने के लिए खतरा सिगनल दिखाने और यदि आवश्यक हो तो मौजूदा नियमों के अनुसार उसका बचाव करने के लिए तैयार रहेगा। सुरंगों वाले खंड में प्रवेश करने के पहले वह ई.एम.यू. इत्यादि पर साइड और टेल लाईट/लैम्प भी जला देगा।

(viii) यदि किसी कारणवश गाड़ी आगे नहीं जा सकती है, तो ट्रेन मैनेजर पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर के फासले पर एक पटाखा रखेगा और गाड़ी से 500 मीटर के फासले पर 10 मीटर के अन्तर से दो पटाखे रखकर गाडी का बचाव करेगा।

(ix) अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट/मोटरमैन अपनी गाड़ी को अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के बाहर खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी रेल सेवक को तैनात करेगा तथा यह सुनिश्चित करने के बाद कि अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं, गाड़ी को रिसीव करने के लिए फार्म संख्या टी/369 (3बी) प्राधिकार जारी करेगा। आगमन पर, सभी गाडीयों के लोको पायलट/मोटरमैन फॉर्म टी/बी 912 को आगमन स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

(x) गाड़ियों का संचालन तब तक इस पद्धति से किया जायेगा जब तक या तो सिगनल ठीक नहीं कर दिये जाते या एस.एंड.टी. पदाधिकारी द्वारा लिखित में संचार का कोई एक साधन फिर से चालू न कर दिया जाये।

(xi) जैसे ही सिगनल और संचार ठीक कर दिये जाये, गाड़ियों का सामान्य संचालन पुनः प्रारम्भ कर दिया जायेगा।

(xii) तथापि, जहाँ सिगनल चालू हालत में न रहें और संचार का कोई साधन पुनः चालू कर दिया जाये, वहाँ दोनों छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर तुरंत निम्नलिखित प्रारूप में संदेश का आदान-प्रदान करेंगे–

द्वारा स्टेशन मास्टर/X	सेवा में स्टेशन मास्टर/Y
नं.....गाड़ी (संख्या और विवरण)..... पूर्ण रूप से ..... बजे पहुँच गई है। अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) ..... आपके स्टेशन को ..... बजे भेजी गई। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें। लाइन क्लियर ..... के माध्यम से प्राप्त किया जाएगा । पावती दें। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	
द्वारा स्टेशन मास्टर/Y	सेवा में स्टेशन मास्टर/X
नं.....आपका नं..... । समझ गया कि गाड़ी (संख्या और विवरण) .....जो मेरे स्टेशन से जाने वाली अंतिम गाड़ी थी, आपके स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी है। गाड़ी संख्या ..... जो आपके स्टेशन से चली थी ....बजे मेरे स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी है/नहीं पहुँची है। गाड़ी संख्या ..... पूरी पंहुच जाने के बाद तत्काल गाड़ी संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द की जा रही है/ कर दी जायेगी। अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर ..... माध्यम से प्राप्त किया जाएगा। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....	

(xiii) यदि उपरोक्त पैरा (xii) में वर्णित स्थिति के अनुसार संचार के किसी साधन को बहाल किया जाता है तो स.नि. 9.12/2(क) के अनुसार कार्य किया जायेगा। लाइन क्लीयर, चालू किये गये किसी भी संचार साधन द्वारा न तो ली जायेगी और न ही दी जायेगी जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों को यह तसल्ली न हो जाये कि उनके स्टेशनों से भेजी गई गाड़ियॉ दूसरे स्टेशन पर पूरी पहुँच गयी हैं। जब उपरोक्त बताई गई गाड़ियॉ स्टेशनों पर पूरी पहुँच जाये तो उनके नम्बर और उनके पहुँचने का समय दूसरे सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को **निजी** अंको के आदान प्रदान करके बताया जायेगा। उसके बाद इसकी सूचना खंड नियंत्रक को दी जायगी।

(xiv) इस पद्धति के अनुसार गाड़ी संचालन संबंधित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन के परिवहन निरीक्षक इसकी जांच करेंगे और सामान्य संचालन **पुन: आरंभ** होने के सात दिन के अंदर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि. 9.12/3 :– स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दोहरी लाईन पर, जबकि सिगनल परिचालित हों और संचार साधन उपलब्ध हो, एक लाइन के अवरूद्ध होने की स्थिति में गाड़ियों के संचालन के लिए नियम एवं विनियम :–

1. जब दोहरी लाइन पर विद्युत संचार यंत्रों के माध्यम से अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालन चालू करना हो, तो प्रभावित सेक्शन के एक सिरे का स्टेशन मास्टर लिखित रूप में विश्वसनीय सूचना प्राप्त होने पर कि एक लाइन साफ है, खंड नियंत्रक और सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर के साथ परामर्श करके लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन चालू करने की कार्यवाही करेगा। अस्थायी इकहरी लाइन संचालन शुरू करने का निर्णय वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) द्वारा लिया जाएगा। अस्थायी इकहरी लाइन संचालन अवरोध के दोनों ओर के उन निकटतम स्टेशनों के बीच शुरू किया जायेगा, जहां अप और डाउन लाइनों के बीच क्रॉस–ओवर उपलब्ध हो। दोनों छोर के ऐसे स्टेशनों का नामांकन ऊपर बताए अनुसार मंडल के वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) द्वारा किया जाएगा।

2. यदि ऐसी आशंका हो कि जिस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किया जाना है वह भी अवरूद्ध या क्षतिग्रस्त है तो अस्थायी इकहरी लाइन संचालन तब तक चालू नही किया जायेगा जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग के एक जिम्मेदार पदाधिकारी, जो एस.एस.ई./जे.ई.(रेल पथ) के पद से निचले पद का न हो, उस सेक्शन का निरीक्षण करके यह प्रमाणित न कर दे कि रेलपथ गाड़ियों के आवागमन के लिए सुरक्षित है।

3. प्रभावित खंड पर गाड़ियों का संचालन ऐसे स्टेशनों द्वारा और ऐसे लाइनों पर, जिन्हे नामित किया गया है, नियंत्रित किया जायेगा।

4. जिस खंड पर अस्थायी इकहरी लाइन शुरू की जा रही है, उसके दोनों छोर पर स्थित स्टेशनों के अर्ध–स्वचल /हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल को अस्थायी इकहरी लाइन संचालन की पूरी अवधि के दौरान हस्तचालित मोड में 'ऑन' स्थिति में रखा जाएगा। अस्थायी इकहरी लाइन संचालन शुरू करने से पहले दोनों छोर पर स्थित स्टेशनों के संबंधित अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को भी प्रारम्भ में हस्तचालित मोड में और 'ऑन' स्थिति में रखा जाएगा।

5. गलत लाइन पर चल रही सभी गाड़ियों का संचालन इकहरी लाइन पर विद्युत संचार यंत्रों के उपयोग के नियमों के अनुसार किया जायेगा। लाइन क्लीयर निम्न के माध्यम से लिया जायेगा:

(क) स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो।

(ख) फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन मय कॉलर आईडी।

(ग) कन्ट्रोल टेलीफोन।

(घ) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहां सवारी गाड़ियां चलती हैं, वहां यह संचार के एकमात्र साधन के रूप में नहीं।

(ड.) फिक्स्ड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

नोटः– ऐसे सभी मामलों में जहां लाइन क्लियर ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर के अलावा किसी अन्य संचार के साधन से प्राप्त/प्रदान किया जाता है, स्टेशन का नाम बोलने, तत्पश्चात अंतिम पूर्ववर्ती गाड़ी के लिए दिए गए निजी अंकों की परस्पर जांच करके ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर की पहचान स्थापित करने की प्रणाली अपनाई जाएगी।

6. प्रभावित खंड के स्टेशनों पर गाडी सिगनल रजिस्टर का उपयोग प्रारंभ किया जायेगा।

7. यह सुनिश्चित करने के बाद कि यातायात के गुजरने के लिए एक लाइन साफ है, इकहरी लाइन संचालन का प्रस्ताव करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निजी अंको के आदान–प्रदान के अन्तर्गत निम्नलिखित सूचना देते हुए संदेश जारी करेगा–

(क) इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने का कारण;

(ख) अवरोध का स्थान;

(ग) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन संचालन चालू करने का प्रस्ताव है;

(घ) इस सूचना का स्रोत कि कथित लाइन साफ है;

(ड) लाइन पर गति प्रतिबंध, यदि कोई हो;

(च) नामित स्टेशन पर पहुँचने/से छूटने वाली अंतिम गाड़ी की संख्या और समय

8. स्टेशन मास्टर से पावती प्राप्त होने पर और प्राइवेट नम्बर द्वारा उसकी पुष्टि होने पर इकहरी लाइन संचालन चालू किया जा सकता है। लाइन क्लीयर उपरोक्त पैरा–5 में उल्लेखित उपलब्ध संचार के साधनों पर प्राप्त किया जायेगा।

9. अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ऐसा "लाइन क्लियर" तब तक नहीं देगा जब तक :–

(क) लाइन, केवल अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल तक ही नहीं बल्कि अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ हो।

(ख) उसके नियंत्रण में आने वाले समपार फाटक/फाटकों को बंद करने के लिए कार्यरत गेटमैन के साथ निजी अंकों का आदान–प्रदान कर लिया गया है।

(ग) उसके नियंत्रण में आने वाले बाहरी साइडिंग/टर्नआउट के कांटे सही प्रकार से सेट और तालित कर दिए गए हैं।

(घ) गलत लाइन में चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए, लाइन क्लियर तब तक न तो मांगा जाएगा और न ही दिया जाएगा, जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों ने निजी अंकों के आदान–प्रदान के तहत यह आश्वासन नहीं दिया हो कि सही लाइन पर चलने वाली सभी गाड़ियां अगले स्टेशन पर पूर्ण रूप से आ चुकी हैं।

10. सही और गलत लाइन पर जाने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट/मोटरमैन और ट्रेन मैनेजर को एक लिखित प्राधिकार (फॉर्म टी/ई 912) दिया जाएगा, जिसमें शामिल है–

क) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान 'लाइन क्लियर टिकट'।

ख) लोको पायलट/मोटरमैन को प्रस्थान, स्वचालित, आशोधित अर्ध–स्वचल/अर्ध–स्वचल/हस्तचालित और गेट रोक सिगनलों (नॉन–गवर्निंग सिगनलों सहित), जिन्हें पार किया जाना है, को 'ऑन' अवस्था में पार करने के लिए अधिकृत करने वाले प्राधिकार पर इस/इन सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या /संख्याएँ भी अंकित की जायेगी। लोको पायलट/मोटरमैन, स्टार्टर/हस्तचालित और गेट रोक सिगनल को तभी पार करेगा, जब उसे वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा आगे बढो हाथ सिगनल दिखाया जा रहा हो। मध्य–खण्ड गेट सिगनलों के मामले में लोको पायलट/मोटरमैन समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और तालित होना सुनिश्चित करने के पश्चात ही सर्तकता से समपार फाटक को पार करेगा।

ग) एक सतर्कता आदेश, जिस पर स्पष्ट रूप से लिखा होगा–

(i) लाइन जिस पर गाड़ी या लाइट इंजन को चलना है;

(ii) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध स्थित है;

(iii) कोई गति प्रतिबंध, जिसे लगाया गया है; और

(iv) यह अनुदेश कि गलत लाइन में स्वचालित सिगनलों को अनुपयोगी समझा जाये, यद्यपि वे 'आगे बढों' या 'सतर्क' संकेत दिखाते हुए हो सकते हैं ।

(v) गलत लाइन पर चलने वाली गाड़ी को सभी संबंधित कॉंटों को सही प्रकार से सेट और तालित करने के बाद ही स्टेशन से बाहर पायलट जायेगा।

(vi) न्यूट्रल सेक्शन का स्थान, यदि कोई हो।

11. स्टेशन मास्टर, किसी भी गाड़ी को प्राधिकार टी/ई 912 सौंपकर गलत लाइन पर ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित करेगा कि उसके नियंत्रण के गेट/गेटों को बंद करने के लिए गेटमैन से निजी अंक प्राप्त कर लिए गए हैं। यह भी सुनिश्चित किया जाएगा कि गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के नियंत्रण में आने वाले कॉंटे, जहां से गाडी गुजरेगी, सही प्रकार सेट और तालित कर दिये गए हैं।

12. सही लाइन पर चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए, गलत लाइन में चलने वाली गाड़ियों के लिए निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा तथा प्राधिकार टी/ई 912 जारी किया जाएगा।

13. सही लाइन पर चलने वाली बाद वाली गाड़ियों को स्वचालित ब्लॉक पद्धति में सिगनल के संकेतों के अनुसार एक दूसरे के पीछे चलने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि पिछले स्टेशन ने अगले स्टेशन को इस बारे में अवगत करा दिया है कि वह अमुक गाड़ी/गाड़ियों को पीछे से चलने की अनुमति दे रहा है और यह निर्धारित कर लिया है कि यदि वे उनके पीछे चल रही हैं, तो अगला स्टेशन उन्हें लेने के लिए तैयार है। ऐसे प्रत्येक संचालन के लिए निजी अंकों का आदान–प्रदान किया जाएगा।

सही लाइन पर चलने वाली पहली गाड़ी के बाद चलने वाली गाड़ियों को भी, यह सुनिश्चित करने के बाद कि लाइन न केवल अर्ध–स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल से आगे प्रथम सिग्नलिंग सेक्शन तक बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ है, लिखित प्राधिकार (टी/ई 912) दिया जाएगा। हालांकि, स्टेशन मास्टर प्राधिकार टी/ई 912 में लाईन क्लीयर टिकट वाले हिस्से को काट देगा।

14. गलत लाइन से अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को दिये जाने वाले फॉर्म टी/ई 912 पर यह भी पृष्ठांकन किया जाएगा कि लोको पायलट रास्ते में रूक कर सभी गेटमैनों एवं गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन संचालन चालू होने के बारे में सूचित करें। लाइन, जिस पर गाड़ियाँ चलेंगी, को भी निर्दिष्ट किया जायेगा। उचित प्रस्थान प्राधिकार पर गलत लाइन पर चलते समय लोको पायलट को गाड़ी के इंजन की फ्लैशर लाइट का स्वीच "ऑन" कर देना चाहिए। यदि स्टेशन कर्मचारी, गेटमैन और गैंगमैन को पता चलता है कि गलत लाइन पर चलने के दौरान गाड़ी के इंजन की फ्लैशर लाइट 'ऑन' नहीं है तो वे तुरंत गाड़ी को रोक देंगे।

15.(क) गलत लाइन पर चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी की गति अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए 25 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। गलत लाइन पर चलने वाली बाद की गाड़ियां, जिन्हें लाइन क्लियर पर भेजा जाएगा, उन्हें अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए सेक्शनल गति पर चलने के लिए अनुमत हैं।

(ख) सही लाइन पर चलने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी की गति अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए 25 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। सही लाइन पर पहली गाड़ी के बाद सिगनल के संकेतों पर चलने वाली गाड़ियों को लागू अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए सेक्शनल गति से चलने के लिए अनुमत हैं। हालांकि, सम्मुख काँटों, यदि कोई हो, पर गति 15 किमी प्रति घंटा तक प्रतिबंधित होगी।

16. (क) गलत लाइन पर चल रही गाड़ी का लोको पायलट/मोटरमैन स.नि. 9.12/3 के अन्तर्गत नामित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय सही लाइन से संबंधित अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल या गलत लाइन, जिस पर वह चल रहा है, से संबंधित अर्ध–स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल अथवा सबसे बाहरी क्रॉस–ओवर की सुरक्षा करने वाले किसी शंट सिगनल, जो भी उसे पहले मिलता हो, के सामने अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा, और एक लम्बी सीटी बजाएगा। स्टेशन मास्टर यह तसल्ली करने के बाद कि सभी काँटें सही प्रकार से सेट और तालित कर दिये गये हैं, इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दीधारी आदमी का प्रबंध करेगा, जो हाथ सिगनलों, यदि स्टेशन प्लेटफॉर्म से कोई दिखाया जाये, का पालन करेगा। फिर भी, हस्तचालित/अर्द्ध–स्वचल सिगनल, यदि कोई हो, को स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित फॉर्म टी/510 पर जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर पार किये जायेंगे।

(ख) सही लाइन पर चलने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट/मोटरमैन स.नि. 9.12/3 के अन्तर्गत नामित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय, रिसीविंग स्टेशन के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के संकेत द्वारा निर्देशित होंगे। यदि अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल चालू हालत में नहीं है, तो स्टेशन मास्टर उचित वर्दीधारी एक रेलवे कर्मचारी को तैनात करने का प्रबंध करेगा और अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तों को पूरा करने के बाद, गाड़ी को रिसीव करने के लिए फॉर्म सं. टी/369 (3बी) प्राधिकार जारी करेगा।

17. सामान्य संचालन चालू करना:–
(क) किसी जिम्मेदार इंजीनियरिंग पदाधिकारी से इस आशय का लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर कि प्रभावित लाइन पर अवरोध हटा दिया गया है और बाधित लाइन गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है, स्टेशन मास्टर, अन्य स्टेशन/स्टेशनों, जैसा भी मामला हो, को, निजी अकों के आदान–प्रदान के अंतर्गत एक संदेश जारी करेगा और खंड नियंत्रक से विचार विमर्श करके यह तय करेगा कि कौनसी गाड़ी के गुजरने के बाद सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जाना है।

द्वारा स्टेशन मास्टर/X सेवा में स्टेशन मास्टर/Y नं..... आपके स्टेशन से .....बजे भेजी गई अंतिम गाड़ी (संख्या और विवरण) .....मेरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से .....बजकर .....मिनट पर पहुँच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द करें। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....
द्वारा स्टेशन मास्टर/Y सेवा में स्टेशन मास्टर/X नं.....आपका नं ..... समझ गया कि मेरे स्टेशन से भेजी गई गाड़ी (संख्या और विवरण)..... आपके स्टेशन पर पूर्ण रूप से .....बजे पहुँच गई है। गाड़ियों के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द कर दी गई है। निजी अंक (अंकों में)..... (शब्दों में).....

(ख) संबंधित सभी स्टेशनों के गाडी सिगनल रजिस्टरों में दोहरी लाइन कार्य–प्रणाली के निलंबित होने का समय, इकहरी लाइन के कार्य–प्रणाली के शुरू होने का समय और सामान्य संचालन के पुनः प्रारंभ होने का समय दर्शाते हुए एक प्रविष्टि दर्ज की जायेगी।

(18) अस्थायी इकहरी लाईन संचालन संबंधित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और सेक्शन के परिवहन निरीक्षक इसकी जांच करेंगे और सामान्य संचालन पुनः आरंभ होने के सात दिन के अंदर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स.नि.9.12/4 स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, जबकि कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं हो, इकहरी लाइन पर स्वचालित सिग्नलिंग की खराबी के मामलों के सम्बन्ध में नियम और विनियम–

(क) स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत इकहरी लाइन पर दो या अधिक स्टेशनों के मध्य स्वचालित सिगनलिंग के विफल होने की स्थिति में और जब निम्नलिखित साधनों में से किसी एक के द्वारा भी लाइन क्लियर प्राप्त नहीं किया जा सकता हो यथा–

(i) ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर;
(ii) स्टेशन से स्टेशन फिक्सड टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध हो;
(iii) फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल/एमटीएनएल फोन;
(iv) कन्ट्रोल टेलीफोन;
(v) विशेष अनुदेशों के अधीन वी.एच.एफ. सेट, लेकिन उन खंडों पर जहां सवारी गाड़ियां चलती हैं, वहां यह संचार का एकमात्र साधन के रूप में नहीं।
(vi) फिक्स्ड टेलीफोन मय सीयूजी सिम, जो स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा केवल आधिकारिक उपयोग के लिए उपलब्ध कराया गया है।

(ख) स्टेशन मास्टर, जिसे प्रभावित खण्ड से होकर कोई गाड़ी भेजनी है, निम्नलिखित प्राथमिकता क्रम से इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा किसी अन्य वाहन, जिसका नीचे उल्लेख किया गया है, को भेजकर प्रभावित खण्ड के दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ सम्पर्क स्थापित कर संचार प्रारंभ करेगा–

(क) अकेला इंजन;
(ख) गाड़ी इंजन, जब उसे ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी से काट दिया है;
(ग) मोटर ट्रॉली/टावरवैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली जिसके साथ विधिवत ट्रेन मैनेजर या ड्यूटी के स्टेशन मास्टर से भिन्न कोई स्टेशन मास्टर तैनात हो;
(घ) डीजल कार/रेलमोटर कार/ई.एम.यू. रेक, यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सभी यात्री गाडी से उतर गये हैं।

(ग) संचार प्रारंभ करने के लिए प्रभावित सेक्शन में अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक को भेजने से पहले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर जिसे इस कार्य के लिए भेजा जा रहा है, को ड्यूटी का स्टेशन मास्टर यह सूचित करेगा कि उसे किन परिस्थितियों में तथा किस प्रयोजन से भेजा जा रहा है। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर इस बात पर अपनी तसल्ली भी करेगा कि संचार प्रारंभ करने के लिए जिस लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को भेजा जा रहा है, वह इकहरी लाइन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों को अच्छी तरह समझता है। यदि लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर जिसे संचार प्रारंभ करने के उद्देश्य से भेजा जा रहा है, इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों से परिचित न हो तो ड्यूटी का स्टेशन मास्टर, इन नियमों को ऐसे कर्मचारियों को स्पष्ट रूप से बतायेगा। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर "इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार व्यवस्था पूरी तरह भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था खोलने के लिए प्राधिकार" फार्म सं. टी/बी 602 पर लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर भी करवायेगा, जो इस बात का प्रमाण होगा कि उक्त कर्मचारी ने उन परिस्थितियों और प्रयोजन को जिनके लिए भेजा जा रहा है तथा इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों को अच्छी तरह समझ लिया है। प्राधिकार में निर्धारित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार टी/ए 912 भी लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को दिया जाएगा।

(घ) (i) अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्रॉली/टावर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजलकार/रेल मोटरकार/इ.एम.यू. रेक को भेजने से पूर्व ड्यूटी स्टेशन मास्टर संचार चालू करने हेतु भेजे जाने वाले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को स्टेशन के प्रस्थान रोक सिगनलों के साथ–साथ मध्यवर्ती स्वचालित/अर्ध–स्वचालित/हस्तचालित/गेट रोक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार टी/ए 912 और फॉर्म टी/बी.602 'इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' सौंपेगा जिसमें शामिल है:–

(क) बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार।

(ख) सतर्कता आदेश जिसमें उस गति का उल्लेख होगा जिस गति सीमा तक उपरोक्त पैरा (ख) में वर्णित इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन प्रभावित खंड में चल सकते हैं।

(ग) प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संबोधित लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश जिसमें उसके स्टेशन को भेजे जाने के लिए प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर मॉगा जायेगा।

(घ) प्रभावित सेक्शन के दूसरे छोर पर स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सशर्त लाइन क्लियर संदेश, निम्नलिखित अनुमति देते हुए–

(1) अकेला इजन/गाड़ी का इंजन, जो अकेले या उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जुड़ा हुआ, या दूसरे इंजन के साथ जुड़ा हुआ हो, को वापस भेजने की, या

(2) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटरकार/ई.एम.यू. रेक को स्वयं चलकर लौटने की, या

(3) मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली को स्वयं चलकर या उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी में लदी हुई हो, को वापस भेजने की।

(ii) संचार चालू करने के लिए जाने वाला लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को, फार्म संख्या टी/बी 602 'इकहरी लाईन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' और स्टेशन के प्रस्थान रोक सिगनलों के साथ–साथ मध्यवर्ती स्वचालित/अर्ध–स्वचल/हस्तचालित/गेट रोक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार टी/ए 912 प्राप्त होने पर इस बात के प्रमाणस्वरूप कि उसने इसके विषयवस्तु को समझ लिया है, उसकी मूल तथा रिकार्ड प्रति पर हस्ताक्षर करेगा।

(iii) यदि अकेले इंजन या किसी इंजन और ब्रेकवान को अगले ब्लॉक स्टेशन को जाने के लिए भेजना हो और अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँचने के बाद उसकी यात्रा आगे जारी रखनी हो तथा वह संचार चालू करने के लिए न भेजा गया हो तो उक्त इंजन या इंजन और ब्रेकवान के लोको पायलट/मोटरमैन को 'इकहरी लाईन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' दिया जायेगा और वापसी यात्रा के लिए उपरोक्त पैरा (i) (ग) व (घ) में उल्लिखित मद लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश को फार्म में काट दिया जायेगा। ऐसे इंजन या इंजन और ब्रेकवान को जहॉ आवश्यक हो केवल उपरोक्त पैरा (i) (क) व (ख) में उल्लिखित "बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार" और सतर्कता आदेश दिया जायेगा। जब अन्य अकेले इंजन या अन्य इंजन तथा ब्रेकवान को उसी दिशा में भेजना आवश्यक हो तो उसे कम से कम 30 मिनट के अन्तराल के बाद भेजा जायेगा।

(iv) किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को 'इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार' पर अगले स्टेशन जाने की अनुमति देते समय अर्ध–स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा।

(ड़.) संचार चालू करने के लिए किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश और इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन की वापसी यात्रा के वास्ते अगले स्टेशन के लिए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश के साथ अगले स्टेशन को भेजने के बाद किसी भी अन्य गाड़ी या इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को स्टेशन छोड़ने और उसी दिशा में जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक संचार चालू करने के लिए भेजा गया इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन वापस नहीं आ जाता।

(च) (i) "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" पर जाने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन, फ्लेशर लाइट, जहॉ उपलब्ध हो, का स्विच ऑन कर देगा तथा दिन में जब दृश्यता साफ हो तो 15 कि.मी.प्र.घं. तथा रात के समय या जब दृश्यता अवरूद्ध हो तो 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति से नहीं चलेगा और इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हार्न, जहॉ उपलब्ध हो, बार बार बजाया जायेगा।

धुंध, कोहरे या तूफ़ानी मौसम में अथवा धूलभरी ऑधी के दौरान जब दृश्यता साफ न हो "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" पर जाने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन केवल पैदल चलने वाले व्यक्ति की गति से ही चलेगा और इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हार्न, जहॉ उपलब्ध हो, बार बार बजाया जायेगा, उसके आगे पर्याप्त दूरी पर दो व्यक्ति पैदल चलेंगे जिनमें से एक लाल बत्ती दिखाता रहेगा और दूसरे के पास तत्काल प्रयोग के लिए कोहरा सिगनल तैयार रहेंगे। साधारणतः इन व्यक्तियों में से एक की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा अपने पॉईटसमैन/गेटमैन में से की जायेगी और दूसरा व्यक्ति इंजनकर्मी दल से नियुक्त किया जायेगा या उसका व्यक्ति होगा जिसकी मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली प्रयोग में लायी जा रही हो। एकल व्यक्ति चालित स्वनोदित वाहन के मामले में इन दोनों व्यक्तियों की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा की जायेगी। ड्यूटी का स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन को भेजे जाने वाले स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के इंचार्ज लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में इन दोनों व्यक्तियों को उनकी ड्यूटी समझाकर बतायेगा और यह तसल्ली कर लेगा कि वे अपनी ड्यूटी समझते हैं।

(ii) दिन और रात दोनों समय किसी सुरंग में तब तक कदापि प्रवेश नहीं किया जाना चाहिये जब तक लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित न कर ले कि सुरंग साफ है। यदि इस विषय में कोई संदेह हो तो एक रेल सेवक हैंड सिगनल और पटाखे लेकर इंजन या अन्य वाहन इत्यादि को पायलट करेगा। सुरंग में प्रवेश करने से पहले हैड लाइट, बगल की तथा टेल लाइट तथा अन्य बत्तियॉ (जहॉ उपलब्ध हो) भी जलायी जायेंगी।

(iii) जब तक कि इंजन/मोटर ट्रॉली/टावर वैगन/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजल कार/रेल मोटरकार/इ.एम.यू. रेक वापस नहीं आ जाता है, सबसे बाहरी सम्मुख काँटे के आगे लाइन को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(छ) "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" पर जाने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन तथा दूसरे सिरे से भेजे गये इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन को बीच सेक्शन में मिले तो लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर, जैसी भी स्थिति हो, वे जिस गाड़ी का लाइन क्लीयर लेने जा रहे हैं उसके महत्व, निकटतम स्टेशन से दूरी, रास्ते में आने वाली चढ़ाई/उतराई, केच साइडिंग की स्थिति इत्यादि का ध्यान रखते हुए यह निर्णय करेंगे की इंजनों/स्वनोदित वाहनों को दोनों में से किस स्टेशन को जाना चाहिये। जाने से पहले इंजन या स्वनोदित वाहन, यदि संभव हो, जोड़ दिये जायेंगे। यदि इंजनों/स्वनोदित वाहनों को जोड़ा न जा सके तो वे सुरक्षित गति और पर्याप्त दूरी अन्तर रखते हुए चलाये जाने चाहिये। यदि मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली तथा इंजन और ब्रेकवान/ डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक मिलते हैं तो मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली को, यदि संभव हो, ब्रेकवान/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक में लादा जायेगा।

(ज) इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन जो स्वचालित हो या किसी अन्य ऐसे यूनिट के साथ जुड़ा हुआ/हुए या अलग से जिस स्टेशन को जा रहा हो/जा रहे हों, उसके दिखाई देने पर सबसे आगे वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन उक्त स्टेशन के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के बाहर (उससे पहले) रूकेगा। सबसे आगे के इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे चलने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन सबसे आगे के इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे सुरक्षित दूरी पर रूकेगा। अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के बाहर रूकने की सूचना स्टेशन मास्टर को इंजन की सीटी या स्वनोदित वाहन का हॉर्न बजाकर, यदि उपलब्ध हो, या यदि आवश्यक हो तो किसी आदमी को भेजकर दी जाएगी। वे तब तक स्टेशन में प्रवेश नहीं करेंगे जब तक स्टेशन मास्टर संबद्ध सिगनलों को "ऑफ" करके या अन्यथा स्टेशन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दे देता।

(झ) जब इंजन या इंजनों/स्वनोदित वाहन या स्वनोदित वाहनों/अन्य वाहन या वाहनों का स्टेशन में प्रवेश हो जाये तो "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जायेगा जो इन अभिलेखों को अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा और लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश तथा सशर्त लाइन क्लीयर संदेश को अपनी लाइन क्लीयर पुस्तकों में भी दर्ज करेगा। वापसी यात्रा के सशर्त लाइन क्लीयर संदेश के प्राधिकार पर ड्यूटी का स्टेशन मास्टर निर्धारित फार्म टी/जी 602 (अप) या टी/एच 602 (डाउन), जैसा भी मामला हो, पर सशर्त लाइन क्लीयर टिकिट बनायेगा और उसे लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को उस ब्लॉक स्टेशन को वापस अपने इंजन अकेले या किसी गाड़ी या अन्य इंजन या स्वनोदित वाहन के साथ, यदि कोई उस दिशा में जाने की प्रतीक्षा में हो, जाने के लिए सौंपेगा जहॉ से वह आया हो।

(ञ) यदि इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन अगले स्टेशन पर पहुंचे बिना उस स्टेशन पर वापस आ जाता है जहां से उसे भेजा गया था, तो "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" उस स्टेशन के कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा जिस स्टेशन से जारी हुआ था, वापस लेकर निरस्त कर दिया जाएगा। मूल **प्रविष्टियॉ** भी रद्द कर दी जायेंगी।

(ट) ड्यूटी का स्टेशन मास्टर वापसी यात्रा में इंजन को अकेले या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जुड़े हुए भेजने से पहले लोको पायलट/मोटरमैन/ट्रेन मैनेजर/स्टेशन मास्टर को दूसरे स्टेशन पर प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देते हुए लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश के जवाब में सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश फार्म टी/एफ 602 देगा, जो उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्राधिकृत करेगा की उसके स्टेशन पर इंजन के अकेले या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जुड़े हुए पूरे पहुँच जाने पर वहॉ प्रतीक्षा कर रही गाड़ी को रवाना कर सके। प्राधिकार में निर्धारित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार टी/ए 912 भी लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को दिया जाएगा।

(ठ) सशर्त लाइन क्लीयर उत्तर संदेश फार्म टी/एफ 602 पर तैयार करते समय उसमें, यथा स्थिति, इंजन के अकेले या किसी गाड़ी के साथ या किसी अन्य इंजन/टॉवर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक/मोटर ट्रॉली या ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली, स्वचालित या गाड़ी में लदी हुई, का विवरण सही सही भरा जायेगा।

(ड) वापसी यात्रा में इंजन चाहे अकेला हो या किसी गाड़ी/डीजलकार/रेलमोटरकार/ई. एम.यू. रेक में जुडा हुआ/मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली लादी गई गाड़ी संचालन समय सारिणी में दी गयी गतिसीमाओं का तथा अन्य संबद्ध नियमों का पालन करते हुए सेक्शनल स्पीड से चल सकता है। मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली स्वयं चलकर आते समय लाइन क्लियर पर चलने के नियमों का पालन करते हुये अपनी सामान्य गति से चल सकती है।

(ढ) स्टेशन पर पहुँचते समय इंजन चाहे अकेला या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन में जुडा हुआ हो पुनः स्टेशन के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित आगमन रोक सिगनल के बाहर (उससे पहले) रुकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर के अनुदेशों का पालन करेगा जो उसे संबद्ध सिगनलों को 'ऑफ' करके या अन्यथा, आगमन की व्यवस्था करेगा।

(ण) स्टेशन पर पहुँचने पर 'सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश' स्टेशन मास्टर को सौंपा जायेगा जो इसे लाइन क्लियर संदेश बुक में दर्ज करेगा और इस प्राधिकार पर प्रतीक्षारत गाड़ी हेतु फॉर्म टी/जी 602 या टी/एच 602, जैसा भी मामला हो, पर एक सशर्त लाइन क्लियर टिकट जारी करेगा।

(त) यदि दोनों दिशाओं में गाडियों का आवागमन बराबर हो तो प्रत्येक अनुवर्ती (अगली) गाड़ी के लिए टी/ई 602 पर लाइन क्लियर पूछताछ संदेश तथा सशर्त लाइन क्लियर संदेश पूर्वगामी गाड़ी के ट्रैन मैनेजर के माध्यम से भेजा जायेगा।

(थ) उपर्युक्त नियमों के अन्तर्गत गुजारी जाने वाली सभी गाड़ियों, इंजनों, ट्रॉलियों इत्यादि का आगमन तथा प्रस्थान समय लाइन क्लीयर पूछताछ और उत्तर पुस्तकों में सावधानीपूर्वक दर्ज किया जायेगा तथा "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" की रिकार्ड प्रति में और गाड़ी सिगनल रजिस्टर मे भी दर्ज किया जायेगा।

(द) जिस सेक्शन की संचार व्यवस्था भंग हो उसके एक सिरे के स्टेशन मास्टर को विपरीत दिशा से सामान्यतः किसी गाड़ी के आने की संभावना से पहले यदि उसी दिशा में एक से अधिक गाड़ियॉ भेजनी हों तो वह ऐसे मामलों में किसी गाड़ी के पहले उपलब्ध होने वाले इंजन को न केवल उस गाड़ी के लिए अपितु उसके बाद की गाड़ियों के लिए भी, जो वहॉ खड़ी हो अथवा जिनके वहॉ आने की सम्भावना हो, लाइन क्लीयर प्राप्त करने के लिए भेजेगा। लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश में यह लिखा जायेगा कि यह बाद की गाड़ियॉ पहली गाड़ी के बाद 30 मिनट के अन्तराल पर भेजी जायेंगी। लोको पायलट के अपेक्षित संख्या में गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करके उसी स्टेशन पर जहॉ उसने अपनी गाड़ी को छोड़ा था लौट आने के बाद स्टेशन मास्टर पहली गाड़ी को गाड़ियों के लाइन क्लीयर के प्राधिकार पर भेजेगा और उस लाइन क्लीयर पर यह भी पृष्ठांकित करेगा कि उसके बाद अमुक गाड़ी(उसका नम्बर और पूरा विवरण देते हुए) विनिर्दिष्ट अन्तराल पर भेजी जायेगी। स्टेशन मास्टर यही सूचना लिखित रूप में ट्रेन मैनेजर को भी देगा। दूसरी और उसके बाद की गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें गति सीधी लाइन पर जब आगे दृश्यतर साफ हो, 25 कि.मी.प्र.घं. और लाइन के किसी ऐसे भाग पर पहुंचते समय या उस पर से गुजरते समय

वहॉ मोड़, अवरोध, वर्षा, कोहरा या अन्य किसी कारणवश आगे दृश्यता साफ न हो, 10 कि.मी.प्र.घं. प्रतिबंधित होगी। दूसरी और उसके बाद की गाड़ियों को भेजते समय अन्तिम पिछली गाडी का विवरण, उसका प्रस्थान समय तथा उसके बाद वाली गाडी का विवरण भी लाइन क्लीयर पर लिखा जायेगा। इस श्रृंखला की अन्तिम गाडी के लाइन क्लीयर पर पिछली गाडी का विवरण तथा उसका प्रस्थान समय लिखा जायेगा। इस कार्यविधि को अपनाते समय, ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट को सतर्क रहने और कोई अवरोध हो तो उससे पहले रूकने के लिए तैयार रहने के लिए निर्देशित किया जायेगा।

(ध) जब कोई गाड़ी प्रभावित सेक्शन में रोक दी जाती है तो ट्रेन मैनेजर तत्काल पीछे की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा और यह देखेगा कि पिछला बोर्ड या पिछली बत्ती सही प्रदर्शित की गयी है। यदि रूकने का कारण दुर्घटना, विफलता, अवरोध या अन्य असाधारण कारण हों और गाड़ी आगे न जा सकती हो तो लोको पायलट इस तथ्य की सूचना ट्रेन मैनेजर को देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा, जिसे सुनकर ट्रेन मैनेजर गाड़ी से 250 मीटर पर एक पटाखा तथा गाड़ी से 500 मीटर पर एक दूसरे से 10 मीटर के अन्तर पर, दो पटाखे रखकर गाड़ी का बचाव करेगा चाहे किसी भी गेज की लाइन हो। जब गाड़ी सिगनलों के बाहर रोकी जाती है और यदि 10 मिनट से अधिक रूकी रहे या रूकने की संभावना हो तो उसका तदनुसार बचाव किया जायेगा। ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में गाड़ी का बचाव करने की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी।

(न) जब गाड़ियॉ एक दूसरे के पीछे चल रही हो तो किसी भी गाडी को पीछे की ओर नहीं चलाया जायेगा। असाधारण परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे की ओर चलना अपरिहार्य हो तो जहॉ तक गाड़ी को बैक किया जाना है वहां से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और 500 मीटर पर एक दूसरे से 10 मीटर के अंतर पर दो पटाखे रखकर बचाव की व्यवस्था करने के पश्चात ही गाड़ी को पीछे की ओर बैक किया जायेगा।

(प) गाड़ियॉ तब तक इस पद्धति के अनुसार ही चलायी जाती रहेंगी जब तक नियम स.नि. 9.12 के (4)(क) में उल्लेखित संचार साधनों में से कोई एक संचार साधन एस.एंड.टी. पदाधिकारी द्वारा पुनः चालू नहीं कर दिया जाता।

(फ) जैसे ही संचार साधनों में से कोई एक पुनः चालू किया जाए वैसे ही स्टेशन मास्टर द्वारा सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को फॉर्म सं. टी/आई 602 पर एक संदेश भेजना चाहिए। उपरोक्त संदेश प्राप्त होने पर सेक्शन के दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर अवश्य फार्म सं. टी/आई 602 में पावती देगा।

(ब) सामान्य संचालन तब तक बहाल नहीं किया जाएगा जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टर आश्वस्त न हो जायें कि उनके स्टेशनों से भेजी गयी सभी गाड़ियॉ और इंजन इत्यादि दूसरे स्टेशन पर पूर्ण रूप से पहुँच गये हैं। "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" के अधीन उपरोक्त नियम (क) में निर्दिष्ट किसी इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के जाने के तुरन्त बाद संचार साधन पुनः चालू कर दिये जायें तो भी सामान्य संचालन तब तक चालू नहीं किया जाना चहिए जब तक कि अकेला इंजन/स्वनोदित वाहन/कोई अन्य वाहन अगले स्टेशन पर नहीं पहुँच जाता और दोनों स्टेशन मास्टर **निजी** अंको के आदान–प्रदान के द्वारा आश्वस्त नहीं हो जाते कि कोई लाइट इंजन/स्वनोदित वाहन/कोई अन्य वाहन सेक्शन में नहीं है। तत्पश्चात इसके संबंध में सूचना, नियंत्रित खण्डों पर खण्ड नियंत्रक को भी दी जायेगी, यदि खण्ड नियंत्रक के साथ भी संचार पुनः चालू हो गया हो और सामान्य संचालन बहाल हो गया हो। तथापि दो स्टेशनों के बीच संचार पुनः चालू होने के साथ यदि खण्ड नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू नहीं हुआ हो तो खण्ड नियंत्रक को उसके साथ संचार पुनः चालू होने पर तुरन्त स्थिति की सूचना दी जायेगी।

(भ) ऐसे खंड पर जहॉ पूर्ण संचार भंग हो जाता है, सेक्शन के परिवहन निरीक्षक स्टेशन के गाड़ी गुजरने वाले रिकार्डों (ट्रेन पासिंग रिकार्ड) की जांच अवश्य करेंगे और संचार के पुनः चालू हो जाने के सात दिन के भीतर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक (प्रभारी) को रिपोर्ट भेजेंगे।

स. नि. 9.12/5 स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, कोई भी संचार का साधन उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में, स्वचालित सिग्नलिंग की खराबी की स्थिति में एक लाइन पर अवरोध के कारण, दोहरी लाईन खण्ड पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली के लिए नियम और विनियम–

कर्मचारियों द्वारा स.नि. 9.12 (4) में निर्धारित नियमों के अतिरिक्त, निम्नलिखित नियमों का भी अनिवार्य रूप से पालन किया जाएगा –

(क) संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग होने के दौरान जब कभी किसी गाड़ी की दुर्घटना या रेलपथ या अन्य अवरोध के कारण दोहरी लाइन के सेक्शन पर एक लाइन का उपयोग बंद हो जाये तो इकहरी लाइन संचालन तभी चालू किया जायेगा जब इंजीनियरिंग विभाग के एक जिम्मेदार पदाधिकारी, जो पदक्रम में एस.एस.ई/जे.ई. (रेलपथ) से निचले पद का न हो, द्वारा प्रमाणित कर दिया जाये कि दूसरी लाइन जिस पर इकहरी लाइन संचालन करना है द्वारा गाड़ियों को गुजारना बाधा रहित और सुरक्षित है। ऐसा इंजीनियरिंग पदाधिकारी उक्त प्रमाण पत्र प्रभावित सेक्शन के सिरे के केवल उस स्टेशन मास्टर को ही देगा जिसको गाड़ियॉ भेजने के लिए अवरोध रहित लाइन ही सही लाइन होगी। यह प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर प्रभावित सेक्शन के सिरे का केवल वह स्टेशन मास्टर जिसको गाड़ियॉ भेजने के लिए अवरोध रहित लाइन ही सही लाइन होगी, स.नि. 9.12 (4) में संचार प्रारंभ करने के लिए निर्धारित नियमों के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(ख) अकेले इंजन समेत गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश दिया जाएगा जिस पर निम्नलिखित बातों का स्पष्ट उल्लेख किया जायेगा–

(i) वह लाइन जिस पर गाड़ी को चलाना है;

(ii) स्थान, जहाँ अवरोध स्थित है;

(iii) कोई गति प्रतिबंध जो रेलपथ एवं निर्माण कर्मचारियों द्वारा लगाया गया हो;

(iv) यह आश्वासन कि संबंधित लाइन पर यदि कोई ट्रैप काँटा हो तो उसे स्पाइक और क्लैम्प कर दिया है।

(ग) अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के दौरान सभी क्रॉस ओवर काँटों, जिन पर गाड़ी गुजरेगी, क्लैम्प और ताला लगा दिया जायेगा।

(घ) गाड़ी के सही लाइन पर चलने की स्थिति में :–

(i) प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन के अर्ध–स्वचल/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिगनल को निर्धारित फॉर्म टी/ए 912 पर 'ऑन' स्थिति में पार किया जा सकता है और इस सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल भी दिखाये जायेंगे।

(ii) प्रभावित खण्ड के अगले स्टेशन के आगमन रोक सिगनल, यदि कोई हो, को 'ऑफ' किया जा सकता है।

(ड़.) गाड़ी के गलत लाइन पर चलने की स्थिति में:–

(i) गाड़ी जिन काँटों पर से गुजरेगी उन सभी सम्मुख काँटों को सही प्रकार से सेट, क्लैम्प और पैड लॉक करने तथा ट्रेलिंग काँटो को सही प्रकार से सेट करने के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी टी/ए 912 के अतिरिक्त लिखित प्राधिकार टी/511 पर स्टेशन से बाहर पायलट किया जाएगा।

(ii) अगले स्टेशन पहुँचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन (जिस पर वह चल रहा है) से संबंधित अंतिम रोक सिगनल, दोनों में जो पहले मिले, के सामने रोकेगा।

(iii) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी रेल कर्मचारी को सिगनल (जो गाड़ी के सामने सबसे पहले आये) के नीचे प्रतिनियुक्त करेगा, जो खतरा हाथ सिगनल दिखाकर गाड़ी को रोकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार टी/510 पर स्टेशन में पायलट करेगा।

(च) मार्ग के सभी गेटमैनों और गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किये जाने के बारे में सूचित करने और किस लाइन पर गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है, उसके बारे में सूचित करने की जिम्मेदारी "इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग होने के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार" के अधीन भेजे गये पहले इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के इंचार्ज व्यक्ति की होगी। यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद की गाड़ी के लोको पायलट के माध्यम से भी भेजी जायेगी।

(छ) सामान्य संचालन पुनः आरम्भ करना:–

(i) यदि इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ किये जाने के बाद दोनों प्रभावित स्टेशनों के बीच संचार पुनः आरंभ हो जाये तो गाड़ियॉ तब तक विशेष नियमों के अधीन चलाई जाती रहेंगी जब तक कार्यविधि रद्द करने के लिए इन नियमों में निहित अनुदेशों के अनूरूप कार्यवाही नहीं कर ली जाती है। इसके बाद गाड़ियों का संचालन दोहरी लाइन पर अस्थायी तौर पर चालू किये गये इकहरी लाइन संचालन के दौरान निर्धारित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(ii) तथापि, यदि संचार पुनः आरम्भ होने से पहले दूसरी लाइन यातायात के लिए मुक्त हो जाये तो गाड़ियों का संचालन पूर्ण संचार भंग होने के दौरान दोहरी लाइन खंड पर गाड़ियॉ चलाने से संबंधित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

स.नि. 9.12/6 स्वचालित ब्लॉक पद्धति में इकहरी लाइन खंडों पर, जब संचार के साधन उपलब्ध हो परन्तु यातायात की दिशा स्थापित नहीं की जा सकती हो, के लिए नियम और विनियम–

ऐसे मामलों में स.नि. 9.12/2(क) के अन्तर्गत निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

.....

फॉर्म सं. टी/डी 912
क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे
स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर सिगनलों की दीर्घ कालीन खराबी के दौरान गाडियों
के संचालन हेतु प्राधिकार
(लोको पायलट/ ट्रेन मैनेजर / स्टेशन मास्टर के रिकार्ड हेतु)

..... स्टेशन समय ..... घंटा ..... मिनट
दिनांक .....

ईंजन/गाड़ी/यूनिट संख्या .....अप/डाउन के मोटरमैन/लोको पायलट को

प्रस्थान प्राधिकार

1. ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच सभी सिगनल खराब हो गये हैं।
2. ..... स्टेशन से प्राइवेट नं. (शब्दों में) ..... (अंकों में) ..... के अधीन लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है।
3. आपके ईंजन/गाड़ी/यूनिट संख्या ..... को ..... स्टेशन के अर्द्ध–स्वचालित /हस्तचालित प्रथम आगमन रोक सिग्नल तक आगे बढने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और उसके पश्चात् आपको उस स्टेशन के अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित प्रथम आगमन रोक सिग्नल के संकेतो अथवा .....स्टेशन के स्टेशन मास्टर के निर्देशों का पालन करना है।

'ऑन' स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

आपको पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है–

1. प्रस्थान सिग्नलों एवं ————————स्टेशन एवं ————————स्टेशन के मध्य स्थित सभी मध्यवर्ती स्वचालित सिग्नलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए ।
2. वर्दीधारी रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिग्नल दिखाये जांने पर प्रस्थान/हस्तचलित रोक सिग्नलों/ गेट रोक सिग्नलों को पार करने के लिए।
3. आपको पूर्ण सावधानी बरतते हुए समपार फाटक को तभी पार करना है, जबकि आपने सुनिश्चित कर लिया है कि गेट बंद है।
4. इस प्रकार पार किये जाने वाले सभी सिग्नलों का अलग अलग नम्बर लिखें.....
.....

सतर्कता आदेश

आपकी गाडी, स्वचालित सिग्नलिंग की दीर्घ कालीन खराबी के दौरान .....स्टेशन से .....स्टेशन के मध्य अप/डाउन लाईन पर गुजरने वाली पहली गाडी है। **गाडी की गति, अन्य लागू गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए, दृश्यता साफ होने पर 25 कि.मी.प्र.घं. और आगे की दृश्यता बाधित होने पर 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नही होगी।**

आपकी गाडी प्रथम गाडी नही है तथा आपको .....स्टेशन से .....स्टेशन के मध्य अप/डाउन लाईन पर, **अन्य लागू गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए, सेक्शनल गति** से गुजरने हेतु प्राधिकृत किया जाता है। .....
किमी से अत्यंत सावधानीपूर्वक आगे बढ़ें, जो कि अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित प्रथम आगमन रोक सिग्नल **से एक किलोमीटर पहले की दूरी है।**
सम्मुख कांटो, यदि कोई हो, पर गति 15 किमीप्रंघ तक सीमित रहेगी।

*जो लागू नही हो उसे काट दें

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर और मोहर

मैने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर ..... दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट
लोको पायलट/मोटरमैन के हस्ताक्षर ..... दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट

फॉर्म सं. टी/बी 912
क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे

स्वचालित ब्लॉक पद्धिति में पूर्ण संचार भंग होने / लाईन पर अवरोध होने की स्थिति में गाडियों के संचालन के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट/ ट्रेन मैनेजर / स्टेशन मास्टर के रिकार्ड हेतु)

..... स्टेशन समय ..... घंटा ..... मिनट

दिनांक .....

ईंजन/गाड़ी/यूनिट संख्या .....अप/डाउन के मोटरमैन/लोको पायलट को

लाईन क्लियर के बिना आगे बढने का प्राधिकार

1.आपको अप/डाउन* लाइन पर ..... स्टेशन से ..... स्टेशन तक लाइन क्लीयर के बिना, सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए एतद्द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।

2.आपको अपनी गाड़ी/इंजन/यूनिट सं. ..... को ..... स्टेशन के (1) सही लाईन के अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित प्रथम आगमन रोक सिग्नल के पहले या (2) गलत लाईन के अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित अंतिम प्रस्थान रोक सिग्नल से पहले* खड़ी कर देनी है और इसके बाद आपको..... स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जायेगा।

3.सेक्शन पर गाड़ी नं. ..... अंतिम गाड़ी थी। यह ..... घंटा ..... मिनट पर यहॉ से चली/पर पहुँची*।

परिस्थितियॉ जिनमें यह प्राधिकार दिया गया है।

*(क) सिगनलों एवं संचार व्यवस्था का खराब हो जाना।

*(ख) ..... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच ..... कि.मी. पर लाइन का ब्लॉक होना/पर अवरोध होना और संचार साधनों का खराब हो जाना।

*(ग) .....(अन्य कोई)

***जो लागू नही है उसे काट दें।**

'ऑन' स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

1.आपको इस प्राधिकार पर प्रस्थान सिग्नलों एवं ————————स्टेशन एवं ————————स्टेशन के मध्य स्थित सभी मध्यवर्ती स्वचालित सिग्नलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है।

2.इसके अतिरिक्त, आपको वर्दीधारी रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिग्नल दिखाये जाने पर प्रस्थान/हस्तचलित रोक/गेट रोक सिग्नलों को भी पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

3.आपको पूर्ण सावधानी बरतते हुए समपार फाटक को तभी पार करना है, जबकि आपने सुनिश्चित कर लिया है कि गेट बंद है।

4.इस प्रकार पार किये जाने वाले सभी सिग्नलों का अलग अलग नम्बर लिखें.....

.....

सतर्कता आदेश

आपको ..... स्टेशन से ..... स्टेशन तक अपने इंजन/गाड़ी/यूनिट सं. ..... को, खण्ड में लागू अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए, **दृश्यता साफ होने पर 15 कि.मी.प्र.घं. और आगे की दृश्यता बाधित होने पर 10 कि.मी.प्र. घं. से अधिक गति न रखते हुए चलने की अनुमति दी जाती है।**
सम्मुख कांटो, यदि कोई हो, पर गति 15 किमीप्रंघ तक सीमित रहेगी।

गलत लाइन पर जाने वाली गाडी को सभी संबंधित कांटो को सही तरीके से सेट एवं तालित करने के पश्चात् स्टेशन के बाहर पायलट किया जायेगा।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर एवं मोहर

मैने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर ..... दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट
लोको पायलट/मोटरमैन के हस्ताक्षर ..... दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट

इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट/मोटरमैन/ ट्रेन मैनेजर इस फार्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें।

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलने वाले मोटरमैन/लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर निम्नलिखित सावधानियॉ अवश्य बरतें :–

1. लागू अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए, दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर गति 15 कि.मी.प्र.घं. और लाइन के किसी भाग के पास पहुंचते या पार करते हुए जहॉ घुमाव, अवरोध, वर्षा, कोहरा अथवा किसी अन्य कारण से दृश्यता साफ न होने पर गति 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न रखें। सम्मुख कांटो पर गति 15 किमीप्रंघ तक सीमित रहेगी।

2. दिन और रात दोनो के समय लोको पायलट किसी सुरंग में तब तक नहीं प्रवेश करेगा जब तक कि लोको पायलट यह सुनिश्चित न कर ले कि सुरंग क्लीयर है। यदि कोई शंका हो तो, गाड़ी को एक रेल कर्मचारी द्वारा, जो कि प्रज्जवलित हाथ–सिगनलों और पटाखों से सुसज्जित हो, मार्गदर्शित किया जाना चाहिये।

3. हर समय बाहर की ओर कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिये और लोको पायलट प्रत्यक्ष या रेल पथ पर अचानक होने वाले किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिए अवश्य तैयार रहें। इंजन की सीटी का निर्बाध रूप से अवश्य इस्तेमाल किया जाये।

4. आगे नामित स्टेशन पर पहुॅचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी के इंजन को सही लाईन के अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित आगमन रोक सिग्नल के पहले या गलत लाईन के अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित प्रस्थान रोक सिग्नल से पहले खड़ी कर देनी है और एक लम्बी सीटी बजायें और स्टेशन मास्टर के अनुदेशों का पालन करें।

5. प्राधिकृत यात्रा की समाप्ति पर नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह फॉर्म रिकार्ड के लिए सौंप दिया जायेगा।

फॉर्म सं. टी/ई 912
क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे

स्वचालित ब्लॉक पद्धति में दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के लिए प्राधिकार
(लोको पायलट/ ट्रेन मैनेजर / स्टेशन मास्टर के रिकार्ड हेतु)

..... स्टेशन समय ..... घंटा ..... मिनट
दिनांक .....

इंजन/गाड़ी/यूनिट सं. ..... अप/डाउन के मोटरमैन/लोको पायलट को

अवरोध किमी..... पर अवस्थित है।

****लाइन क्लीयर टिकिट**

1. .....के कारण, ... स्टेशन एवं ..... स्टेशनों के मध्य ..... लाइन पर इकहरी लाइन कार्यप्रणाली लागू की गयी है।
2. ..... स्टेशन से प्राइवेट नं. (शब्दों में) ..... (अंकों में) ..... के अधीन लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है।
3. आपको अपनी गाड़ी/इंजन/यूनिट सं. ..... को स्टेशन के प्रथम स्टॉप सिग्नल/ गलत लाइन के अंतिम रोक सिग्नल* के बाहर खड़ा करना है और उसके बाद.....स्टेशन के स्टेशन मास्टर के निर्देशों का पालन करना है।

***सतर्कता आदेश के साथ गलत लाइन पर 'ऑन' स्थिति में सिग्नल पार करने का प्राधिकार**

गलत लाईन पर – जब गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो सभी संबंधित पॉइंट सही तरीके से सेट और लॉक होने के बाद ही गाड़ी को स्टेशन से बाहर पायलेट किया जायेगा। लोको पायलट/मोटरमैन को यह सुनिश्चित करना होगाः

(i) कि बाहरी साइडिंग के पॉइंट, जहॉ उपलब्ध हों, सही ढंग से सेट और लॉक किए गए हैं और/या लेवल क्रॉसिंग गेट सं. ..... बंद हैं और,

(ii) कि कांटो और समपार फाटकों को पार करने के लिए वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी उन कांटो, समपार फाटकों पर हाथ संकेत दिखा रहे है। आप समपार फाटकों को तभी सावधानीपूर्वक पार करेंगे जबकि आपने यह सुनिश्चित कर लिया है कि समपार फाटक बंद है ।

यहॉ इस प्रकार से पार किए जाने वाले सभी नॉन **गवर्निंग** सिग्नलों के नंबर अलग–अलग दर्शाएः .....
.....
..

*आपकी गाडी अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान गलत लाईन पर गुजरने वाली पहली गाडी है। **गति, अन्य लागू गतिप्रतिबन्धों का पालन करते हुए, 25 किमी प्रति घंटे से अधिक नही होगी।** लोको पायलट गाडी के इंजन की फ्लैशर लाइट को "ऑन" रखेगा और सभी गेटमैन और गैंगमैनों को इस आशय की सूचना देगा।

* आपकी गाडी अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान गलत लाईन पर गुजरने वाली पहली गाडी नही है। **गाडी को, अन्य लागू गतिप्रतिबन्धों का पालन करते हुए, सेक्शनल गति से चलाने की अनुमति है।**

ब्लॉक सेक्शन में लागू अतिरिक्त सतर्कता आदेश निम्नलिखित हैं (गलत लाइन में जाने वाली गाडीयों के लिए)

क्रम सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति (किमीप्रघं.)	कारण/टिप्पणियां
	से	तक	से	तक		
1.						
2.						

***सतर्कता आदेश के साथ सही लाइन पर सिग्नलों को ऑन स्थिति में पार करने का प्राधिकार**

***सही लाइन पर पहली गाडी** – आपको एतद् द्वारा इस प्राधिकार पर प्रस्थान सिग्नलों एवं..... स्टेशन और ..... स्टेशन के मध्य अवस्थित सभी मध्यवर्ती स्वचालित सिग्नलों को "ऑन" स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आपको वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा हाथ संकेत दिए जाने पर अर्द्ध–स्वचालित/हस्तचालित रोक सिगनल/गेट रोक सिगनलों को भी पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आपको पूर्ण सावधानी बरतते हुए समपार फाटक को तभी पार करना है, जबकि आपने सुनिश्चित कर लिया है कि गेट बंद है।

गति, अन्य लागू गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए, 25 किमी प्रतिघंटे से अधिक नही होगी।

यहॉ इस प्रकार से पार किए जाने वाले सभी सिग्नलों के नंबर अलग–अलग दर्शाएः .....
.....

***सही लाइन पर पहली गाडी के बाद जाने वाली गाडियां**– आपको इस प्राधिकार पर ..... स्टेशन के प्रस्थान सिगनलों को ..... (सिग्नलों के नम्बर) "ऑन" स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और उसके बाद मध्यवर्ती सिग्नलों के संकेतो का पालन करना है। **गाडी को, अन्य लागू गतिप्रतिबन्धों का पालन करते हुए, सेक्शनल गति से चलाने की अनुमति है।**

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर एवं मोहर

मैने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर ..... दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट
लोको पायलट/मोटरमैन के हस्ताक्षर ..... दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट

***जो लागू न हो उसे काट दें। ** जब लागू न हो तो काट दें**

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलने वाले मोटरमैन/लोको पायलट/ट्रेन मैनेजर निम्नलिखित सावधानियॉ अवश्य बरतें :–

1. यदि आपकी गाडी गलत लाइन पर जा रही है तो आपको स्पष्ट रूप से "न्यूट्रल सैक्शन" (केवल विद्युतीकृत खण्ड में) का पालन करने की चेतावनी दी जाती है।

2. सम्बन्धित लाइन पर कोई ट्रेप पॉइंट नहीं है/ट्रेप पॉइंटों को क्लैंप /स्पाइक कर दिया गया है।

3. गलत लाइन में लगे स्वचालित सिगनलों को उपयोग से बाहर मानना है, भले ही वे "आगे बढ़ो" या "सतर्क" संकेत दिखा रहे हों।

4. सम्मुख कॉटों पर गति 15 किमी प्रति घंटे से अधिक नही होगी।

5. लोको पायलट उचित प्राधिकार पर गलत लाईन पर आगे बढ़ने के दौरान गाडी के इंजन की फ्लैशर लाइट को "ऑन" रखेगा। यदि स्टेशन स्टाफ, गैटमैन और गैंगमैन को पता चलता है कि गलत लाईन पर चलने के दौरान गाडी के इंजन की फ्लैशर लाइट ऑन नही है, तो वे तुरंत गाडी को रोक देंगे।

6. सही लाइन पर पहली गाडी के पश्चात् जाने वाली अगली गाडियों को दिये जाने की स्थिति मे इस प्राधिकार में उल्लेखित लाइन क्लियर टिकट वाले भाग को काट दिया जाएगा।

फॉर्म सं. टी/ए 912**
क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे

स्वचालित/अर्ध–स्वचालित/हस्तचालित रोक सिगनल/फाटक रोक सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार
(लोको पायलट/ ट्रेन मैनेजर / स्टेशन मास्टर के रिकार्ड हेतु)

..... स्टेशन समय ..... घंटा ..... मिनट
दिनांक .....

ईंजन/गाड़ी/यूनिट संख्या .....अप/डाउन के मोटरमैन/लोको पायलट को

(क) स्वचालित सिगनल खराब हो जाने पर आपको, ... स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच सभी स्वचालित सिगनलों को पार करने के लिए एतद् द्वारा प्राधिकृत किया जाता है। इसके अलावा, आपको वर्दी में रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाये जाने पर अर्ध–स्वचालित/हस्तचालित रोक सिगनल/फाटक रोक सिगनलों को पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है। खण्ड 'ख' में यथा उपबंधित को छोड़कर हाथ सिगनल दिखाया जाना है।

(ख) जब गलत लाईन में चल रहे हों (i) आप अवश्य पता लगाएं कि बाहरी साइडिंग के कांटे, जहॉ उपलब्ध कराए गए हों, सही तरीके से सेट करके तालित किया गया है और /या समपार फाटक सं.....बंद है और (ii) कांटों/समपार फाटकों को पार करने से पहले वहॉ पर वर्दी में रेल कर्मचारी द्वारा हाथ–सिगनल दिखाया गया हैं।

यहॉ पर इस प्रकार से पार किए जाने वाले सभी सिगनलों के नम्बरों का उल्लेख करें.....
.....

सर्तकता आदेश

आपकी गाडी ऑन स्थिति मे सिगनल/लों को पार करने जा रही है, **लागू अन्य गति प्रतिबंधो की पालना करते हुए दृश्यता स्पष्ट होने पर गति 25 किमीप्रघं तक सीमित रहेगी तथा लाईन के किसी ऐसे हिस्से पर पहुॅचने या उसको पास करने पर जहॉ आगे की दृश्यता गोलाई, अवरोध, वर्षा, धुंध के कारण स्पष्ट नही हो, गति 10 किमीप्रंघ तक सीमित रहेगी।**

सम्मुख कांटो, यदि कोई हो, पर गति 15 किमीप्रंघ तक सीमित रहेगी।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर व मोहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर .....दिनांक ..... समय ..... घंटा ..... मिनट
लोको पायलट/मोटरमैन के हस्ताक्षर .....दिनांक .....समय .....घंटा..... मिनट

****T/A 912 को हमेशा इन फॉर्मों में से किसी एक के साथ जारी किया जाएगा—T/B 602, T-511, T/F 602 या ज़ोनल रेलवे के सहायक नियमों (SRs) के वर्णन अनुसार।**

****जब T/A 912 को अन्य फॉर्मों के साथ जारी किया जाता है, तो दिए गए फॉर्मों में उल्लिखित सबसे प्रतिबंधात्मक गति का पालन किया जाए।**

फॉर्म सं. टी/सी 912
क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे
स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में राहत इंजन/गाड़ी के लिए आगे बढने हेतु प्राधिकार
(लोको पायलट/ ट्रेन मैनेजर / स्टेशन मास्टर के रिकार्ड हेतु)

..... स्टेशन समय ..... घंटा ..... मिनट
दिनांक .....

ईंजन/गाड़ी/यूनिट संख्या .....अप/डाउन के मोटरमैन/लोको पायलट को

अवरुद्ध ब्लॉक सैक्शन में आगे बढनें हेतु प्राधिकार

आपको अप/डाउन* लाइन पर अपने राहत इंजन/गाड़ी* के साथ ..... स्टेशन से ..... कि.मी. तक लाइन क्लीयर के बिना सावधानीपूर्वक आगे बढने के लिए एतद्द्वारा प्राधिकृत किया जाता है। आप अपनी राहत गाड़ी/इंजन* को ..... कि.मी. पर खडा कर देगें और उसके बाद आपको सक्षम प्राधिकारी के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जायेगा।

यह आदेश ..... कि.मी. पर अप/डाउन* लाइन पर अवरोध होने के कारण दिया जाता है परन्तु .....स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच संचार व्यवस्था उपलब्ध है। इस सेक्शन पर गाड़ी सं. ..... अंतिम गाड़ी थी। यह यहॉ से ..... बजकर ..... मिनट पर चली/ पहुँची*।

***जो लागू नही हो उसे काट दें**

सतर्कता आदेश

आपको ..... स्टेशन से ..... किमी तक अपने राहत इंजन/गाड़ी को **दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर 15 कि.मी.प्र.घं.** और सुरंग, घुमाव, अवरोध, बारिश, कोहरा या किसी अन्य कारण से जब **दृश्यता बाधित हो 10 कि.मी.प्र.घं.** से अधिक गति न रखते हुए चलने की अनुमति दी जाती है।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर एवं मोहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर .....दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट
लोको पायलट/मोटरमैन के हस्ताक्षर ..... दिनांक ..... समय ..... बजकर ..... मिनट

फॉर्म सं. टी./369 (3बी)

क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे

"ऑन" या खराब स्थिति में सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट/स्टेशन मास्टर के रिकार्ड हेतु)

स्टेशन ..... समय .....घंटा .....

मिनट

दिनांक .....

इंजन/गाड़ी/यूनिट सं.....अप/डाउन के मोटरमैन/लोको पायलट को

स्टेशन के सिगनल संख्या और विवरण.....खराब हो गया है/गये हैं।

आपको "ऑन" स्थिति में खराब बाहरी/होम/इनर होम/मार्ग सूचक/स्टार्टर/मध्यवर्ती स्टार्टर/अग्रिम स्टार्टर/आई बी एस/स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक पद्धति में हस्तचालित रोक/ स्वचालित ब्लॉक पद्धति में अर्द्ध–स्वचालित (जबकि वह हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में कार्य कर रहा है) सिगनल/सिगनलों को ऐसी रफ्तार से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है **जो 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो।**

*मार्ग सूचक/इनर होम/होम/अर्द्ध–स्वचालित सिगनल खराब होने की स्थिति में गाड़ी लाइन नं. (अंकों में) .....एवं (शब्दों में) .....पर प्रवेश करेगी।

*पूर्ण ब्लॉक पद्धति में दोहरी लाइन पर अग्रिम स्टार्टर सिगनल/अंतिम रोक सिगनल में खराबी होने पर लाइन क्लीयर ..... स्टेशन से विद्युत संचार उपकरण पर प्राप्त की जा चुकी है।

प्राप्त किया गया प्राइवेट नं. (शब्दों में) .....(अंकों में) .....

***जो लागू नही हो उसे काट दें**

.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर एवं मोहर

मैने इस प्राधिकार पत्र की विषय वस्तु को समझ लिया है

लोको पायलट / मोटरमैन के हस्ताक्षर———दिनांक———समय———घंटा———मिनिट

महत्वपूर्ण अनुदेश

(1) दोषपूर्ण आगमन सिगनल के लिए, उस दोषपूर्ण सिगनल के नीचे सक्षम रेल कर्मचारी के द्वारा यह प्राधिकार दिये जाने पर, लोको पायलट उस दोषपूर्ण आगमन सिगनल को पार करने के लिए अधिकृत होगा।

(2) दोषपूर्ण स्टार्टर सिगनल के लिए, स्टेशन पर इस प्राधिकार को लोको पायलट को दिये जाने के अतिरिक्त सक्षम रेल कर्मचारी प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हाथ–सिगनल दिखायेगा ।

(3) दोषपूर्ण अग्रिम स्टार्टर सिगनल के मामले में हाथ–सिगनल दिखाने की छूट दी जाये और लोको पायलट स्टेशन पर दिये जाने वाले लिखित प्राधिकार पर ऐसे सिगनल को पार करें। यह उन मामलों में जहॉ अग्रिम स्टार्टर सिगनल किसी प्वाइंट्स (कांटे) की अभिरक्षा करता हो, लागू नहीं होगा। ऐसी स्थिति में सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा हाथ–सिगनल दिखाया जायेगा।

अप/डाउन

फॉर्म सं. टी/बी–602
क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे

इकहरी लाइन सेक्शन पर पूर्ण संचार–भंग के दौरान संचार चालू करने के लिए प्राधिकार

(लोको पायलट/ ट्रेन मैनेजर / स्टेशन मास्टर के रिकार्ड हेतु)

स्टेशन ..... समय .....घंटा .....मिनट

दिनांक .....

इंजन / स्वचालित वाहन..... के लोको पायलेट/मोटरमैन को

लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार

1. आपको ..... स्टेशन से ..... स्टेशन तक अपने इंजन/स्वचालित वाहन के साथ लाइन क्लियर के बिना सावधानी पूर्वक प्रस्थान करने के लिए एतद् द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।
2. आप अपने इंजन/वाहन को अगले ब्लॉक स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर खड़ा कर देंगे और इसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों द्वारा निर्देशित किया जायेगा।
3. गाड़ी सं. ..... इस सेक्शन पर अन्तिम गाड़ी थी। वह यहाँ से..... बजकर ..... मिनट पर गयी/यहाँ पर आई*।
4. यह प्राधिकार निम्नलिखित के कारण दिया जाता है –
   (क) दिनांक ..... को ..... बजे से .....स्टेशन के साथ पूर्ण संचार भंग।
   (ख) .....

***ऑन स्थिति में सिगनल को पार करने के लिए प्राधिकार**

आपको ऑन स्थिति में सिगनल/सिगनलों नं..... एवं विवरण ..... को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। इस दौरान आपको, यदि वह सिग्नल कांटों का बचाव करता है तो, सिगनल पोस्ट के नीचे से दिखाये जाने वाले हाथ सिगनल का पालन करते हुए गाडी की **गति को 15 किमीप्रघं से अधिक नही** रखना है।

***स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग की अवस्था में काट दें**

सतर्कता आदेश

1. आपको ..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच आपके इंजन/स्वचालित वाहन की गति दिन में और **जब आगे दृश्यता साफ हो 15 किमीप्रघं तथा रात्रि में अथवा जब आगे दृश्यता साफ न हो 10 किमीप्रघं** रखने की अनुमति दी जाती है।
2. आपको विशेष रूप से सचेत किया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन के बीच स्थित समपार फाटक/फाटकों के पास पहुंचते समय प्रत्येक सावधानी बरतें तथा बार–बार सीटी बजायें।
3. **इसके अलावा निम्नलिखित सतर्कता आदेश ब्लॉक सेक्शन में लागू है।**

क्रम सं.	स्टेशन		किलोमीटर		गति किमीप्रघं.	कारण/टिप्पणियां
	से	तक	से	तक		
1.						
2.						
3.						
4.						

लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश

..... स्टेशन मास्टर को। संदेश सं. .....

.....की वापसी पर क्या लाइन क्लियर होगी तथा चलने के लिए तैयार गाड़ी नं..... के लिए क्लीयर रखा जायेगा।

सशर्त लाइन क्लीयर संदेश

..... स्टेशन मास्टर को। संदेश सं. .....

आपके स्टेशन पर ..... के पहुंचने पर, गाड़ी के साथ/के बिना लगे ..... गाड़ी इंजन या अन्य इंजन या स्वचालित वाहन/ट्रॉली आदि (पूरा ब्यौरा) के वापस आने के लिए लाइन क्लीयर होगी और क्लियर रखी जायेगी।

प्राइवेट नं. (शब्दों में)..... (अंकों में) .....

मैंने इसकी विषय–वस्तु को समझ लिया है।

.....	.....	.....
लोको पायलट/मोटरमेन के हस्ताक्षर	ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर व मोहर
		समय ..... बजकर ..... मिनट

अनुदेश

1. जो लागू न हो उसे काट दें।
2. **इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट इस फॉर्म के पीछे उल्लिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें।**

महत्वपूर्ण अनुदेश

इस प्राधिकार पर चलने वाले लोको पायलट/मोटरमैन निम्नलिखित अनुदेशों का पालन अवश्य करें।

(1)	गति अधिक न हो	इकहरी लाइन पर
	(क) दिन में	15 कि.मी.प्र.घं.
	(ख) रात में अथवा जब दृश्यता बाधित हो	10 कि.मी.प्र.घं.
	(ग) धुंध, कोहरे अथवा तूफानी मौसम में या आंधी चलते समय	लालबत्ती एवं पटाखों के साथ दो व्यक्तियों द्वारा आगे चलते हुए पैदल गति

(2) दिन और रात दोनों के समय लोको पायलट को किसी सुरंग में तब तक नहीं घुसना चाहिये जब तक कि वह यह मालूम न कर ले कि सुरंग क्लीयर है। यदि इस विषय में शंका हो तो, गाड़ी को एक रेल कर्मचारी द्वारा जो हाथ–सिगनलों और पटाखों से सुसज्जित हो, मार्गदर्शित किया जाना चाहिये।

(3) रात के समय यदि इंजन पर इलेक्ट्रिक हैड लाइट न लगी हो या इलेक्ट्रिक हैड लाइट खराब हो तो उस गाड़ी या लाइट इंजन से आगे पर्याप्त दूरी पर पटाखों से युक्त एक रेल कर्मचारी आने वाली किसी दूसरी गाड़ी को रोकने के लिए एक लाल बत्ती आगे उसे दिखाते हुए चलेगा। स्वचालित वाहन/अन्य वाहन के मामले में भी सावधानियॉ अवश्य बरती जानी चाहिये।

(4) हर समय बाहर की ओर कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिये और लोको पायलट रेलपथ पर प्रत्यक्ष या अचानक उत्पन्न होने वाले किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिए अवश्य तैयार रहें।

(5) अगले स्टेशन के पास पहुँचते समय, लोको पायलट अपनी गाड़ी इंजन/लाइट इंजन/ट्रॉली/टावर वैगन/डीजल रेल कार/स्वचालित वाहन/अन्य वाहन को प्रथम रोक सिगनल के बाहर रोकेगा और इसके पश्चात् वह लगातार सीटी बजायेगा अथवा स्वचालित वाहन में यदि हॉर्न की व्यवस्था हो तो उसे विशेष अनुदेश के अनुसार बजायेगा। यदि 10 मिनट के भीतर स्टेशन से कोई न आये तो सहायक लोको पायलट/स्टेशन मास्टर / गाड़ी प्रबंधक को स्टेशन मास्टर को गाड़ी/लाइट इंजन/स्वचालित इंजन/अन्य वाहन के आगमन के बारे में सूचित करने हेतु भेजा जायेगा अथवा यदि सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था हो तो इसके जरिये या संचार के किसी अन्य माध्यम द्वारा, यदि व्यवस्था हो तो, सम्पर्क करेगा।

फॉर्म सं. टी/510
क्रम सं. .....

(जोन का नाम) रेलवे

सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी को लेने के लिए प्राधिकार
(रिकार्ड/लोको पायलट)

स्टेशन ..... समय .....घंटा .....
मिनट
दिनांक .....

गाड़ी सं.....विवरण .....अप/डाउन के मोटरमैन/लोको पायलट को

आपको प्राधिकार पत्र धारक द्वारा मार्गदर्शित होते हुए गाड़ी की **गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न रखते हुए** सावधानीपूर्वक प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आपकी गाड़ी एक सिगनल रहित लाइन पर ली जा रही है इसलिए आप अपनी गाड़ी को लाइन नं. ..... (शब्दों में) ..... (अंकों में) की तरफ के सम्मुख कॉटों पर तब तक खड़ी रखेंगे जब तक आगे बढ़ने के लिए हाथ सिगनल नहीं दिया जाता।

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर एवं मोहर

लोको पायलट / मोटरमैन के हस्ताक्षर ———दिनांक———समय———घंटा———मिनिट