NORTH CENTRAL RAILWAY

भारतीय रेल (चालू लाइनें) साधारण और सहायक नियम

(संशोधन पत्र सं. 45 तक संशोधित)

Indian Railways (Open Lines) General & Subsidiary Rules

(Amended upto A. Slip No. 45)

द्वितीय संस्करण, 2017
Second Edition, 2017

(केवल सरकारी उपयोग हेतु)
(For Office Use Only)

प्रस्तावना

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के संकल्प सं. 69-आर आर/4 दिनांक 11 फरवरी, 1976 में अन्तर्विष्ट रेलवे बोर्ड के आदेशान्तर्गत जो साधारण नियम निर्गत किये गये हैं, उन आदेशों की क्रियान्विति एवं परिचालन दिशा-निर्देशों की आवश्यकताओं का प्रतिफलन उत्तर मध्य रेलवे के साधारण तथा सहायक नियमों के संस्करण के रूप में प्रस्तुत है।

जहाँ साधारण नियम समस्त भारतीय रेलों पर प्रयुक्त हैं, इस नियम पुस्तक में समाहित सहायक नियम विशेषतः उत्तर मध्य रेलवे पर प्रभावी रहेंगे। सभी साधारण नियमों को दृष्टिगत रखते हुए सहायक नियमों को साथ-साथ पढ़ा जाना चाहिए क्योंकि दोनों नियम कर्मचारियों पर समान रूप से बाध्यकारी हैं।

स्पष्टता एवं पहचान हेतु साधारण नियम कुछ मोटे आकार में दिये गये हैं और इन्हें सभी 18 अध्यायों में क्रमशः संख्यांकित कर दिया गया है। साधारण नियमों के अधोस्थल में सम्बन्धित सहायक नियम 'स.नि.' उपसर्ग सहित और पृथक् 5 परिशिष्ट सामान्य आकार में मुद्रित हैं।

उत्तर मध्य रेलवे का द्वितीय संस्करण निर्गत करते समय साधारण नियमों के उपबन्धों में अन्तर्निहित बुद्धिग्राह्यता एवं बोधगम्यता को ध्यान में रखते हुए, परिचालन को संरक्षित एवं सहज बनाने वाले सहायक नियम प्रस्तुत करने का अवसर प्राप्त हुआ है। यद्यपि इन नियमों के संकलन में युक्तियुक्त सतर्कता अपनायी गयी है फिर भी कोई त्रुटि हो सकती है। संशोधन/परिवर्द्धन एक अनवरत प्रक्रिया है और तदर्थ अनिवार्य तर्कों सहित आपके सुझाव सर्वदा स्वागतयोग्य रहेंगे।

इस रेलवे पर गाड़ियों का संचालन पुस्तक में वर्णित विभिन्न अनुबन्धों के अधीन किया जाना है। इसमें अन्तर्विष्ट कोई भी आदेश परिवर्तित, विस्थापित, स्थगित अथवा जनसाधारण को प्रदर्शित नहीं किये जायेंगे। अस्तु इन नियमों का अध्ययन एवं अनुसरण सावधानी पूर्वक किया जाय ताकि गाड़ी संचालन संरक्षित, सार्थक एवं द्रुत रूप से किया जा सके।

(डी. के. सिंह)
मुख्य परिचालन प्रबंधक

IndiaCode

PREAMBLE

This edition of General and Subsidiary Rules on North Central Railway is presented encompassing operational guidelines while implementing the order of the Railway Board as contained in the Resolution No. 69-RR/4 of Ministry of Railways (Railway Board), dated the 11th February, 1976.

While the General Rules apply on the Indian Railways, the Subsidiary Rules incorporated in this book especially pertains to North Central Railway. The Subsidiary Rules (S.R.) are to be read in conjunction with the General Rules (G.R.) because both General and Subsidiary Rules are equally binding on the staff.

Obviously, the General Rules are printed in bold fonts for clarity and are serially numbered in all the 18 chapters. The Subsidiary Rules below the General Rules to which they pertain, prefixed with letter 'S.R.' and 05 appendices exclusively are printed in the normal font.

IndiaCode

While issuing the second edition of North Central Railway an opportunity has been taken to frame the Subsidiary Rules conducive to the safe and smooth operations, keeping in mind the intelligibility and comprehensibility in the light of the provisions of the General Rules. Reasonable care has been taken in compilation of these rules, however, if any omissions might have occurred, same may be provided as amendment/addition is a continuous process and suggestions, if any, may be given with imperative reasons.

The working of trains on this Railway has to be governed under the various provisions of the rules incorporated in this book. No order contained in this shall be varied, superseded, suspended or shown to the public. These rules, therefore, have to be studied and adhered to carefully for safe, smooth and expeditious operation on the system of working of trains.

(D. K. Singh)

Chief Operations Manager

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)
सं. 69 - आर आर/4
नई दिल्ली, दिनांक 11 फरवरी 1976

संकल्प

यात्रियों, पशुओं अथवा माल के सार्वजनिक यातायात हेतु फिलहाल उपयोग की जा रही तथा राज्य शासित भारतीय रेल (चालित लाइन) के साधारण नियम, 1976

पिछले कुछ वर्षों में सिगनलिंग तथा अंतर्पाशन, कर्षण प्रणाली तथा नये उपकरणों के प्रयोग द्वारा हुई महत्वपूर्ण प्रगति को ध्यान में रखते हुए, साधारण नियमों का (जो कि इससे सन् 1929 में संशोधित हुए थे) फिर से संशोधन करना आवश्यक हो गया है। इन नियमों में संशोधन करने का समर्थन रेल दुर्घटना समिति, 1962 और रेल दुर्घटना जांच समिति 1968 द्वारा भी किया गया था। उन्होंने यह इच्छा प्रकट की थी कि इन नियमों का संशोधन केवल वर्तमान परिस्थितियों के अनुरूप न होकर संभाव्य भविष्य की परिस्थितियों के भी अनुकूल हो तथा उन्होंने नियमों के मूल स्वरूप को बनाए रखने की आवश्यकता और साथ ही पिछले वर्षों में हुए तकनीकी परिवर्तनों को सम्मिलित कर लेने पर जोर दिया।

2. इस उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड ने 1968 में यातायात और सिगनल विभागों से चुने गये अधिकारियों की एक समिति का गठन किया। समिति ने फरवरी, 1970 में नियमों का एक मसौदा बोर्ड के विचारार्थ प्रस्तुत किया। रेल संरक्षा आयोग ने, जिनकी टिप्पणी भी मांगी गई थी, नियमों के इस मसौदे के अंगीकरण का समर्थन नहीं किया जिसमें कुछ प्रचलित बुनियादी धारणाओं जैसे स्टेशनों के वर्गीकरण, हर श्रेणी के स्टेशन पर न्यूनतम सिगनल व्यवस्था इत्यादि के उन्मूलन का सुझाव दिया था। 1971-72 की अपनी वार्षिक रिपोर्ट में आयोग ने अभिव्यक्त किया कि इन नियमों में जो कि गत 100 वर्षों से भी अधिक समय से गाड़ी संचालन तथा परिचालन संरक्षा का आधार रहे हैं और जिनसे हजारों रेल कर्मचारी सुपरिचित हैं, अपरिमित संशोधन और उनकी पुर्नव्यवस्था करना वांछनीय नहीं होगा। तद्नुसार आयोग ने सामान्य नियमों के मसौदे को अंगीकृत किये जाने का अनुमोदन करने में अपनी असमर्थता रेलवे बोर्ड को सूचित की।

3. रेल संरक्षा आयोग के प्रतिकूल विचारों तथा रेल दुर्घटना समिति 1962 और रेल दुर्घटना जांच समिति 1968 की अनुकूल सिफारिशों को ध्यान में रखकर रेलवे बोर्ड के यातायात-सदस्य ने सितम्बर, 1972 में यह निश्चय किया कि विद्यमान साधारण नियमों में उक्त विचारों के अनुरूप केवल उन नियमों में संशोधन किया जाये जो कि तकनीकी परिवर्तनों के कारण आवश्यक हो गए हैं या जिनकी उपयोगिता समय के साथ समाप्त हो गई हैं अतः रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय ने अन्य निदेशालयों की सलाह लेकर साधारण नियमों का नये सिरे से संशोधन किया है।

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF RAILWAYS
(RAILWAY BOARD)
No. 69-RR/4
NEW Delhi, Dated the 11th February, 1976
RESOLUTION

General Rules for Indian Railways (Open Lines) 1976 administered by the Government, and for the time being used for the Public carriage of passengers, animals or goods.

The considerable advance made in recent years in methods of signalling and interlocking, modes of traction and introduction of new types of equipment necessitated a revision of the General Rules, which had been revised last in 1929, for working Open Lines of Railway in India. The revision of these rules was also advocated by the Railway Accidents Committee, 1962 and the Railway Accidents Inquiry Committee, 1968, who desired that the revision of the Rules should be consistent not only with the conditions obtaining at present but likely to obtain in the foreseeable future, and emphasized the need for keeping the basic complexion of rules intact while at the same time providing for technological changes in recent years.

2. For this purpose, a committee composed of officers selected from the Traffic and Signal Departments was appointed by the Railway Board in 1968. The committee submitted a set of draft rules for consideration by the Board in February, 1970. The Commission of Railway safety, whose comments were also invited, did not favour the adoption of these draft rules, which had proposed the abolition of certain existing fundamental concepts such as classification of stations, minimum equipment of signals for each class of station, etc. In the Annual Report for 1971-72, the Commission stated that a wholesale revision and re-arrangement of the rules which formed the basis of train working and safety of operations for over 100 years and which were ingrained in the minds of thousands of railway staff, would not be desirable. Accordingly, the Commission conveyed to the Railway Board its inability to agree to the adoption of the new General Rules as drafted.

3. In consideration of the strong views expressed by the Commission of Railway Safety and the positive recommendations of the Railway Accidents Committee 1962 and Railway Accidents Inquiry Committee, 1968, Member Traffic, Railway Board, decided in September, 1972, that the revision of the existing General Rules should be so undertaken as to be in consonance with these views and to cover such aspects only of the existing rules as require modification in the light of the technological changes or where certain existing rules have outlived their use. A fresh revision of the General Rules was accordingly taken up by the Safety Directorate in consultation with the other Directorates of the Railway Board.

4. भारत सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 25-7-1974 को अपने पत्र सं. 068/आर आर 2/भाग 5 द्वारा रेल प्रशासनों, अनुसंधान अभि एवं मानक संगठन, रेल संरक्षा आयोग, रेलवे स्टाफ कॉलेज, बडोदरा, भारतीय रेलवे सिगनल इंजीनियरी और दूर संचार संस्थान सिकन्दराबाद, भारतीय रेल अग्रिम रेलपथ टेक्नालॉजी संस्थान पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर आदि की आलोचना और सुझावों के लिए साधारण नियमों का अंतरिम प्रकाशन संचारित किया।

5. रेल प्रशासनों, रेल संरक्षा आयोग, अन्य रेलवे संस्थानों और विधि मंत्रालय के विस्तृत विचारों और टिप्पणियों पर रेलवे बोर्ड के यातायात सदस्य ने सम्बन्धित निदेशालयों की सलाह लेकर विचार किया। अब राज्य शासित रेलों के लिए साधारण नियमों का एक पूर्ण संशोधित अंक तैयार होकर केंद्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत हुआ और आज की तारीख की अधि सूचना सं. 69-आर आर-4 से जारी किया गया। यह नियम शासन सरकारी राजपत्र में अधिसूचित करके नियत की गई तारीख से लागू होंगे।

IndiaCode

6. केन्द्रीय सरकार की यह इच्छा है कि उक्त नियम उन अनेक रेल-प्रशासनों के ध्यान में भी लाए जाएं जो कि सरकार शासित नहीं है और ऐसे रेल प्रशासनों के प्रमुखों से इन नियमों को, प्रत्येक मामले में यथावश्यक संशोधनों सहित (यदि कोई हो) अंगीकृत किये जाने के लिए एक औपचारिक आवेदन पत्र प्रस्तुत करने के लिए निमंत्रित किया जाये।

<u>आदेश</u> :– आदेश दिया जाता है कि अनुलग्नकों के साथ इस संकल्प को, एक अधिसूचना के अंतर्गत सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किया जाये जैसा कि भारतीय रेल अधिनियम, 1989 (1989 के 24) की धारा 60 और 87 द्वारा अपेक्षित है और इसकी एक प्रतिलिपि रेलवे स्टेशनों पर निरीक्षणार्थ रखी जाए जैसा कि उक्त धारा की उपधारा 4 द्वारा आदेशित है। साथ ही इस संकल्प की एक प्रतिलिपि अनुलग्नकों (एनक्लोजरस) सहित निम्नलिखित सरकारों और अधिकारियों को भेजी जाये।

सदस्य यातायात
रेलवे बोर्ड तथा पदेन सचिव, भारत सरकार

4. A provisional issue of the revised General Rules was circulated to the Railway Administration, the Research, Designs and Standards Organisation, the commission of Railway Safety, the Railway Staff College Vadodara, the Indian Railway Institute of Signal Engineering and Telecommunications, Secunderabad, Indian Railways Institute of Advanced Track Technology, Pune, Indian Railway Institute of Civil Engineering, Pune, Indian Railways Institute of Mechanical and Electrical Engineering, Jamalpur ; etc., Indian Railway Institute of Electrical Engineering, Nasik for criticism and suggestions under Government of India, Ministry of Railways (Railway Board) Letter No. 68-RR/2Vol. V, dated 25-07-1974.

5. The exhaustive views and comments received from the Railway Administrations, the Commission of Railway Safety, other Railway Institutions and the Ministry of Law, having been considered by Member Traffic, Railway Board, in consultation with the concerned Directorate, a complete revise set of General Rules for Railways administered by the Government have now been framed sanction and issued by the Central Government with Notification No. 69-RR/4 of this day's date to be brought into use on such date as the Central Government may, be notification in the Official Gazette, appoint.

IndiaCode

6. The Central Government desire that the said rules may be brought to the notice of the Administrations of the several railways not administered by the Government and that the Heads of Railway Administration of such railways may be invited to submit a formal application for the adoption of the rules, with such modifications (if any) as may be considered necessary in each case.

Order:- Ordered that this Resolution, with its enclosures be published under a Notification in the Official Gazette as required by sections 60 & 87 of the Railways Act, 1989 (24 of 1989) and that a copy there of be kept open for inspection at railway stations as directed by sub-section (4) of the same sections, also that a copy of this Resolution and of its enclosures be communicated to the Governments, Administrations and Officers, noted below, for information.

Member Traffic, Railway Board and
Ex-Officio Secretary to the Government of India

संलग्न प्रलेख :–

राज्य शासित भारतीय रेलों (चालित लाइन) के लिये साधारण नियम, 1976

सचिव, संचार, रक्षा, गृह विधि, न्याय व कम्पनी कार्य, पैट्रोलियम, नौवहन व परिवहन और पर्यटन व नागरी विमानन (उड्डयन) मंत्रालय।

मुख्य सचिव, आंध्रप्रदेश, असम, बिहार, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, छत्तीसगढ़ उत्तरांचल, झारखण्ड, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल, दिल्ली, गोवा, मिजोरम और अरूणाचल प्रदेश की सरकारें।

मुख्य सचिव, अंडमान एवं निकोबार, चण्डीगढ़, दादरा और नागर हवेली, दमन व दीव, लक्षद्वीप, मिनीकाय और अमनदीव और पाण्डेचरी के प्रशासन।

भारत के अपर मुख्य उप नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक (रेलें) एवं रेलवे लेखा परीक्षा के पदेन निदेशक।

मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा, लखनऊ

आयुक्त रेल संरक्षा, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, उत्तर पूर्व सीमान्त, दक्षिण, दक्षिण पूर्व, दक्षिण मध्य और पश्चिम वृत्त ।

महाप्रबंधक मध्य, पूर्व, पूर्व मध्य, पूर्व तटीय, उत्तर, पूर्वोत्तर, उत्तर मध्य, उत्तर पूर्वी सीमान्त, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम, पश्चिम और पश्चिम मध्य रेलें।

महाप्रबंधक, चितरंजन रेल इंजन कारखाना, डीजल रेल इंजन कारखाना और सवारी डिब्बा कारखाना।

महाप्रबंधक, महानगर परिवहन परियोजना (रेलें), कोलकाता।

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजनाएँ (रेलें) मुंबई, दिल्ली, और चेन्नई।

महानिदेशक, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आर.डी.एस.ओ.) लखनऊ ।

प्रिंसिपल, भारतीय रेल अग्रिम रेलपथ प्रौद्योगिकी संस्थान, पुणें, भारतीय रेल यांत्रिक इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर, भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी एवं दूर संचार संस्थान, सिकंदराबाद, भारतीय रेल विद्युत इंजीनियरी संस्थान, नासिक और रेलवे स्टाफ कालेज, वडोदरा।

अध्यक्ष, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कांडला पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे और विशाखापतनम् पोर्ट ट्रस्ट रेलवे।

मैनेजिंग एजेन्ट अहमदपुर-कटवा लाइट रेलवे कम्पनी लिमिटेड, बांकुडा-दामोदर नदी कम्पनी लिमिटेड, काटाखाल-लाल बाजार रेलवे कम्पनी लिमिटेड और मार्टिन लाइट रेलवेज।

महाप्रबंधक, भारत रेलवे और सेंट्रल प्रोविन्सेज, रेलवेज कम्पनी लिमिटेड।

सचिव, देहरी - रोहतास लाइट रेलवे कम्पनी लिमिटेड।

अध्यक्ष, समस्त रेल भर्ती बोर्ड

अध्यक्ष, रेल दर अधिकरण, भारतीय रेलें

सचिव, भारतीय रेल सम्मेलन।

निदेशक, भारत का राष्ट्रीय अभिलेखागार।

पुस्तकालयाध्यक्ष (लाइब्रेरियन), केन्द्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कलकत्ता संसद पुस्तकालय और रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।

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

IndiaCode

Documents accompanying:

General Rules for Indian Railways (Open Lines) 1976 administered by the Govenment.

Secretaries, Ministries Communications; Defence; Home Affairs, Law Justice and Company Affairs; Petroleum; Shipping and Transport; and Tourism and Civil Aviation.

The Chief Secretaries to the Government of Andhra Pradesh, Assam, Bihar, Haryana, Himanchal Pradesh, Gujrat, Chhatisgarh, Uttranchal, Jharkhand, Jammu & Kashmir, Karnataka, Kerala, Madhya Pradesh, Maharashtra, Mainipur, Meghalaya, Nagaland Orissa, Punjab, Rajasthan, Sikkim, Tamil Nadu, Telangana, Tripura, Uttar Pradesh, West Bengal, Delhi, Goa, Mizoram and Arunachal Pradesh.

The Chief Secretaries, Administrations of Andaman and Nicobar; Chandigarh; Dadra and Nagar Haveli; Daman and Diu; Lakshadweep, Minicoy and Amandiv and Pondicherry.

Additional Deputy Controller and Auditor General of India (Railways) and Ex-Officio Director of Railway Audit.

The Chief Commissioner of Railway Safety, Lucknow

The Commissioners of Railway Safety, Central, Eastern, Northern, North Eastern, North East Frontier, Southern, South Eastern, South Central and Western Circles.

The General Managers, Central, Eastern, East Central, East Coast, Northern, North Eastern, North Central, North Frontier, North Western, Southern, South Central, South Eastern, South East Central, South West, Western and West Central Railways.

The General Managers, Chittaranjan Locomotives Works, Diesel Locomotive Works and Intergral Coach Factory.

The General Manager, Metropolitan Transport Project (Railways), Kolkata.

The Chief Administrative Officers, Metropolitan Transport Projects (Railways), Bombay, Delhi and Madras.

The Director General, Research, Design and Standards Organisation, Lucknow.

The Principals, Indian Railways Institute of Advanced Track Technology, Pune: Indian Railways Institute of Mechanical Engineering, Jamalpur; Indian Railways Institute of Signal Engineering and Telecommunications, Secunderabad; Indian Railway Institute of Electrical Engineering. Nasik and Railway staff College, Vadodara.

The Chairman, Bombay Port Trust Railway, Culcutta Port Trust Railway, Kandla Port Trust Railway, Madras Port Trust Railway and Visakhapatnam Port Trust Railway.

The Managing Agents, Ahmedpur-Katwa Light Railway Company Limited, Bankura-Damodar River Railway Company Limited, Katakhal-Lal Bazar Railway Company Limited and Martin Light Railways.

The General Managers, Bharat Railway and Central Province Railway Company Limited.

The Secretary, Dehri-Rohtas Light Railway Company Limited.

The Chairman, All Railway Recruitment Boards

The Chairman, Railway Rates Tribunal, Indian Railways.

The Secretary, Indian Railways Conference Association.

The Director, National Archives of India.

The Librarians, Central Secretariat Library, National Library, Calcutta Parliament Library and Railway Board Library.

The Superintendent, Library and Research, Ministry of Law, Justice and Company Affairs.

IndiaCode

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 19 अप्रैल, 2006

***

केन्द्रीय सरकार, रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 198 के साथ पठित धारा 60 की उप-धारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, भारतीय रेल (चालित लाइनें) साधारण नियम, 1976 का और संशोधन करने के लिए निम्नलिखित नियम बनाती है।

IndiaCode

MINISTRY OF RAILWAYS

(RAILWAY BOARD)

N O T I F I C A T I O N

New Delhi, the 19th April, 2006

***

In exercise of the powers conferred by Sub-section (2) of Section 60, read with Section 198 of the Railways Act, 1989 (24 of 1989), the Central Government hereby makes the following rules further to amend the Indian Railways (Open Lines) General Rules, 1976.

IndiaCode

नियमक्रम

अध्याय-1
प्रारंभिक

नियम

1.01 संक्षिप्त नाम और प्रारंभ
1.02 परिभाषाएं
1.03 स्टेशन-वर्गीकरण

अध्याय-2
रेल सेवकों को साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01 नियमों की प्रति देना
2.02 नियमों की प्रति की देखभाल
2.03 नियमों की जानकारी
2.04 नियम पालन में सहयोग
2.05 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम
2.06 नियमों और आदेशों का पालन
2.07 ड्यूटी पर उपस्थिति
2.08 ड्यूटी से अनुपस्थिति
2.09 मदिरा तथा अन्य नशीला, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन
2.10 रेल सेवकों का आचरण
2.11 संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य

IndiaCode

अध्याय-3
सिगनल

क - साधारण उपबन्ध

3.01 सिगनलों का साधारण उपयोग
3.02 सिगनलों के प्रकार
3.03 रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग
3.04 सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं का स्थापन सिगनल भुजाओं की पेंटिंग

ख - स्थावर सिगनलों का विवरण

3.05 स्थावर सिगनलों का प्रयोग
3.06 चेतावनी (वार्नर) सिगनलों और उनके संकेतों का वर्णन
3.07 दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन
3.08 रोक (स्टाप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन
3.09 आने वाली गाड़ियों के लिये स्थावर रोक (स्टाप) सिगनलों के प्रकार
3.10 प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिये स्थावर रोक (स्टाप) सिगनलों के प्रकार
3.11 मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल
3.12 स्वचालित (आटोमेटिक) ब्लाक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टाप) सिगनलों के प्रकार
3.13 बुलावा (कालिंग-आन) सिगनल
3.14 शंट सिगनल
3.15 सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल
3.16 पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)
3.17 सिगनलों के पहचान चिह्न तथा निशान
3.18 प्रयोग में न आने वाले सिगनल
3.19 विपथन जंक्शनों पर रोक (स्टाप) सिगनल लगाना
3.20 अभिसारी जंक्शनों पर रोक (स्टाप) सिगनल लगाना

ARRANGEMENT OF RULES

CHAPTER-1
PRELIMINARY

Rules

1.01 Short title and commencement
1.02 Definitions
1.03 Classification of stations

CHAPTER-II
RULES APPLYING TO RAILWAY SERVANTS GENERALLY

2.01 Supply of copies of rules
2.02 Upkeep of the copy of rules
2.03 Knowledge of rules
2.04 Assistance in observance of rules
2.05 Prevention of trespass, damage or loss
2.06 Obedience to rules and orders
2.07 Attendance for duty
2.08 Absence from duty
2.09 Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant, drug or preparation
2.10 Conduct of Railway Servants
2.11 Duty for securing safety

IndiaCode

CHAPTER-III
SIGNALS

A. ***General Provisions***

3.01 General use of signals
3.02 Kinds of Signals
3.03 Use of night signals by day
3.04 Placing of signals and signal arms; painting of signal arms

B. ***Description of fixed signals***

3.05 Use of fixed signals
3.06 Description of Warner Signals and their indications
3.07 Description of Distant Signals and their indications
3.08 Description of Stop Signals and their indications
3.09 Kinds of fixed Stop Signals for approaching trains
3.10 Kinds of fixed Stop Signals for departing trains
3.11 Intermediate Block Stop Signals
3.12 Kinds of fixed Stop Signals in Automatic Block Territories
3.13 Calling-on Signals
3.14 Shunt Signals
3.15 Co-acting Signals
3.16 Repeating Signals
3.17 Distinguishing Markers and sign for Signals
3.18 Signals out of use
3.19 Placing of Stop Signals at Diverging junctions
3.20 Placing of Stop Signals at Converging junctions

3.21 ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गैन्ट्री पर सिगनल लगाना
3.22 एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना
3.23 विद्युत पुनरावर्तक
3.24 पिछली बत्तियां

ग - सिगनलों के उपस्कर

3.25 स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी
3.26 स्थावर सिगनलों को चालू करना
3.27 हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर
3.28 संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर
3.29 द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कार
3.30 साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना
3.31 'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल
3.32 अग्रिम प्रस्थान (एडवांसड् स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना
3.33 नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद
3.34 समपार पर स्थावर सिगनल
3.35 स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के काँटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन

घ - सिगनलों तथा काँटों का प्रचालन

3.36 साधारणतया स्थावर सिगनल
3.37 सिगनलों के सामान्य संकेत
3.38 गाड़ियों के संचलन पर प्रभाव डालने वाले कांटे
3.39 सम्मुख कांटों पर ताला लगाना
3.40 निकट सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
3.41 बाहरी सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
3.42 अन्तिम रोक (लास्ट स्टाप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें
3.43 चेतावनी (वार्नर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
3.44 फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
3.45 बुलावा (कालिंग-आन) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें
3.46 शंटिंग के लिये स्थावर सिगनलों का प्रयोग
3.47 एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिये सिगनल 'ऑफ' करना
3.48 द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप में (आउट आफ कोर्स) रोकना
3.49 सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना
3.50 ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग
3.51 काँटे

ङ - हैंड सिगनल

3.52 हैंड सिगनलों का प्रदर्शन
3.53 रोक (स्टाप) हैंड सिगनल
3.54 आगे बढ़ो हैंड सिगनल
3.55 सतर्कता से आगे बढ़ो सिगनल
3.56 शंटिंग के हैंड सिगनल
3.57 रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग)
3.58 हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना

च - पटाखा सिगनल

3.59 पटाखा सिगनलों का वर्णन
3.60 पटाखों के प्रयोग की विधि
3.61 धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, पटाखे रखना
3.62 अवरोध होने पर पटाखे लगाना

IndiaCode

3.21 Signals on Bracket posts or Signal Bridge or Gantry
3.22 Placing of more than one signal on the same post
3.23 Electric Repeater
3.24 Back lights

C ***Equipment of Signals***

3.25 Obligation to provide fixed signals at stations
3.26 Commissioning of fixed signals
3.27 Minimum equipment of fixed signals at stations provided with manually operated multiple aspect signalling
3.28 Minimum equipment of fixed signals at stations provided with modified lower quadrant signalling
3.29 Minimum equipment of fixed signals at other stations provided with two aspect signalling
3.30 Additional fixed signals at stations generally
3.31 Signals at Class 'D' stations
3.32 Provision of an Advanced starter, Shunting Limit Board or Block Section Limit Board
3.33 Exceptions to Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32
3.34 Fixed signals at Level Crossings
3.35 Protection and working of points of outlying sidings

D ***Working of signals and points***

3.36 Fixed signals generally
3.37 Normal aspect of signals
3.38 Points affecting movement of train
3.39 Locking of facing points
3.40 Conditions for taking 'Off' Home signal
3.41 Conditions for taking 'Off' Outer signals
3.42 Conditions for taking 'Off' last stop signal or Intermediate Block Stop Signal
3.43 Conditions for taking 'Off' Warner signal
3.44 Conditions for taking 'Off' Gate stop signal
3.45 Conditions for taking 'Off' Calling-on signal
3.46 Use of fixed signals for shunting
3.47 Taking 'Off' signals for more than one train at a time
3.48 Stoppage of trains out of course at stations provided with two aspect signalling
3.49 Care and lighting of signal lamps
3.50 Traps, Slip sidings and Catch sidings
3.51 Points

E ***Hand Signals***

3.52 Exhibition of Hand signals
3.53 Stop Hand Signal
3.54 Proceed Hand Signal
3.55 Proceed with Caution Hand Signal
3.56 Hand signals for shunting
3.57 Banner Flags
3.58 Knowlege and Possession of Hand signals

F. **Detonating signals**

3.59 Description of detonating signals
3.60 Method of using detonators
3.61 Placing of Detonators in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility
3.62 Placing of detonators in case of obstruction

IndiaCode

3.63 लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना
3.64 पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना

छ - आ रही गाड़ी को आगे खतरा होने की चेतावनी देने हेतु सिगनल

3.65 विवरण
3.66 चेतावनी (वार्निंग) सिगनलों का प्रयोग
3.67 चेतावनी सिगनलों की जानकारी और उनको पास रखना

ज - खराब हुए स्थावर सिगनल और काँटे

3.68 सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य
3.69 आगमन रोक सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य
3.70 प्रस्थान रोक सिगनल खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य
3.71 'आफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेन्ट) सिगनल
3.72 रोक सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निषेध
3.73 फाटक रोक सिगनल का 'आन' स्थिति में पार करना
3.74 स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल
3.75 मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करना
3.76 खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचित करना
3.77 खराब या क्षतिग्रस्त कांटे इत्यादि
3.78 सिगनलों के बारे में इंजन चालक-दल के कर्तव्य
3.79 बुलावा (कालिंग-आन) सिगनलों के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य
3.80 आगमन रोक (अप्रोच स्टाप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य
3.81 प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल के 'आन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य
3.82 परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति
3.83 सिगनलों के बारे में इंजन चालक-दल की सहायता
3.84 किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य
3.85 सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना।

अध्याय-4
साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क - गाड़ियों की समय पाबंदी तथा उनका परिचालन

4.01 मानक समय
4.02 विज्ञापित समय की पाबंदी
4.03 घड़ी मिलाना
4.04 गाड़ी के चालक-दल के लिये उपस्थिति का समय
4.05 सही परिचालित लाइन
4.06 परिचालन की दिशा
4.07 कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना

ख - गाड़ियों की गति

4.08 साधारणतया गति-सीमाएं
4.09 सतर्कता आदेश
4.10 सम्मुख कांटों पर गति-सीमा
4.11 स्टेशनों पर बिना रूके जाने वाली गाड़ियों की गति-सीमा
4.12 इंजन द्वारा धकेलना
4.13 टेंडर आगे होने पर इंजन की गति-सीमा

ग - गाड़ियों और उनके चालक-दल के साज-सामान

4.14 प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिह्न (मार्कर) बत्तियाँ
4.15 पिछली (टेल) तथा बगली (साइड) बत्तियाँ

3.63 Replacement of detonators on the line
3.64 Knowledge and possession of detonators

G ***Signals to warn Incoming train of danger ahead***

3.65 Description
3.66 Use of warning signals
3.67 Knowledge and possession of warning signals

H ***Defective fixed signals and points***

3.68 Duties of Station Master Generally when a signal is defective
3.69 Duties of Station Master when an approach Stop signal is defective
3.70 Duties of Station Master when a Departure Stop Signal is defective
3.71 Warner or distant signals defective in the 'Off' position
3.72 Warner not to be used when a Stop signal is defective
3.73 Passing of a gate stop signal at 'ON'
3.74 Absence of a Fixed signal or a signal without a light
3.75 Passing of Intermediate Block Stop signal at "ON"
3.76 Intimation to officials when defects remedied
3.77 Defective or damaged points
3.78 Duties of Engine Crew in respect of Signals
3.79 Duties of Loco Pilot in respect of Calling-on-signals
3.80 Duties of Loco Pilot when an approach Stop signal is 'ON' or defective
3.81 Duties of Loco Pilot when a departure Stop Signal is 'ON' or defective
3.82 Permission before entering on or crossing a running line
3.83 Assistance of the Engine Crew regarding signals
3.84 Duties of Loco Pilot as to signals when two or more Engines are attached to train
3.85 Reporting of defects in signals

Mail Code

CHAPTER-IV
WORKING OF TRAINS GENERALLY

A. ***Timing and Running of Trains***

4.01 Standard Time
4.02 Adherence to advertised time
4.03 Setting Watch
4.04 Time of attendance for Train Crew
4.05 Proper running line
4.06 Direction of running
4.07 Supply of working time table and schedule of Standard Dimensions

B. ***Speed of trains***

4.08 Limits of Speed generally
4.09 Caution order
4.10 Limits of Speed over facing points
4.11 Limits of Speed while running through stations
4.12 Engine Pushing
4.13 Limits of speed with Engine Tender Foremost

C. ***Equipment of Trains and Train Crew***

4.14 Head Light and Marker Lights
4.15 Tail and Side Lights

4.16 पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली (टेल) बत्ती
4.17 स्टेशन मास्टर की, पार होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) से संबंधित जिम्मेदारी
4.18 संचार साधन
4.19 गार्ड तथा लोको पायलट के साज-सामान
4.20 इंजन चलाने की जिम्मेदारी
4.21 विद्युत गाड़ी चलाना
4.22 इंजन या टेंडर पर चलना
4.23 ब्रेकयान
4.24 गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान
4.25 गार्ड
4.26 कपलिंग (युग्मक)

घ - वाहन और क्रेन

4.27 क्रेन
4.28 वाहनों की लदाई
4.29 क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन

ङ - गाड़ी को प्रस्थान कराने से पूर्व सावधानियाँ

4.30 प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जांच
4.31 प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जांच
4.32 लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच
4.33 लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु यूनिटों की जांच
4.34 गाड़ी का कार्यभार ग्रहण करते समय गार्ड के कर्तव्य
4.35 गाड़ियों का प्रस्थान
4.36 गार्ड गाड़ी का कार्यभारी होगा
4.37 स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता
4.38 फायरमैन और सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे
4.39 लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन

च - यात्रा के दौरान गाड़ी संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

4.40 लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे
4.41 लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे
4.42 लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान
4.43 गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा
4.44 प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकी हुई गाड़ी
4.45 लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना
4.46 गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता
4.47 गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना
4.48 इंजन को गाड़ी से काटने के लिये गार्ड की अनुमति
4.49 गाड़ी को चलाना तथा रोकना
4.50 इंजन की सीटी बजाना
4.51 लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत
4.52 पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना
4.53 हौज पाइप या वाटर कालम की भुजा
4.54 यात्री

छ - गाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.55 पावर बंद करना
4.56 गार्ड यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए
4.57 गाड़ी से इंजन काटना

IndiaCode

4.16 Tail Board or Tail Lamp
4.17 Responsibility of Station Master regarding Tail Board or Tail Lamp of Passing trains
4.18 Means of Communication
4.19 Guard's and Loco Pilot's equipment
4.20 Manning of Engine in motion
4.21 Driving an electric train
4.22 Riding on engine or tender
4.23 Brake - vans
4.24 Position of brake-van on train
4.25 Guards
4.26 Couplings

D. Vehicles and cranes

4.27 Cranes
4.28 Loading of vehicles
4.29 Damaged or defective vehicles

E. Precautions before Starting Train

4.30 Loco Pilot and Guard to examine notices before starting
4.31 Examination of trains before starting
4.32 Examination of train by Loco pilot
4.33 Examination of single and multiple units by Loco pilot
4.34 Duties of Guard when taking over charge of a train
4.35 Starting of trains
4.36 Guard to be in charge of train
4.37 Subordination of Guards in station limits
4.38 Firemen and Assistant Loco Pilots to obey Loco Pilots
4.39 Loco Pilots to obey certain orders

F. Duties of staff working trains during journey

4.40 Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to keep a good look-out
4.41 Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to look back
4.42 Exchange of signals between Loco Pilot, Guard and station staff
4.43 Guard to keep a good look-out
4.44 Train held up at first Stop signal
4.45 Attracting attention of Loco Pilot
4.46 Assistance from Guard's hand brake
4.47 Application of Guard's hand brake.
4.48 Permission of Guard to detach engine from train
4.49 Starting and stopping of train
4.50 Sounding of engine whistle
4.51 Bell signals between Loco Pilot and Guard
4.52 Throwing out water, fire or cinders
4.53 Hose or water crane
4.54 Passengers

G. Duties of Staff on Arrival

4.55 Shutting off power
4.56 Guard to see that train is stopped clear of fouling marks
4.57 Detaching engine

IndiaCode

4.58 लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए
4.59 सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना
4.60 गार्ड गाड़ी को, किसी को सौंपे, बिना नहीं जाएगा
4.61 लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़कर नहीं जाएगा

ज - मैटिरियल ट्रेन का संचालन

4.62 ब्लाक सेक्शन में मैटिरियल ट्रेन का संचालन
4.63 मैटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार
4.64 स्थायी रूप में खड़ी हुई (स्टेबल) मैटिरियल ट्रेन की रक्षा
4.65 रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन

झ - निजी इंजन तथा वाहन

4.66 निजी इंजन तथा वाहन

अध्याय-5
स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

5.01 संचालन के लिये स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
5.02 नियमों की प्रतियों को देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन
5.03 आदेशों के पालन और पुस्तकें तथा विवरणियाँ (रिटर्न) रखना
5.04 सिगनल केबिन
5.05 कर्तव्य में उपेक्षा की रिपोर्ट
5.06 स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स)
5.07 प्रारूप (फार्म)
5.08 उपस्करों तक पहुँच तथा उनका प्रचालन
5.09 अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश
5.10 सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी प्रवेश
5.11 सिगनल रहित लाइन से गाड़ी प्रस्थान
5.12 सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान
5.13 शंटिंग का नियंत्रण
5.14 शंटिंग की जिम्मेदारी
5.15 केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग
5.16 गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग
5.17 समपार के पास शंटिंग
5.18 रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना
5.19 परिचालित लाइन पर अवरोध
5.20 उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना
5.21 लूज शंटिंग
5.22 वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना
5.23 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना

अध्याय-6
दुर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं

6.01 दुर्घटना या अवरोध
6.02 दुर्घटना होने या संचार साधन निष्क्रिय (फेल) हो जाने पर रेल संचालन
6.03 स्टेशनों के बीच रूकी गाड़ियों की रक्षा
6.04 आसाधारण रूप से विलंबित गाड़ियां
6.05 दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने की सूचना भेजना
6.06 प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लाक खण्ड में गाड़ी

IndiaCode

4.58 Loco Pilot to see that train is stopped clear of fouling mark
4.59 Moving of trains carrying passengers after it has been stopped at a station
4.60 Guard not to leave train till handed over
4.61 Loco Pilot not to leave engine when on duty

H. Working of material trains
4.62 Working of material train in a block section
4.63 Workers on material train
4.64 Protection of material train when stabled
4.65 Working of track maintenance machine

I. Private engines and vehicles
4.66 Private engines and vehicles

CHAPTER-V
CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.01 Responsibility of the Station Master for working
5.02 Supply of copies of rules and distribution or exhibition of other documents
5.03 Obedience to orders and keeping of books and returns
5.04 Signal cabins
5.05 Report of neglect of duty
5.06 Station Working Rules
5.07 Forms
5.08 Access to and operation of equipment
5.09 Reception of a train on an obstructed line
5.10 Reception of a train on a non-signalled line
5.11 Departure of a train from a non-signalled line
5.12 Departure of a train from a line provided with a common departure signal
5.13 Control of shunting
5.14 Responsibility for Shunting
5.15 Shunting at Stations under Centralised Traffic Control
5.16 Shunting during reception of trains
5.17 Shunting near level crossing
5.18 Drawing of a train to an advanced position at night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility
5.19 Obstruction of running line
5.20 Shunting on gradients
5.21 Loose shunting
5.22 Leaving vehicles in sidings outside station limits
5.23 Securing of vehicles at station

CHAPTER-VI
ACCIDENTS AND UNUSUAL OCCURRENCES

6.01 Accident or obstruction
6.02 Working in case of accident or failure of communications
6.03 Protection of trains stopped between stations
6.04 Trains unusually delayed
6.05 Sending advice of accident or breakdown
6.06 Train in a block section without authority to proceed

IndiaCode

6.07 गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक या केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (आपरेटर) को देना
6.08 गाड़ी का विभाजन
6.09 ब्लाक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग
6.10 आग लगना
6.11 स्टेशन से वाहनों का निकल भागना

अध्याय-7
संचालन पद्धतियाँ

7.01 संचालन पद्धतियाँ
7.02 सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित नियमों का लागू होना

अध्याय-8
पूर्ण ब्लाक पद्धति

क - आवश्यक बातें

8.01 पूर्ण ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें

ख - लाइन क्लियर देने की आवश्यक शर्तें

8.02 'क' श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें
8.03 'ख' श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें
8.04 'ग' श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें

ग - अवरोध - दोहरी (डबल) लाइन

8.05 दोहरी लाइन के ब्लाक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध
8.06 दोहरी लाइन वाले ब्लाक सेक्शन में अवरोध

घ - अवरोध-इकहरी (सिंगल) लाइन
घ - 1 'क' श्रेणी स्टेशन

8.07 गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगल) लाइन 'क' श्रेणी स्टेशन पर अवरोध
8.08 इकहरी (सिंगल) लाइन 'क' श्रेणी स्टेशन पर ब्लाक सेक्शन अवरूद्ध करना

घ - 2 'ख' श्रेणी स्टेशन

8.09 इकहरी लाइन 'ख' श्रेणी स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध
8.10 इकहरी लाइन 'ख' श्रेणी स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध
8.11 इकहरी लाइन 'द्विसंकेती' सिगनल वाले 'ख' श्रेणी स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध
8.12 इकहरी लाइन पर हस्तचलित बहु संकेती सिगनल वाले 'ख' श्रेणी के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध
8.13 इकहरी लाइन 'ख' श्रेणी स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल के बाहर अवरोध

ड. - साधारण उपबन्ध

8.14 ब्लाक बैंक या ब्लाक फारवर्ड
8.15 ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिये प्राधिकार
8.16 दृष्टान्त चित्र

अध्याय-9
स्वचल (आटोमैटिक) ब्लाक पद्धति

क - दोहरी (डबल) लाइन पर लागू नियम

9.01 दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें

IndiaCode

6.07 Report of conditions likely to affect running of trains to Controller or Centralised Traffic Control Operator
6.08 Train parting
6.09 Portion of train left in a block section
6.10 Fire
6.11 Vehicle escaping from station

CHAPTER-VII
SYSTEMS OF WORKING

7.01 Systems of working.
7.02 Applicability of General rules referring to the working of signals and trains

CHAPTER-VIII
THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM

A. Essentials

8.01 Essentials of the Absolute Block System

B. Conditions for granting line clear

8.02 Conditions for granting Line Clear at a class 'A' station
8.03 Conditions for granting Line Clear at a class 'B' station
8.04 Conditions for granting Line Clear at a class 'C' station

C. Obstruction-Double line

8.05 Obstruction on double line at a block station when a train is approaching
8.06 Obstruction on double line in the block section

D. Obstruction-Single line

D 1. Class 'A' stations

8.07 Obstruction on a single line at a Class 'A' station when a train is approaching
8.08 Obstructing the block section at a class 'A' station on single line

D 2. Class 'B' stations

8.09 Obstruction in the face of an approaching train at a class 'B' station on single line
8.10 Obstruction within station section at a class 'B' station on single line
8.11 Obstruction outside station section at a class 'B' Single line station equipped with two-aspect signals
8.12 Obstruction outside station section at a class 'B' single line station equipped with manually operated multiple aspect signals
8.13 Obstruction outside the first stop Signal at a class 'B' station on single line

E. General Provisions

8.14 Block back or Block forward
8.15 Authority for shunting or obstruction in block section
8.16 Illustrative diagrams

CHAPTER-IX
THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

A. Rules applicable to Double line

9.01 Essentials of the Automatic Block System on double line

IndiaCode

9.02 यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य

ख - इकहरी (सिंगल) लाइन पर लागू नियम

9.03 इकहरी लाइन पर स्वचल ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें
9.04 इकहरी लाइन पर स्वचल ब्लाक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर
9.05 इकहरी लाइन पर स्वचल ब्लाक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल
9.06 इकहरी लाइन पर स्वचल ब्लाक क्षेत्र में हस्तचालित रोक सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें
9.07 यदि इकहरी लाइन पर स्वचल रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य
9.08 इकहरी लाइन पर स्वचल ब्लाक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का कार्यभारी व्यक्ति

ग - दोहरी (डबल) तथा इकहरी (सिंगल) लाइनों पर लागू नियम

9.09 केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन
9.10 स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शन में रूकी गाड़ी की रक्षा
9.11 लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट
9.12 स्वचल सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यपद्धति
9.13 स्वचल ब्लाक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन
9.14 अर्धस्वचल रोक (स्टाप) सिगनल 'आन' स्थिति में होने पर कार्यपद्धति
9.15 स्वचल सिगनल व्यवस्था क्षेत्र के फाटक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना
9.16 दृष्टान्त चित्र

अध्याय - 10
अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01 अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें
10.02 रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना
10.03 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिये अनुपालनीय शर्तें
10.04 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना
10.05 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार
10.06 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी
10.07 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध
10.08 अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति
10.09 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा

अध्याय-11
पायलट गार्ड पद्धति

11.01 पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें
11.02 पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिये अनुपालनीय शर्तें
11.03 पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला
11.04 पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना
11.05 पायलट गार्ड के टिकट
11.06 पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा

अध्याय-12
ट्रेन - स्टाफ और टिकट पद्धति

12.01 ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें

IndiaCode

9.02 Duties of Loco Pilot and Guard when Automatic Stop signal on double line is to be passed at 'ON'

B. Rules applicable to Single line

9.03 Essential of the Automatic Block system on single line
9.04 Minimum equipment of fixed signals in Automatic Block territory on single line
9.05 Additional fixed signals in Automatic Block Territory on single line
9.06 Conditions for taking 'Off' Manual stop signals in Automatic Block territory on single line
9.07 Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop signals on single line is to be passed at 'ON'
9.08 Person in charge of working trains on Automatic Block System on single line

C. Rules applicable to both Double and Single lines

9.09 Working of trains on Centralised Traffic Control Territory
9.10 Protection of a train stopped in an Automatic Block Signalling Section
9.11 Loco Pilot to report failures
9.12 Procedure during failure of Automatic signalling
9.13 Movement of trains against the direction of traffic on the Automatic Block System
9.14 Procedure when Semi-Automatic Stop signal is 'ON'
9.15 Passing a gate Stop signal at 'ON' in Automatic signalling territory
9.16 Illustrative diagrams

CHAPTER-X
THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM

10.01 Essentials of the Following Trains System
10.02 Report to the Commissioner of Railway Safety
10.03 Conditions to be observed in working trains on the Following Trains System
10.04 Delivery of authority to proceed to Loco Pilot or Guard on the Following Trains System
10.05 Authority to proceed on the Following Trains System
10.06 Responsibility as to proper preparation of authority to proceed on the Following Trains System
10.07 Obstruction in face of approaching train or trains on the Following Trains System
10.08 Cessation of working on the Following Trains System
10.09 Protection of trains on the Following Trains System

CHAPTER-XI
THE PILOT GUARD SYSTEM

11.01 Essentials of the Pilot Guard System
11.02 Conditions to be observed for following trains on the Pilot Guard System
11.03 Pilot Guard's dress or badge
11.04 Pilot Guard to accompany train or give authority to proceed
11.05 Pilot Guard's Tickets
11.06 Protection of trains on the Pilot Guard System

CHAPTER-XII
THE TRAIN-STAFF AND TICKET SYSTEM

12.01 Essentials of the Train-staff and Ticket System

IndiaCode

12.02 यह पद्धति कहां लागू होगी
12.03 ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिये अनुपालनीय शर्तें
12.04 लोको पायलट के पास ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट का होना
12.05 ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा
12.06 ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट, लोको पायलट को कब दिया जाएगा
12.07 ट्रेन-स्टाफ का इंजन पर रहना
12.08 जब तक ट्रेन-स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाये
12.09 गाड़ी पहुंचने पर ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना
12.10 ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्य पद्धति
12.11 ट्रेन-स्टाफ टिकट रखने की विधि
12.12 ट्रेन-स्टाफ रखने की विधि
12.13 ट्रेन-स्टाफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिह्न
12.14 ट्रेन-स्टाफ टिकटों का प्रपत्र (फार्म)
12.15 जारी किए गए ट्रेन-स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड)
12.16 निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध
12.17 ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा

अध्याय-13
केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01 केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग
13.02 केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें
13.03 सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार
13.04 केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि

अध्याय-14
ब्लाक प्रचालन

क - साधारण उपबन्ध

14.01 लाइन क्लियर देने या लेने के साधन
14.02 यंत्रों की व्यवस्था
14.03 ब्लाक प्रचालन उपकरणों में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति आवश्यक

ख - विद्युत ब्लाक यंत्र, ट्रैक सर्किट अथवा धुरी काउण्टरों से युक्त ब्लाक स्टेशन

14.04 सक्षमता प्रमाणपत्र
14.05 घंटी कोड
14.06 घंटी संकेतों की अभिस्वीकृति
14.07 गाड़ी सिगनल रजिस्टर
14.08 प्रस्थान प्राधिकार
14.09 लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जांच
14.10 ब्लाक सेक्शन बंद करने की शर्तें
14.11 प्रस्थान प्राधिकार के विषय में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी
14.12 विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन के विषय में विशेष जिम्मेदारी
14.13 विद्युत ब्लाक यंत्रों या ट्रैक सर्किटों अथवा धुरी काउण्टरों में खराबी आ जाना
14.14 मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को बंद करना

ग - बिना विद्युत ब्लाक यंत्र वाले ब्लाक स्टेशन

14.15 संकेत भेजना
14.16 गाड़ी सिगनल रजिस्टर
14.17 संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रपत्र (फार्म)
14.18 संदेशों की विशिष्टता

IndiaCode

12.02 System where applicable
12.03 Conditions to be observed for following train on the Train-staff and Ticket System
12.04 Loco Pilot to have Train-staff or Train-staff Ticket
12.05 Train-staff or Train-staff Ticket, by whom to be delivered to Loco Pilot
12.06 Train-staff or Train-staff Ticket, when to be delivered to Loco Pilot
12.07 Train-Staff to be kept on engine
12.08 Trains not to be started until Train-staff returned
12.09 Train-staff or Train-staff Ticket to be given up and Ticket to be cancelled on arrival of train
12.10 Procedure when engine is disabled on the Train-staff and Ticket System
12.11 Train-staff Tickets: how kept
12.12 Train-staff : how kept
12.13 Distinguishing marks on Train-staff Tickets and boxes
12.14 Form of Train-staff Tickets
12.15 Record of Train-staff Tickets issued
12.16 Obstruction outside the Home signal
12.17 Protection of trains on the Train-staff and Ticket System

CHAPTER-XIII
THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM

13.01 Use of the One Train Only System
13.02 Essentials of the One Train Only System
13.03 Authority to enter the section
13.04 Procedure in case of accident or disablement on the One Train Only System

CHAPTER-XIV
BLOCK WORKING

A. General Provision

14.01 Means of granting or obtaining Line Clear
14.02 Provision of instruments
14.03 Consent required before interfering with block working equipment

B. Block stations at which Electrical Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters are provided

14.04 Certificate of competency
14.05 Bell codes
14.06 Acknowledgment of signals
14.07 Train Signal Register
14.08 Authority to proceed
14.09 Loco Pilot to examine authority to proceed
14.10 Conditions for closing the block section
14.11 Responsibility of Station Master as to authority to proceed
14.12 Special responsibility as to electrical token instruments and to the token
14.13 Failure of electrical block instruments or track circuits or axle counters
14.14 Closing or intermediate Block Post

C. Block stations at which Electrical Block Instruments are not provided.

14.15 Transmission of signals
14.16 Train Signal Register
14.17 Forms or messages and written authority to proceed
14.18 Distinction of messages

IndiaCode

14.19 संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर
14.20 संदेशों की सम्पूर्णता
14.21 संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण
14.22 लाइन क्लियर रद्द करना
14.23 प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना
14.24 लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाए

घ - लाइन क्लियर टिकट

14.25 लाइन क्लियर टिकट

ङ - ब्लाक कार्यचालन उपकरण का प्रयोग तथा प्रचालन

14.26 ब्लाक कार्यचालन उपकरण का प्रयोग तथा प्रचालन

अध्याय-15
रेलपथ और निर्माण-कार्य

क- रेलपथ और निर्माण कार्य पर लगे रेल सेवक

15.01 रेल पथ और निर्माण-कार्य की स्थिति
15.02 लाइन का अनुरक्षण
15.03 सामान की देखभाल
15.04 रेल पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण
15.05 लाइनों पर गश्त लगाना (पैट्रोलिंग)
15.06 गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले निर्माण कार्य
15.07 धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना
15.08 लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारंभ करने से पहले सावधानी
15.09 सिगनल दिखाना
15.10 गाड़ियों की रक्षा में सहायता
15.11 प्रत्येक गैंग का गैंगमेट
15.12 सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज सामान
15.13 गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण
15.14 लाइन की संरक्षा के लिये गैंगमेट की जिम्मेदारी
15.15 बारूद विस्फोटन
15.16 काँटे या कैंचियाँ (क्रासिंग) लगाना या हटाना
15.17 खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमैन के कर्तव्य

ख - लारियों, ट्रालियों और मोटर ट्रालियों का संचालन

15.18 ट्राली, लारी और मोटर ट्राली में भेद
15.19 लाल झंडी या बत्ती का दिखाया जाना
15.20 ट्राली, लारी या मोटर ट्राली के साज सामान
15.21 कारगर ब्रेक
15.22 लारी या ट्राली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका प्रभारी (इंचार्ज) होगा
15.23 गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध
15.24 चलाने का समय
15.25 मोटर ट्राली
15.26 लाइन पर ट्राली की रक्षा
15.27 लाइन पर लारी की रक्षा
15.28 लारियां या ट्रालियां जो प्रयोग में न हों

IndiaCode

14.19 Writing and signing of messages and written authorities to proceed
14.20 Completion of messages
14.21 Preservation of messages and written authorities to proceed
14.22 Cancellation of Line Clear
14.23 Loco Pilot to have authorities to proceed
14.24 Authorities to proceed: When to be given to Loco Pilot

D. Line Clear Tickets

14.25 Line Clear Tickets

E. Use and Operation of Block Working Equipment

14.26 Use and operation of block working equipment

CHAPTER-XV
PERMANENT WAY AND WORKS

A. Railway servants employed on the permanent way or works

15.01 Condition of permanent way & Works
15.02 Maintenance of line
15.03 Keeping of Material
15.04 Inspection of Permanent Way and Works
15.05 Patrolling of lines
15.06 Work involving danger to trains or traffic
15.07 Works in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility.
15.08 Precautions before commencing operations which would obstruct the line
15.09 Showing of signals
15.10 Assistance in protection of trains
15.11 Gang mate in each gang
15.12 Knowledge of signals and equipment of gang
15.13 Inspection of gauges, signal, tools and implements
15.14 Responsibility of Gang mate as to safety of line
15.15 Blasting
15.16 Putting or removing points or crossings
15.17 Duties of Gang mate and Gang man when apprehending danger

B. The working of Lorries, Trollies and Motor Trollies

15.18 Distinction between trolly, lorry and motor trolly
15.19 Red flag or light to be shown
15.20 Equipment of trolly, lorry or motor trolly
15.21 Efficient brakes
15.22 Qualified person to be in charge of lorry or trolly when on the line
15.23 Attachment to train prohibited
15.24 Time of running
15.25 Motor trolly
15.26 Protection of trolly on the line
15.27 Protection of lorry on the line
15.28 Lorries and trollies out of use

IndiaCode

अध्याय-16
समपार (लेवल क्रासिंग)

16.01 सिगनलों की जानकारी
16.02 साज सामान देना तथा उनकी देखभाल
16.03 सड़क यातायात
16.04 पार होने वाली गाड़ियों को फाटकवाला ध्यान से देखे
16.05 पहियों की कोर (फ्लेंज आफ व्हील्स) के लिये चैनल
16.06 समपार (लेवल क्रासिंग) पर खराबियाँ
16.07 समपार (लेवल क्रासिंग) पर अवरोध
16.08 गाड़ी का विभाजन
16.09 अतिचार (ट्रेसपास)
16.10 फाटक के कार्यभार का हस्तान्तरण
16.11 ऊँचाई मापी (हाइट गेज)

अध्याय-17
रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01 साधारण नियमों का लागू होना
17.02 इस अध्याय को लागू विशेष परिभाषाएं
17.03 विद्युत रेल-पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण
17.04 विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति
17.05 कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी
17.06 रेल पथ में परिवर्तन
17.07 निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में रेल इंजनों और विद्युत बहु यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का खंडित (ट्रिप) हो जाना
17.08 टावर वैगन
17.09 विद्युतीकृत सेक्शनों के लिये अतिरिक्त नियम

अध्याय-18
प्रकीर्ण

18.01 निरसन तथा व्यावृति

परिशिष्ट

परिशिष्ट 'क' भारतीय रेलवे में मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के लिये कार्य निर्देश
परिशिष्ट 'ख' बिजली बहुयूनिट (ई.एम.यू.) गाड़ियों के संचालन सम्बन्धी कर्षण नियम
परिशिष्ट 'ग' डीजल मल्टीपल यूनिट (डी.एम.यू.) गाड़ियों के संचालन के लिए नियम
परिशिष्ट 'घ' रेल व रोड वाहन के संचालन के नियम
परिशिष्ट 'ड' घाट नियम

IndiaCode

CHAPTER-XVI
LEVEL CROSSINGS

16.01 Knowledge of signals
16.02 Supply and care of equipment
16.03 Road traffic
16.04 Gateman to observe passing train
16.05 Channel for flange of wheels
16.06 Defects at level crossings
16.07 Obstructions at level crossings
16.08 Parting of a train
16.09 Trespassing
16.10 Transfer of charge of gate
16.11 Height gauges

CHAPTER-XVII
WORKING OF TRAINS ON ELECTRIFIED SECTIONS OF RAILWAY

17.01 Applicability of General Rules
17.02 Special definitions applicable to this chapter
17.03 Inspection of electrical way and works
17.04 Permit to work on electrical equipment
17.05 Warning to staff and public
17.06 Alterations to track
17.07 Tripping of circuit breakers of locomotives and electrical multiple units at neutral sections
17.08 Tower wagon
17.09 Additional rules for electrified sections

IndiaCode

CHAPTER-XVIII
MISCELLANEOUS

18.01 Repeal and Saving

APPENDICES

APPENDIX-'A' Working Instructions for Manned Level Crossing Gates on Indian Railways
APPENDIX-'B' Traction Rules for working of EMU trains
APPENDIX-'C' Rules for working of DMU trains
APPENDIX-'D' Rules for movement of Rail-cum Road vehicles
APPENDIX-'E' Ghat Rules

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

साधारण एवं सहायक नियम / General & Subsidiary Rules
संशोधन पत्र सूची / Register of Amendment Slips

संशोधन पत्र / Amendment Slips			संशोधन पत्र प्राप्ति की तिथि/ Date of receipt of Amendment Slip	पृष्ठ सं. पर संशोधन Amendment on Page No.	हस्ताक्षर/ Initail
संख्या/ No.	नियम सं./ Rule No.	निर्गम तिथि/ Date of Issue			

IndiaCode

अध्याय-1

प्रारंभिक

1.01. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ -

(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण (संशोधन) नियम, 2015 है।

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

1.02. परिभाषाएँ - इन नियमों में, जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो :-

(1) ''अधिनियम'' का अभिप्राय रेल अधिनियम 1989 का भाग 24 से है।

(2) ''पर्याप्त दूरी'' का अभिप्राय संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये पर्याप्त दूरी है,

(3) ''प्रवेश प्रकाशन'' (ऐप्रोच लाइटिंग) का अभिप्राय, गाड़ी पहुंचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है;

(4) ''अनुमोदित विशेष अनुदेश'' का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है;

(5) ''प्राधिकृत अधिकारी'' का अभिप्राय रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा नाम से अथवा पद के आधार पर अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिये सशक्त किये गये किसी व्यक्ति से है;

स.नि.1.02(5)/1. <u>प्राधिकृत अधिकारी</u> -

(क) महाप्रबन्धक द्वारा मुख्य परिचालन प्रबन्धक को एक विशेष आदेश के अधीन उनके नाम से प्राधिकृत किया हैं और वे रेल अधिनियम 1989 (का 24 वाँ भाग) की धारा 60 और 87 जो कि उपधारा (1) के अन्तर्गत है, से उन्हें इस नियम के अन्तर्गत प्राधिकृत अधिकारी नियुक्त किया है।

(ख) मुख्य परिचालन प्रबन्धक ही सहायक नियम बनाने और बदलने के लिये प्राधिकृत हैं।

(ग) सभी सहायक नियम साधारण नियमों के अनुरूप होंगे।

(6) ''प्रस्थान प्राधिकार'' का अभिप्राय संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने के लिये दिये गये प्राधिकार से है;

(7) ''धुरी काउंटर'' का अभिप्राय रेलपथ पर दो स्थानों पर लगाये गये ऐसे विद्युत यंत्र से है, जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है, कि उन दोनों स्थानों के बीच रेलपथ खाली है या भरा हुआ है;

(8) ''ब्लाक बैक'' का अभिप्राय, दोहरी लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लाक स्टेशन की ओर और इकहरी लाइन पर अगले और पिछले दोनों निकटवर्ती ब्लाक स्टेशनों को किसी ब्लाक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लाक सेक्शन अवरूद्ध है या अवरूद्ध होने वाला है;

(9) ''ब्लाक फारवर्ड'' का अभिप्राय दोहरी लाइन पर किसी ब्लाक स्टेशन से अगले निकटवर्ती ब्लाक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लाक सेक्शन अवरूद्ध है या अवरूद्ध होने वाला है;

(10) ''ब्लाक सेक्शन'' का अभिप्राय दो ब्लाक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खंड से है जिस पर ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लियर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नही कर सकती है;

(11) ''केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण'' का अभिप्राय उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर जहां यह प्रणाली लागू है गाड़ियों का संचालन, किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से नियंत्रित स्थावर सिगनलों द्वारा शासित होता है;

CHAPTER-1

PRELIMINARY

1.01 Short title and commencement :-

(1) These rules may be called the Indian Railways (Open Lines) General (Amendment) Rules, 2015

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

1.02. Definitions - In these rules, unless the context otherwise requires-

(1) "Act" means The Railway Act, 1989 (24 of 1989);

(2) "Adequate distance" means the distance sufficient to ensure safety;

(3) "Approach lighting" means an arrangement in which the lighting of signals is controlled automatically by the approach of a train.

(4) "Approved special instruction" means special instructions approved of or prescribed by the Commissioner of Railway Safety;

(5) "Authorized officer" means the person who is duly empowered by general or special order of the Railway Administration, either by name or by virtue of his office, to issue instructions or to do any other thing;

IndiaCode

S.R. 1.02 (5)/1 Authorized Officer:

(a) The Chief Operations Manager is empowered by a Special Order issued by name by the General Manager and is the Authorized Officer under this Rule for the purpose of Sub-Section (1) of Sections 60 & 87 of the Railway Act, 1989 (24 of 1989.)

(b) The Cheif Operations Manager alone is authorised to issue or alter Subsidiary Rules.

(c) All Subsidiary Rules must be in conformity with the General Rules.

(6) "Authority to proceed" means the authority given to the Loco Pilot of a train, under the system of working, to enter the block section with his train;

(7) "Axle Counter" means an electrical device which, when provided at two given points on the track, proves by counting axles in and counting axles out, whether the section of the track between the said two Points is clear or occupied.

(8) "Block Back" means to dispatch a message from a block station intimating to the block station immediately in rear on a double line, or to the next block station on either side on a single line, that the block section is obstructed or is to be obstructed;

(9) "Block Forward" means to dispatch a message from a block station on a double line intimating to the block station immediately in advance the fact that the block section in advance is obstructed or is to be obstructed;

(10) "Block Section" means that portion of the running line between two block stations on to which no running train may enter until Line Clear has been received from the block station at the other end of the block section;

(11) "Centralised Traffic Control" means a system by which the working of the trains over a route, to which the system applies, is governed by fixed signals remotely controlled from a designated place;

(12) ''केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक'' का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात उस व्यक्ति से है, जो केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण में गाड़ियों के संचालन के लिये उस समय जिम्मेदार है;

(13) ''रेल संरक्षा आयुक्त'' का अभिप्राय ऐसे आयुक्त से है जो अधिनियम के आधीन किन्ही कार्यों के पालन के लिये नियुक्त किया गया है, और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त भी हैं;

(14) ''सक्षम रेल सेवक'' का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गए कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिये निर्धारित योग्यता प्राप्त है;

(15) ''संयोजक'' का अभिप्राय, जब उसका प्रयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाय, तो उन काँटे और कैंची या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिये या उसे पार करने के लिये प्रयोग किये जाते हैं;

(16) ''नियंत्रक'' (कंट्रोलर) का अभिप्राय ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात के संचालन के लिये जिम्मेदार है;

(17) ''दिन'' का अभिप्राय सूर्योदय से सूर्यास्त तक का समय है;

(18) ''यातायात की दिशा'' का अभिप्राय :-

(क) दोहरी लाइन पर, उस दिशा से है जिस दिशा में लाइन पर सिगनल लगा है;

(ख) इकहरी लाइन पर, उस समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियां चलने की अनुमति है;

(19) ''विद्युत संचार यंत्र'' का अभिप्राय टेलीफोन या मोर्स तार यंत्र से है;

(20) ''सम्मुख और उन्मुख काँटे'' काँटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार काँटें सम्मुख या उन्मुख कहलाते हैं। यदि काँटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे 'सम्मुख काँटे' कहलाते हैं;

(21) ''स्थावर सिगनल'' का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुए ऐसे सिगनल से है जो गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अंतर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी हैं;

(22) ''उल्लंघन चिह्न'' का अभिप्राय, उस चिह्न से है जहाँ दो लाइनों के एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच के निर्धारित मानक आयाम का उल्लंघन होता है;

(23) ''गैंगमैन'' का अभिप्राय रेलपथ या उससे संबंधित काम पर नियुक्त रेल सेवक से है;

(24) ''गैंगमेट'' का अभिप्राय रेलपथ या उससे संबंधित काम पर लगाये गये कर्मकारों के गैंग के कार्यभारी व्यक्ति से है;

(25) ''फाटक वाला'' का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिये समपार पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है;

(26) ''माल गाड़ी'' का अभिप्राय मैटेरियल ट्रेन से भिन्न ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है;

(27) ''गार्ड'' का अभिप्राय ऐसे रेल कर्मचारी से है जो गाड़ी का प्रभारी है और इनके अन्तर्गत सहायक गार्ड अथवा कोई ऐसा रेल सेवक जो उस समय गार्ड की ड्यूटी निभा रहा हो, भी आता है;

(12) **"Centralised Traffic Control Operator" means the person on duty who may for the time being be responsible for the working of trains on the Centralised Traffic Control;**

(13) **" Commissioner of Railway Safety" means a Commissioner of Railway Safety appointed to excercise any functions under the Act and includes the Chief Commissioner of Railway Safety;**

(14) **"Competent Railway Servant" means a railway servant duly qualified to under take and perform the duties entrusted to him;**

(15) **"Connections" when used with reference to a running line, means the points and crossings or other appliances used to connect such line with other lines or to cross it;**

(16) **"Controller" means a railway servant on duty who may for the time being be responsible for regulating the working of traffic on a section of a railway provided with the system of speech communication;**

(17) **"Day" means from sunrise to sunset;**

(18) **"Direction of traffic" means:**

- **(a)** **on a double line, the direction for which the line is signalled;**
- **(b)** **on a single line, the direction for the time being established, under the system of working, to allow trains to move in that direction;**

(19) **"Electrical Communication Instrument" means either a telephone or a more telegraph instrument;**

(20) **"Facing and Trailling Points" are facing and trailling in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running;**

(21) **"Fixed Signal" means a signal of fixed location indicating a condition affecting the movement of a train and includes a semaphore arm or disc or fixed light for use by day and fixed light for use by night;**

(22) **"Fouling Mark" means the mark at which the infringement of fixed Standard Dimensions occurs, where two lines cross or Join one another;**

(23) **"Gangman" means a railway servant employed on permanent way or work connected therewith;**

(24) **"Gangmate" means the person in charge of a gang of workmen employed on permanent way or work connected there with;**

(25) **"Gateman" means a competent railway servant posted at a level crossing for working the gates;**

(26) **"Goods Train" means a train (other than a material train) intended solely or mainly for the carriage of animals or goods;**

(27) **"Guard" means the railway servant in charge of a train and includes a Assistant Guard or any other railway servant who may for the time being be performing the duties of a Guard;**

IndiaCode

(28) "रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक" का अभिप्राय रेलपथ काँटे और सिगनल, पुल या उनसे संबंधित निर्माण कार्य के निर्माण अथवा अनुरक्षण के लिये जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है;

सं.नि.1.02(28)/1. कार्य निरीक्षक तथा अन्य तकनीकी पर्यवेक्षकों को कनिष्ठ अभियंता/खण्ड अभियंता/वरिष्ठ खण्ड अभियंता के द्वारा पदनामित किया गया है।

(29) "अन्तर्पाशन" का अभिप्राय पैनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलों, काँटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पाशन, विद्युत पाशन अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके;

(30) "मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट" का अभिप्राय दोहरी लाइन पर क्लास 'सी' के ऐसे स्टेशन से है जिसका नियन्त्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लाक स्टेशन से होता है;

(31) "मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल व्यवस्था" का अभिप्राय दोहरी लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लाक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग–अलग ब्लाक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था से है;

(32) "पृथक्करण" का अभिप्राय किसी लाइन को काँटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा, अन्य सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकट से बचाने के लिये पृथक करने की व्यवस्था से है;

(33) "अंतिम रोक सिगनल" का अभिप्राय अगले ब्लाक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल से है;

(34) "समपार" का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेल पथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है;

(35) "समपार फाटक" का अभिप्राय समपार पर सड़क को बंद करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अंतर्गत पैदल चलने वालों के उपयोग के लिये लगे दरवाजे या चक्रद्वार नहीं है;

स.नि.1.02(35)/1. (क) <u>यातायात फाटक</u> :– वे समपार फाटक जो स्टेशन के बाह्यतम रोक सिगनलों के बीच स्थित है। उन्हें यातायात फाटक कहते हैं। इन यातायात फाटकों के ऊपर कर्मचारी रखना और परिचालन करना, परिचालन विभाग के नियंत्रण में रहेगा।

(ख) <u>इंजीनियरिंग फाटक</u> :– वे समपार फाटक जो यातायात फाटक के अलावा हैं, उन्हें इंजीनियरिंग फाटक कहा जायेगा।

(36) "लाइन क्लियर" का अभिप्राय किसी ब्लाक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लाक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और पूर्व कथित स्टेशन तक पहुंचने के लिये दी जाने वाली अनुमति से है, अथवा एक ब्लाक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लाक स्टेशन तक पहुंचने के लिये ली जाने वाली अनुमति से है;

(37) "लोको पायलट" का अभिप्राय इंजन लोको पायलट या किसी अन्य सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का कार्यभारी है;

(38) "मेन लाइन" का अभिप्राय गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रूके और स्टेशनों के बीच चलने के लिये साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है;

(39) "सामग्री गाड़ी" का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल मुख्यतः रेल के उस सामान को ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर, उठाया या डाला जाता है अथवा निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है;

(40) "मिली जुली गाड़ी" का अभिप्राय यात्री और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है;

IndiaCode

(28) "Inspector of Way or Works" means any Inspector or Assistant Inspector responsible for the construction or maintenance of permanent way, points and signals, bridges or other works connected their with;

S.R. 1.02 (28)/1, Inspector of Way and Works and other technical supervisors have also been designated as JE/SE/SSE.

(29) "interlocking" means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so interconnected by mechanical locking or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety;

(30) "Intermediate Block Post" means a Class "C" station on a double line, remotely controlled from the block station in rear;

(31) "Intermediate Block Signaling" means an arrangement of signalling on double line in which a long block section is split into two portions each constituting a separate block section by providing an Intermediate Block Post:

(32) "Isolation" means an arrangement, secured by the setting of points or other approved means, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines;

(33) "Last Stop Signal" means the fixed Stop Signal of a station controlling the entry of trains into the next block section;

(34) "Level Crossing" means the intersection of road with railway track at the same level;

(35) "Level Crossing Gate" means any form of moveable barrier, including a chain, capable of being closed across the road at the level crossing, but does not include a wicket or a turnstile for the use of pedestrains;

S.R.1.02 (35)/1, (a) Traffic Gates: Level crossing gates which are located between the outermost stop signals of a station are termed as Traffic Gates. The manning and operation of traffic gates shall be under the control of operations department.

(b) Engineering Gates: Level Crossing gates, other than Traffic gates, are termed as Engineering Gates.

(36) "Line Clear" means the permission given from a block station to a block station in rear for a train to leave the latter and approach the former; or the permission obtained by a block station from a block station in advance for a train to leave the former and proceed towards the latter;

(37) "Loco Pilot" means the engine Loco Pilot or any other competent railway servant for the time being incharge of driving a train;

(38) "Main Line" means the line ordinarily used for runing trains through and between stations;

(39) "Material Train" means a departmental train intended solely or mainly for carriage of railway material when picked up or put down or for execution of works, either between stations or within station limits;

(40) "Mixed Train" means a train intended for the carriage of passengers and goods, or of passengers, animals and goods;

IndiaCode

(41) "बहु संकेती सिगनल" व्यवस्था का अभिप्राय ऐसी सिगनल व्यवस्था से है जिसमें सिगनल एक समय में तीन या अधिक संकेतों में किसी एक संकेत को प्रर्दशित करे और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत को, पिछले सिगनल या सिगनलों के संकेत द्वारा पूर्व चेतावनी मिले;

(42) "रात" का अभिप्राय सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है;

(43) "अवरोध" का अभिप्राय अवरोध तथा सजातीय पदों के अन्तर्गत गाड़ी वाहन या अवरोध जो रेल लाईन पर हो या रेल लाईनों का उल्लंघन करता हो, अथवा 'ऑन' स्थिति में रोक सिगनल या कोई ऐसी स्थिति जो गाड़ी के लिये खतरनाक हो;

(44) "ऊपरी उपस्कर" का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संवाहक तार तथा उनसे संबंधित फिटिंग, विद्युत रोधक और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिये लटकाये जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते हैं;

(45) "यात्री गाड़ी" का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के वहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है;

(46) "काँटा और ट्रैप संकेतक" यह सिगनल नहीं है, किन्तु ये काँटों पर फिट तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में काँटों की स्थिति बताने वाले उपकरण हैं;

स.नि.1.02(46)/1 (क) <u>काँटा संकेतक</u> :– जब सीधी लाइन के लिये काँटे सेट किये गये हों तब सभी काँटा संकेतकों को दोनों दिशाओं में दिन में सफेद निशान अथवा रात में सफेद बत्ती परन्तु जब काँटे टर्न आउट के लिये सेट किये गये हों तब दोनों दिशाओं में दिन में कोई निशान नहीं और रात के समय हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिए।

(ख) <u>ट्रैप संकेतक</u> :– ट्रैप काँटों अथवा डिरेलिंग स्विचों के बचाव और उनकी स्थिति दर्शाने के लिये लगाये गये ट्रैप संकेतकों को जब स्विच खुला या डिरेल पटरी पर हो तब दोनों दिशाओं में लाल निशान और रात में लाल बत्ती परन्तु जब स्विच बन्द या डिरेल पटरी से अलग हो तब दोनों दिशाओं में दिन में कोई निशान नहीं और रात में हरी बत्ती अवश्य दिखानी चाहिए।

(47) "परिचालित लाइन" का अभिप्राय एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है, और इसके अंतर्गत वे संयोजक, यदि कोई हैं, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रूके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय, किया जाता है;

(48) "परिचालित गाड़ी" का अभिप्राय ऐसी गाड़ी से है जो 'प्रस्थान प्राधिकार' के अनुसार प्रस्थान कर चुकी है किन्तु उसने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है;

(49) "शंटिंग" का अभिप्राय, उस संचलन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिये किया जाए,

(50) "विशेष अनुदेश" का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है;

(51) "स्टेशन" का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहां यातायात का प्रबंध किया जाता है या जहां संचालन पद्धति के अधीन 'प्रस्थान प्राधिकार' दिया जाता है;

स.नि.1.02(51)/1. <u>स्टेशन की परिभाषा</u> – सहायक नियमों के अन्तर्गत जहां कही 'स्टेशन' शब्द का प्रयोग किया गया हो वहां उसका अर्थ ब्लाक स्टेशन या ब्लाक केबिन/हट समझना चाहिए।

(41) "Multiple-Aspect Signalling" means a signalling arrangement in which signals display at any one time any one of the three or more aspects and in which the aspect of every signal is pre-warned by the aspect of the previous signal or signals;

(42) "Night" means from sunset to sunrise;

(43) "Obstruction" and its cognate expressions includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line, or a stop signal at "ON" or any condition which is dangerous to trains;

(44) "Overhead Equipment" means the electrical conductors over the tracks together with their associated fittings, insulators and other attachments, by means of which they are suspended and registered in position for the purpose of electric traction;

(45) "Passenger Train" means a train intended solely or mainly for the carriage of passengers and other coaching traffic, and includes a troop train;

(46) "Point and Trap Indicators" are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate by day or by night the position in which the points are set;

S.R.1.02 (46)/1. (a) Point Indicators:- All the point indicators must show a white target by day or white light by night in both directions when the points are set for the straight but no target by day and a green light by night in both directions when the points are set for the turnout.

(b) Trap Indicators:- Trap indicators installed to protect and indicate the position of the trap points or derailing switches must show a red target by day and red light by night in both directions when the switch is open or the derail is on the rail but no target by day and a green light by night in both directions when the switch is closed or the derail is off the rail.

(47) "Running Line" means the line governed by one or more signals and includes connections, If any, used by a train when entering or leaving a station or when passing through a station or between stations;

(48) "Running Train" means a train which has started under an authority to proceed and has not completed its journey;

(49) "Shunting" means the movement of a vehicle or vehicles with or without an engine or of any engine or any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose;

(50) "Special Instructions" means instructions issued from time to time by the authorised officer in respect to particular cases or special circumstances;

(51) "Station" means any place on a line of railway at which traffic is dealt with, or at which an authority to proceed is given under the system of working;

S.R. 1.02(51)/1, Definitions of station- Wherever the word "Station" is used in the Subsidiary Rules, it must be understood to mean either a Block Station or a Block Hut.

(52) "स्टेशन सीमा" का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है और जो स्टेशन के बाह्यतम सिगनलों के बीच स्थित है या जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है;

स.नि.1.02(52)/1. दोहरी लाईन पर स्टेशन सीमा प्रत्येक दिशा में अलग–अलग रहेगी।

(53) "स्टेशन मास्टर" का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात ऐसे व्यक्ति से है जो उस समय स्टेशन सीमा में यातायात के संचालन के लिये जिम्मेदार है और इसके अन्तर्गत ऐसे अन्य व्यक्ति भी है जिनके स्वतंत्र कार्यभार में उस समय, सिगनलों का प्रचालन होता है तथा जिन पर लागू संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी है;

(54) "स्टेशन सेक्शन" का अभिप्राय स्टेशन सीमाओं के ऐसे सेक्शन से है जो :–

(1) द्वि संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर,

(क) दोहरी लाइन व्यवस्था में, स्टेशन की दोनों दिशाओं में निकट सिगनल और अंतिम रोक सिगनल के बीच का है, अथवा

(ख) इकहरी लाइन व्यवस्था में :–

(i) शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल, यदि कोई है, के बीच का है,अथवा

(ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो निकट सिगनलों के बीच का है, अथवा

(iii) यदि निकट सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख कॉंटों के बीच का है;

(2) हस्तचालित बहु संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर:–

(क) दोहरी लाइन व्यवस्था में :–

(i) स्टेशन की दोनों ओर बाह्यतम सम्मुख कॉंटों और अंतिम रोक सिगनल के बीच का है, अथवा

(ii) स्टेशन के दोनों ओर यदि ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगे हैं, तो उनके और अन्तिम रोक सिगनल के बीच का है, अथवा

(ख) इकहरी लाइन व्यवस्था में :–

(i) शंटिंग लिमिट बोर्डों के बीच अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनलों (यदि कोई है) उनके बीच का है, अथवा

(ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, तो बाह्यतम सम्मुख कॉंटों के बीच का है।

(55) "सहायक नियम" का अभिप्राय उस विशेष अनुदेश से है जो तत्संबंधी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम से विसंवादी (विरूद्ध) नहीं है;

(56) "संचालन पद्धति" का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिये तत्समय अपनाई गयी पद्धति से है;

(57) "ट्रैक सर्किट" का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ से है जो रेल पथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिये लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरियां परिपथ का अंश मानी जाती है;

(58) "गाड़ी" का अभिप्राय वाहनों के साथ या उनके बिना, कोई इंजन अथवा ट्रेलर सहित या उसके बिना, ऐसे स्वनोदित वाहन से है, जिसे रेल पथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है;

स.नि.1.02(58)/1. इंजनों की परिभाषाएँ – इंजनों को जिस कार्य के लिये नियुक्त किया जाता है तदनुसार उन्हें नामित किया जाता है –

(क) गाड़ी इंजन–वह इंजन जो किसी परिचालित गाड़ी को स्टेशन सीमा अथवा सीमा के बाहर खींचता है।

(ख) एडवांस पायलट – वह इंजन जो किसी गाड़ी की संरक्षा के लिये उस गाड़ी से पहले चलता है।

(52) "Station Limits" means the portion of a railway which is under the control of a station Master and is situated between the outermost signals of the station or as may be specified by special instructions;

S.R.1.02(52)1. On double line, station limits will be separate for each Direction.

(53) "Station Master" means the person on duty who is for the time being responsible for the working of the traffic within station limits, and includes any person who is for the time being in independent charge of the working of any signals and responsible for the working of trains under the system of working in force;

(54) "Station Section" means that section of station limits

(1) at a class 'B' station provided with two-aspect signals, which is included

(a) on a double line, between the Home signal and the Last Stop signal of the station in either direction ; or

(b) on a single line -

(i) between the Shunting Limit Boards or Advanced Starters (if any), or

(ii) between the Home signals if there are no Shunting Limit Boards or Advanced Starters, or

(iii) between the outermost facing points, if there are no Home signals or Shunting Limit Boards or Advanced Starters;

(2) At a class 'B' station, provided with manually operated multiple aspect or modified lower quadrant signals, which is included-

(a) on a double line-

(i) between the outer most facing points and the Last Stop Signal of the station in either direction, or

(ii) between the Block Section Limit Board, where provided, and the last Stop signal of the station in either direction; or

(b) on a single line -

(i) between the Shunting Limit Boards or Advanced Starters (if any) or

(ii) between the outer most facing points, if there are no Shunting Limit Boards or Advanced Starters;

(55) "Subsidiary Rule" means a special instruction which is subservient to the General Rule to which it relates and shall not be at variance with any General Rule;

(56) "System of Working" means the system adopted for the time being for the working of trains on any portion of a railway;

(57) "Track Circuit" means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track, the rails of the track forming part of the circuit;

(58) "Train" means an engine with or without vehicles attached, or any self-propelled vehicle with or without a trailer, which cannot be readily lifted off the track;

S.R. 1.02(58)/1. Definition of Engines: The following terms are used to designate engines according to the work on which they are employed:-

(a) A train engine is an engine which hauls a running train beyond station limits;

(b) An Advance Pilot is an engine which runs in advance of a train as a Safety Precaution;

IndiaCode

(ग) सहायक इंजन – एक अतिरिक्त इंजन जो गाड़ी के साथ तब लगाया जाता है जब कि गाड़ी का इंजन उसका भार (लोड) अकेले खींचने में असमर्थ हो।

(घ) बैंकिंग इंजन – यह एक सहायक इंजन है जो गाड़ी की अधिक चढ़ाई पर मदद करता है, सामान्यतः यह गाड़ी को धक्का देता है।

(ड.) सहायता इंजन – जब किसी इंजन को दुर्घटना ग्रस्त, क्षतिग्रस्त, पटरी से उतरने या किसी दुर्घटना के कारण स्टेशन के सीमा के बाहर छोड़े गये इंजन/गाड़ी को लाने के लिये उसके स्थान पर भेजा जाता है।

(च) जुड़वा इंजन – गाड़ी इंजन, सहायक इंजन, सहायता इंजन, बैंकिंग इंजन के अलावा वह इंजन जो गाड़ी को स्टेशन सीमा अथवा सीमा के बाहर चलाने हेतु किसी गाड़ी के साथ जोड़ा जाता है।

(छ) एकल इंजन – यह इंजन किसी वाहन के बिना स्टेशन सीमा या सीमा के बाहर चलाया जाता है।

(ज) शंटिंग इंजन अथवा पायलट इंजन – गाड़ी/वाहनों की शंटिंग हेतु विशेष रूप से प्रयुक्त किया जाने वाला इंजन होता है।

(झ) युग्मक (मल्टीपल) इकाई – जब दो या अधिक इंजनों को आपस में विद्युतीय एवं निर्वात्/प्रेशर प्रणाली से जोड़कर केवल एक चालक दल द्वारा चलाया जाता है।

(59) ''गाड़ी परीक्षक'' का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से हैं जो गाड़ियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिये योग्यता प्राप्त है कि निरापद (सुरक्षित) परिचालन के उपयुक्त है और इसके अंतर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है, जो उस समय गाड़ी परीक्षक की ड्यूटी कर रहा है;

(60) ''द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था'' का अभिप्राय उस सिगनल व्यवस्था से है जिसमें प्रत्येक सिगनल, किसी एक समय में दो संकेतों में से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है;

1.03. स्टेशन वर्गीकरण :–

(1) इन नियमों के प्रयोजन के लिये, स्टेशन दो वर्गों में विभाजित किये जायेंगे– ब्लाक स्टेशन और ब्लाक रहित स्टेशन (नान ब्लाक स्टेशन)

(2) ब्लाक स्टेशन वे स्टेशन हैं जहां लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने के लिये संचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार लेना आवश्यक है और पूर्ण ब्लाक पद्धति में इन स्टेशनों की तीन श्रेणियां हैं। अर्थात् –

<u>'ए' क्लास स्टेशन :</u>
जहां गाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक वह लाइन, जिस पर गाड़ी को जाना है, होम सिगनल से आगे कम से कम 400 मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक क्लियर नहीं है;

<u>'बी' क्लास स्टेशन :</u>
जहां स्टेशन सेक्शन के अंदर गाड़ी के प्रवेश के लिये लाइन क्लियर होने से पहले ही गाड़ी के लिये लाइन क्लियर दिया जा सकता है;

<u>'सी' क्लास स्टेशन :</u>
वे ब्लाक हट हैं जहां गाड़ी के लिये आगमन अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि ठीक पहले आने वाली पूरी गाड़ी होम सिगनल से 400 मीटर आगे तक नहीं चली जाती एवं यात्रा जारी रखें हो। इसके अन्तर्गत मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट भी है।

(3) ब्लाक रहित (नान ब्लाक) स्टेशन या डी क्लास स्टेशन गाड़ियों के रूकने के ऐसे स्थान हैं जो दो क्रमिक ब्लाक स्टेशनों के बीच स्थित हैं और जो किसी ब्लाक सेक्शन की सीमा नहीं बनाते।

स.नि.1.03/1. <u>'डी' क्लास स्टेशन दो प्रकार के हैं</u>।

(क) वह स्टेशन जहां कोई बाहरी साइडिंग है, 'डी.के.' स्टेशन कहलाते हैं।

(ख) वह स्टेशन जहां कोई साइडिंग नहीं है, फ्लैग स्टेशन कहलाते हैं।

स.नि.1.03/2. <u>विशेष क्लास स्टेशन</u> – कोई भी ऐसा स्टेशन जिसका संचालन पूर्णतः ए,बी, सी या डी क्लास के अन्तर्गत न किया जा सकता हों, विशेष क्लास' माना जाएगा।

(c) An assisting engine is an extra engine attached to a train which is too heavy to be hauled by train engine alone;

(d) A banking engine is an assisting engine used to help a train up to heavy grade. It usually pushes the train;

(e) A relief engine is an engine sent out in the place of another engine which has broken down, has been damaged or has been derailed; or to bring in vehicle which through some accidents have been left outside station limits;

(f) An attached engine is an engine other than a train, assisting, banking or relief engine, attached to train running outside station limits;

(g) A light engine is an engine running outside station limits without vehicles attached.

(h) A shunting engine or pilot is an engine specially provided for shunting trains/or vehicles.

(i) A multiple unit - When two or more loco coupled together electrically and pneumatically, operated by one crew only.

(59) "Train Examiner" means a railway servant duly qualified to examine trains and certify their fitness for safe running and includes any other railway servant who may for the time being be performing the duties of a Train Examiner;

(60) "Two-Aspect Signalling" means a signalling arrangement in which each signal displays at any one time either of the two aspects.

IndiaCode

1.03. Classification of Stations-

(1) Stations shall, for the purpose of these rules, be divided into two categories-Block Stations and Non-Block Stations.

(2) Block stations are those at which the Loco Pilot must obtain an authority to proceed under the system of working to enter the block section with his train; and under the Absolute Block System consist of three classes-

Class 'A' Stations:

Where Line Clear may not be given for a train, unless the line on which it is intended to receive the train, is clear for at least 400 meters beyond the Home Signal, or up to the Starter signal;

Class 'B' Stations:

Where Line Clear may be given for a train before the line has been cleared for the reception of the train within the station section; and

Class 'C' Stations:

Block Huts, where Line Clear may not be given for a train, unless the whole of the last preceding train has passed complete at least 400 meters beyond the Home signals, and is continuing its journey, This will also include an Intermediate Block Post.

(3) Non-Block Stations or Class 'D' Stations are stopping places which are situated between two consecutive block stations, and do not form the boundary of any block section.

S.R.1.03/1. Class 'D' Stations are of two types-

(a) Those stations at which there is an outlying siding are 'DK' Station and

(b) Those stations at which there is no siding are called flag stations.

S.R. 1.03/2. Special Class Stations- Any station which is not worked wholly under 'A' 'B' 'C' or 'D' Class conditions is termed as Special Class Station.

अध्याय–2

रेल सेवकों को साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01. नियमों की प्रति देना – रेल प्रशासन द्वारा

(क) (1) प्रत्येक स्टेशन को,
(2) प्रत्येक इंजन शेड को, तथा
(3) ऐसे अन्य कार्यालयों को, जो वह निर्धारित करे, नियमों की एक प्रति,

(ख) प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गयी है, इन नियमों या नियमों के उसके कार्य से सम्बन्धित, भाग की एक प्रति, तथा

(ग) किसी भी रेल सेवक को उक्त नियमों की एक प्रति अथवा उक्त नियमों या उसके कार्य से संबंधित उन भागों का अनुवाद दिया जाएगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए गए हैं।

2.02. नियमों की प्रति की देखभाल – प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियम 2.01 में निर्धारित किए गए अनुसार इन नियमों की प्रति दी गई है

(क) उसमें सभी संशोधनों को समाविष्ट करता रहेगा।

(ख) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा।

(ग) इसकी प्रति खो जाने अथवा खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से इनकी नई प्रति प्राप्त करेगा, तथा

(घ) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कार्यरत कर्मचारियों को सभी शुद्धि पत्र मिल गए हैं और वे भी इस नियम के उपबंधों का पालन कर रहे हैं।

2.03. नियमों की जानकारी – प्रत्येक रेल सेवक–

(क) अपनी ड्यूटी से सम्बन्धित नियमों से परिचित रहेगा, चाहे उसे नियमों के प्रति या उसकी ड्यूटी से सम्बन्धित नियमों का अनुवाद दिया गया है अथवा नहीं, तथा रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है।

(ख) यदि कोई परीक्षायें निर्धारित की गयी हैं तो वह उसे पास करेगा।

(ग) स्वयं को आश्वस्त करेगा कि उसके अधीनस्थ कर्मचारियों ने खण्ड (क) और (ख) का अनुपालन किया है, और

(घ) यदि आवश्यक है तो अपने अधीनस्थ कर्मचारियों को वे नियम समझायेगा जो उन्हे लागू होते हैं।

स.नि.2.03/1. जिन रेल कर्मचारियों को अपनी ड्यूटी ठीक तरह से करने के लिए चश्मा लगाना निर्धारित किया गया हो उन्हें ड्यूटी पर आते समय अपने पास चश्मा अवश्य रखना चाहिए और जब वे वास्तव में ड्यूटी कर रहे हों तब उन्हें चश्मा अवश्य लगाना चाहिए। चालकदल के पास जब वे ड्यूटी पर हों, दो चश्में अवश्य होने चाहिए।

स.नि. 2.03/2. सभी गार्डों/लोको पायलटों/मोटरमैनों को जिन्हें स्वचालित सिगनलिंग सेक्शनों में कार्य करना अपेक्षित है, उन्हें इस प्रणाली से संबंधित नियमों के बारे में वर्ष में एक बार एक दिन का गहन प्रशिक्षण दिया जाएगा और इन नियमों के संबंध में उनकी जानकारी और दक्षता के प्रमाणस्वरूप सक्षमता प्रमाण–पत्रों को जारी/नवीनीकृत किया जाएगा।

इन सक्षमता प्रमाण–पत्रों पर यातायात निरीक्षक अथवा लोको निरीक्षक द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।

2.04. नियम पालन में सहयोग – प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी तथा अन्य संबंधित प्राधिकारी को करेगा।

2.05. अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम–

(1) प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिये जिम्मेदार है जो उसके कार्यभार में है,

(2) प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, अर्थात् :–
(क) रेल परिसरों में अतिचार
(ख) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,
(ग) स्वयं या अन्य लोगों की क्षति, और
(घ) रेल परिसरों में आग लगाना

2.06. नियमों और आदेशों का पालन–प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित का तत्परता से पालन करेगा, अर्थात :–

(क) सभी नियमों और विशेष अनुदेशों का, तथा

(ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधि संगत आदेशों का।

CHAPTER-II

RULES APPLYING TO RAILWAY SERVANTS GENERALLY

2.01. Supply of copies of rules-The RAILWAY ADMINISTRATION shall supply-

(a) A copy of these Rules-

(i) to each station.

(ii) to each locomotive running shed, and

(iii) to such other offices as it may prescribe,'

(b) to each railway servant on whom any definite responsibility is placed by the said rules, a copy of the rules, or of such portions thereof as relate to his duties, and

(c) to any railway servant a copy of these rules or translation of the said rules or of such portions thereof as relate to his duties, as may be prescribed by Special Instructions.

2.02 Upkeep of the copy of rules- Each railway servant, who has been supplied with a copy of these rules, as prescribed under rule 2.01 shall-

(a) keep it posted with all corrections.

(b) Produce the same on demand by any of his superiors

(c) obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced, and

(d) ensure that the staff working under him are supplied with all corrections and that they also comply with the provisions of this rule.

2.03. Knowledge of rules- Every railway servant shall-

(a) be conversant with the rules relating to his duties whether supplied or not with copy or translation of the rules relating to his duties and the Railway Administration shall ensure that he does so,

(b) pass the prescribed examinations, if any.

(c) satisfy himself that the staff working under him have complied with clauses (a) and (b), and

(d) if necessary, explain to the staff working under him, the rules so far as these apply to them.

S.R.2.03/1. Railway employees for whom glasses have been prescribed for the proper performance of their duties must be equipped with a pair of glasses when coming on duty. They must wear them when actually on duty. Running staff must be in possession of two pairs of glasses. while they are on duty.

S.R. 2.03/2. All Guards/Loco pilots/Motormen, who are required two work on Automatic Signalling sections shall be imparted one day's intensive course once in a year about the rules pertaining to this system and competency certificates issued/renewed in token of their knowledge and proficiency in these rules.

These competency certificates should be signed by a Traffic Inspector or Loco Inspector.

2.04 Assistance in observance of rules - Every railway servant shall render assistance in carrying out these rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authority concerned.

2.05 Prevention of trespass, damage or loss-

(1) Every railway servant is responsible for the security and protection of the property of the Railway Administration under his charge.

(2) Every Railway servant shall endeavour to prevent-

(a) trespass on railway premises.

(b) theft, damage or loss of railway property,

(c) injury to himself and others, and

(d) fire in railway premises.

2.06 Obedience to rules and orders - Every railway servant shall promptly observe and obey-

(a) all rules and special instructions, and

(b) all lawful orders given by his superiors.

2.07. ड्यूटी पर उपस्थिति – प्रत्येक रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उतनी अवधि के लिये ड्यूटी पर उपस्थित रहेगा जो इस बारे में रेल प्रशासन निश्चित करें और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वह वहां भी उपस्थित होगा।

2.08. ड्यूटी से अनुपस्थिति –

(1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा। अपनी उपस्थिति के लिये नियम घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता, तब तक वह अपनी ड्यूटी कार्यभार नहीं छोड़ेगा।

(2) यदि ड्यूटी करता हुआ कोई रेल सेवक बीमारी के आधार पर ड्यूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा और तब तक अपनी ड्यूटी से नही हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

स.नि.2.08/1. <u>स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर का कार्य के घंटों के दौरान ब्लाक कार्यालय या केबिन से बाहर जाना–</u>

(क) यदि किसी स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर को किसी अपरिहार्य कारणवश कुछ मिनटों के लिये ब्लाक कार्यालय या केबिन के बाहर जाना पड़े तो उसे अनियंत्रित खंडों पर, दोनो सिरों के स्टेशनों को ब्लाक टेलीफोन पर इस बात की सूचना दे देनी चाहिए। नियंत्रित खंड पर नियंत्रक की अनुमति पहले से प्राप्त कर लेनी चाहिए। जिन स्टेशनों पर "लाकअप लीवर" लगा हो वहाँ उसे "लाक–अप लीवर" से जिस स्थिति में लीवर हो उन्हें उसी स्थिति में बाँधकर उसकी चाबी अपने पास रख लेना चाहिए। ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को जब कभी कार्यालय से बाहर जाने की आवश्यकता पड़े तो उसे भी ब्लाक उपकरणों एवं स्लाइड उपकरणों में ताला लगाकर उनकी चाबियाँ एवं प्राइवेट नंबर शीट अपनी निजी अभिरक्षा में रख लेना चाहिए।

(ख) यदि किसी भी सिरे के स्टेशन मास्टर या नियंत्रक को यह जानकारी हो कि किसी गाड़ी के लिये लाइन क्लियर की आवश्यकता होगी तो उसे, कुछ देर के लिये कार्यालय छोड़कर जाने के इच्छुक स्टेशन मास्टर को सन्निकट आनेवाली गाड़ी के बारे में सूचित कर देना चाहिए।

(ग) ब्लाक कार्यालय या केबिन में एक परिचालन कर्मचारी को रखना चाहिए जो ब्लाक या स्लाइड उपकरणों का संचालन न करे और न किसी अन्य अनधिकृत व्यक्ति को ऐसा करने दे।

2.09. मदिरा तथा अन्य नशीली, खुमारी, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उससे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन–

(1) डयूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक, चाहे वह गाड़ी के संचालन से सीधा संबंधित है या नहीं, नशे की अवस्था में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जो किसी प्रकार की मदिरा तथा अन्य नशीली खुमारी, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं के सेवन से, कार्य निष्पादन की उसकी क्षमता को क्षीण करे।

(2) गाड़ी के संचालन से सीधा संबंधित कोई भी रेल सेवक, अपनी ड्यूटी आरंभ करने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुएं नहीं लेगा या उनका प्रयोग नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसे किसी पेय, औषधि या उनसे बनी हुई वस्तु सेवन नहीं करेगा।

स.नि. 2.09/1. जब भी कोई ऑन डयूटी या ऑफ ड्यूटी रेल कर्मी कार्य स्थल पर नशे की दशा में पाया जाय या नशे में होने का शक हो, तो ऐसे कर्मी की सेवा सहज रूप में समाप्त की जा सकती है। इस स्थिति में दो निष्पक्ष लिखित साक्ष्य लिये जायें और जहां तक संभव हो, स्थिति की मेडिकल रिपोर्ट प्राप्त की जानी चाहिए। नशे में पाये गये कर्मी को रिलीफ की व्यवस्था कर अविलम्ब कार्यभार मुक्त किया जाय एवं नियंत्रक को रिपोर्ट कर साथ–साथ संदर्भ रिपोर्ट तथा मेडिकल जाँच सक्षम अधिकारी को आवश्यक कार्यवाही के लिए प्रेषित की जाये।

2.10. रेल सेवकों का आचरण – प्रत्येक रेल सेवक :–

(क) डयूटी के समय बिल्ला व वर्दी यदि निर्धारित की गई है, पहनेगा और देखने में साफ सुथरा रहेगा।

(ख) चुस्त, सभ्य और शिष्ट रहेगा।

(ग) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा और न स्वीकार करेगा,

(घ) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता देगा और सही जानकारी देने में पूरी सावधानी बरतेगा।

(ड.) पूछे जाने पर, बेहिचक अपना नाम और पदनाम बतायेगा।

2.07 Attendance for duty - Every railway servant shall be in attendance for duty at such times and places and for such periods as may be fixed in this behalf by the Railway Administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required.

2.08 Absence from duty-

(1) No railway servant shall, without the permission of his superior, absent himself from duty or alter his appointed hours of attendance or exchange duty with any other railway servant or leave his charge of duty unless properly relieved.

(2) If any Railway servant while on duty desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior and shall not leave his duty until a competent railway servant has been placed in charge thereof.

S.R. 2.08/1. Station Master or Cabin Master leaving Block Offices or Cabins during the hours of duty-

(a) If a Station Master, or a Cabin Assistant Station Master or Cabin Master has to leave his Block Office or Cabin for a few minutes, for any unavoidable reason, he should on uncontrolled section, advise the stations on either side on the block telephone of the fact. On a Controlled section, the Controller's permission must first be obtained. At stations where a lock-up lever is provided, he must also lock the levers in whatever position they may be, by means of the lock-up lever and keep the key of that lever in his possession. The Station Master on duty shall also lock the block Instruments, slide Instruments/Panel and keep the keys and also the Private Number sheet in his personal custody whenever he has the occasion to leave the Office.

(b) If the Station Master on either side or the Controller knows that line clear will be required for a train, he should advise the station Master who wishes to leave his office temporarily of the impending approach of a train.

(c) A railway employee of traffic department should be left in SM's Office/Cabin.This person must not operate any gear/instrument nor allow unauthorized person to operate them.

2.09. Taking alcoholic drink sedative, narcotic, stimulant drug or preparation-

(1) While on duty, no railway servant shall, whether he is directly connected with the working of trains or not, be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of is having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.

(2) No railway servant, directly connected with the working of trains, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation when on duty.

S.R.2.09/1. When any railway servant found intoxicated at the working place, either On duty or Off duty or suspected to be in a state of intoxication will be liable to summary dismissal. The evidence of two independent witnesses and if possible, a medical report regarding his condition should be obtained. Arrangement for his relief should be immediately made and matter reported to the controller and concern report along with medical report should be forwarded to competent authority for necessary action.

2.10. Conduct of railway servants-A railway servant shall-

(a) wear the badge and uniform, if prescribed, and be neat and tidy in his appearance while on duty,

(b) be prompt, civil and courteous,

(c) not solicit or accept illegal gratification,

(d) give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public, and

(e) when asked, give his name and designation without hesitation.

2.11. संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य –

(1) प्रत्येक रेल सेवक –

(क) देखेगा कि जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये हर प्रयत्न किया गया है,

(ख) ऐसी हर घटना की, जिसकी उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्यचालन पर असर पड़ता हो, रिपोर्ट, अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा, और

(ग) दुर्घटना अथवा अवरोध उत्पन्न होने पर तथा मांग की जाने पर सभी संभव सहायता देगा।

(2) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि:–

(क) कोई सिगनल खराब है,

(ख) रेल पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी सम्भावना है।

(ग) गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा

(घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ हैं जिनके कारण गाड़ियों के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में, कोई बाधा पड़ने की संभावना है, तो वह दुर्घटना रोकने के लिये उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्यवाई करेगा, और यदि आवश्यक है तो यथासंभव शीघ्र साधनों द्वारा सबसे समीप के स्टेशन–मास्टर को उसकी सूचना देगा।

परन्तु यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो, तो वह रोक (स्टाप) हैंड–सिगनल नहीं दिखायेगा बल्कि चिल्लाकर, संकेत करके या अन्य दूसरे तरीकों से लोको पायलट या गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

स.नि. 2.11/1. खराब रेल–पथ –

(1) <u>लोको पायलट द्वारा की जाने वाली कार्यवाही</u> – जब लोको पायलट रेल पथ पर झटका (लर्च) या किसी असाधारण स्थिति का अनुभव करे तो वह लोकेशन (कि0मी0) नोट करेगा एवं –

(क) दोहरी लाइन वाले खण्ड पर विपरीत लाइन पर आने वाली गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने हेतु फ्लेशर लाइट चालू करेगा। उसे गार्ड एवं दूसरे रेल कर्मचारियों का ध्यान आकर्षित करने के लिये खतरे की छोटी सीटी भी लगातार बजानी चाहिए।

(ख) जहां संभव हो, विपरीत लाइन के लोको पायलट, गार्ड एवं दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों को वाकी टाकी पर सूचित करेगा।

(ग) यदि आगे आई.बी.एस. है तो, आई.बी.एस. पर गाड़ी रोक कर, सिगनल पोस्ट पर लगे फोन द्वारा स्टेशन मास्टर को परिस्थिति की सूचना देगा।

(घ) फ्लेशर लाइट जलाते हुए सावधानीपूर्वक अगले ब्लाक स्टेशन तक पहुंचेगा।

(ड.) प्रथम ब्लाक स्टेशन पर पहुंचते समय, अपनी गाड़ी को इस प्रकार रोकेगा कि स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को "गाड़ी सेक्शन से बाहर" का संकेत न दे सके अर्थात सेक्शन क्लियर न कर सके।

(च) खराब रेल पथ का निर्माण खराबी का प्रकार एवं अपने विवेक से गति प्रतिबंध जिस पर प्रभावित क्षेत्र से गाड़ी संरक्षा सहित गुजर सकती है, सूचित करते हुए स्टेशन मास्टर को एक लिखित मेमो जारी करेगा एवं स्टेशन मास्टर से पावती लेगा।

(छ) इकहरी लाइन वाले सेक्शन पर जहां लागू हो, स्टेशन मास्टर को मेमो देकर चालक दल उसकी पावती प्राप्त करने के पहले टोकन (प्रस्थान प्राधिकार) जमा नहीं करेगा।

(2) <u>विपरीत लाइन पर चलने वाले लोको पायलट द्वारा की जाने वाली कार्यवाही</u> – विपरीत लाइन का लोको पायलट, "फ्लेशर लाइट" आन स्थिति में देख कर,

(क) किसी भी अवरोध पर रोकने हेतु, अपनी गाड़ी को नियंत्रित करेगा एवं अगले स्टेशन तक अपनी गाड़ी की गति 15 कि.मी. प्र.घं. रखेगा। यदि लाइन जिस पर वह चल रहा है अवरोधित है तो गाड़ी एवं लोको पायलट के द्वारा सा.नि.6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव किया जायेगा।

(ख) अगले स्टेशन पर गाड़ी रोक कर घटना एवं यदि आवश्यकता हो तो सहायता की सूचना देगा।

(3) <u>गार्ड द्वारा की जाने वाली कार्यवाही</u> – रेल पथ पर झटका (लर्च) या किसी असाधारण स्थिति का अनुभव करने पर वह –

(क) गाड़ी के लोको पायलट को तथा जहां संभव हो दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों को वॉकी–टॉकी या समीपस्थ समपार गेट फोन द्वारा सूचित करेगा। सवारी गाड़ी के गार्ड, सेक्शन में स्थित टेलीफोन पोस्ट के माध्यम से उक्त सूचना दे सकते हैं।

(ख) साथ–साथ सुनिश्चित करेगा कि लोको पायलट के द्वारा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को घटना की जानकारी दे दी गयी है।

2.11 Duty for securing safety-

(1) Every Railway servant shall-

(a) see that every exertion is made for ensuring the safety of the public,

(b) promptly report to his superior any occurrence affecting the safe or proper working of the railway which may come to his notice, and

(c) render on demand all possible assistance in the case of an accident or obstruction.

(2) Every Railway servant who observes-

(a) that any signal is defective,

(b) any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works,

(c) anything wrong with a train, or

(d) any unusual circumstances likely to interfere with the safe running of trains, or the safety of the public, shall take immediate steps, such as the circumstances of the case may demand, to prevent accident; and where necessary, advise the nearest Station Master by the quickest possible means:

Provided that in the case of a train having parted, he shall not show a Stop hand signal but shall endeavour to attract the attention of the Loco Pilot or Guard by shouting, gesticulating or other means.

S.R.2.11/1. Defective Permanent Way-

(1) Action to be taken by Loco Pilot:- In the event of experiencing a lurch or any abnormal occurrence in the track, he shall note down the location and:

(a) switch on the flasher light to attract the attention of the Loco Pilot of a train approaching on opposite road on double line sections. He should also sound short whistles frequently to apprise the Guard and other Railway staff of the danger.

(b) advise the Loco Pilot of the train on opposite road, Guard and SMs of the stations on either side on walkie-talkie, wherever possible.

(c) if there is an IBS ahead, stop the train at IBS and advise the circumstances to the SM of the station in rear through the phone provided at the signal post.

(d) proceed to next block station cautiously with keeping flasher light 'ON'

(e) while approaching the first block station, bring his train to stop in such a manner that the SM could not give 'Train Out of Section' signal to the station in rear.

(f) issue written memo specifying the location where the defect was noticed, the nature of the defect and the speed at which, in the opinion of the Loco Pilot, trains may pass safely over the affected area, and obtain acknowledgement from the SM.

(g) on single line section, wherever applicable, not surrender tangible authority to proceed, till the memo issued to the SM and acknowledgement obtained.

(2) Action to be taken by the Loco Pilot of opposite road:- Loco Pilot of opposite road, after seeing flasher light "ON" shall:-

(a) at once take action to stop his train short of any obstruction and continue his journey at the speed of 15 KMPH up to next station. If however, he finds that the line on which he is to proceed is obstructed the Loco Pilot and Guard of the train will protect the train in accordance with G.R. 6.03.

(b) stop at the next station and report the occurrence and the assistance required, if any.

(3) Action to be taken by Guard:- In the event of experiencing a lurch or any abnormal occurrence in the track, he shall:

(a) advise to the Loco Pilot/SMs on either side on walkie-talkie, wherever possible.

(b) ensure that the matter is reported by the Loco Pilot to the SM of the next station.

IndiaCode

(4) <u>स्टेशन मास्टरों द्वारा की जाने वाली कार्यवाही</u> – लर्च (झटका) संबंधी संदेश प्राप्तकर्ता स्टे. मा. निम्न कार्यवाही करेंगे –

(क) प्रभावित खण्ड की ओर जाने वाली सभी गाड़ियों को रोक कर 15 कि.मी. प्र.घं. अथवा लर्च की सूचना देने वाले लोको पायलट द्वारा सूचित की गई गति जो भी न्यूनतम हो, का सतर्कता आदेश, (सेक्शन इंजीनियर/रेल पथ या ए.डी.ई.एन. द्वारा सामान्य गति के लिये 'रेल पथ सुरक्षित' का प्रमाण पत्र जारी करने तक) जारी करेगा।

(ख) पीछे वाले स्टेशन मास्टर, सेक्शन इंजी. (रेल पथ)/ए.डी.ई.एन. तथा खंड नियंत्रक को सूचना देगा एवं प्राइवेट नम्बर एक्सचेन्ज करेगा। पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर उपरोक्त प्रकार गाड़ियों को रोक कर सर्तकता आदेश जारी करेगा।

(ग) सेक्शन इंजी. (रेल पथ)/ए.डी.ई.एन. द्वारा रेलपथ, सुरक्षित प्रमाण पत्र मिलने पर सर्व संबंधित को सूचित करेगा।

(5) <u>खण्ड नियंत्रक द्वारा की जाने वाली कार्यवाही</u> – उपरोक्त अनुसार खण्ड नियंत्रक सर्व संबंधित को सूचित करेगा एवं सर्तकता आदेश जारी करना सुनिश्चित करेगा।

(6) <u>सेक्शन इंजी. (रेल पथ) द्वारा की जाने वाली कार्यवाही</u> – 'क्षतिग्रस्त रेल पथ' की सूचना मिलने पर सेक्शन इंजी. (रेल पथ) निम्न कार्यवाही करेगा –

(क) स्थल पर जितनी जल्दी हो सके पहुंचेगा एवं स्थल का पूर्णतः (दोनों रेल पथ) निरीक्षण कर विस्तृत विवरण नोट करेगा।

(ख) रेल पथ की खराबी यदि कोई है तो ठीक कराने का प्रबंध करेगा।

(ग) आवश्यकतानुसार गति प्रतिबंध को जारी/समाप्त करेगा तथा संबंधित स्टे.मा. को मीमो/सूचना देगा।

(घ) ए.डी.ई.एन./डी.ई.एन. को विस्तृत रिपोर्ट देगा और वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक एवं वरि. मंडल संरक्षा अधिकारी को उसकी प्रतिलिपि देगा।

स.नि. 2.11/2. <u>खराब इंजनों का चलाना</u> – यदि लोको पायलट की राय में इंजन में किसी प्रकार की असमानता या दिक्कत है तो लोको पायलट को अपने विवेक के अनुसार गाड़ी की गति उतनी कम कर देनी चाहिये जितनी की वह सुरक्षित समझे और तुरंत पूर्ण स्थिति की जानकारी डीजल पावर कंट्रोलर/ट्रेक्शन लोको कन्ट्रोलर को देनी चाहिये। डीजल पावर कन्ट्रोलर/ट्रैक्शन लोको कन्ट्रोलर तुरंत ही इसकी जानकारी पावर तथा ट्रैक्शन अधिकारियों को देंगे। इंजन पुनः चलाने से पहले इन अधिकारियों की अनुमति लेनी चाहिए, यह निर्देश सभी प्रकार के इंजनों के लिये लागू होंगे।

स.नि. 2.11/3. <u>रेल पथ पर या गाडी में विस्फोट</u> –

(क) विस्फोट की आवाज सुनते ही लोको पायलट को शीघ्र अपनी गाड़ी खड़ी करनी चाहिये और क्षति की मात्रा जानने के लिये गार्ड के साथ विस्फोट स्थल पर रेलपथ की जाँच करनी चाहिये, यदि लोको पायलट उचित समय में गाड़ी खड़ी न करे तो गार्ड को अपने डिब्बे में दिये वाल्व के जरिये सतर्कतापूर्वक निर्वात ब्रेक/एयर प्रेशर द्वारा लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना चाहिए। गाड़ी खड़ी करानी चाहिए।

(ख) लोको पायलट भी गार्ड के साथ गाड़ी की जाँच करेंगे तथा गाड़ी को थोड़ा या कोई नुकसान न पहुँचा हो और अगले ब्लाक स्टेशन तक गाड़ी ले जाने में कोई खतरा न हो तो अगले ब्लाक स्टेशन तक गाड़ी ले जायी जायेगी और वहाँ पहुँचने पर गार्ड तथा लोको पायलट दोनों ही संयुक्त रूप से स्टेशन मास्टर को इस घटना की रिपोर्ट देंगे।

(ग) यदि रेल पथ को इतना अधिक नुकसान पहुँचा हो कि उसके कारण वह असुरक्षित हो गया हो तब रेलपथ का सा.नि. 6.03 के अनुसार बचाव करने के लिये उक्त स्थान पर पटाखों के साथ एक सक्षम रेल कर्मचारी छोड़ा जायेगा।

(घ) गार्ड एवं लोको पायलट से रिपोर्ट मिलने पर स्टेशन मास्टर तुरन्त नियंत्रक को सूचना देगा जो अगले टर्मिनल स्टेशन पर गाड़ी तथा इंजन को भली भांति जाँच करने के लिये प्रधान गाड़ी परीक्षक और लोको फोरमैन को सूचित करेगा। नियंत्रक इसकी सूचना खण्ड अभियन्ता (रेलपथ) को भी देगा, जो उस स्थान पर जायेगा, रेल पथ की जाँच करेगा। और उसे ठीक करने के लिये आवश्यक सावधानी बरतेगा और यदि आवश्यक हुआ तो गति प्रतिबंध भी लगायेगा। स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को शीघ्र ही संदेश भेजेगा, जो उसकी पावती देगा और जिस खंड के खराब होने के बारे में रिपोर्ट की गयी है, उसके दोनों सिरों के स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों को रोककर लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेंगे, जिसमें किलोमीटर, दूरी और गति–प्रतिबंध का उल्लेख रहेगा। अनियंत्रित खंडों पर स्टेशन मास्टर के वही कर्तव्य होंगे जो ऊपर नियंत्रक के लिये निर्धारित किये गये हैं।

(4) Action to be taken by SMs:- On receipt of lurch message from the Loco Pilot/Guard, the SM shall:

(a) immediately stop all the trains proceeding to affected section and issue caution orders to the Loco Pilots specifying the kilometerage and the speed restriction of 15 KMPH or such less speed as specified by the Loco Pilot who has reported the lurch till the track is certified safe by the SE (P.Way) or ADEN for resumption of normal speed.

(b) issue a message to the SM of the station in rear, the SE (P.Way) ADEN and Section Controller under exchange of private number. The SM shall take action to stop trains and issue caution orders as above.

(c) on getting safe certificate from SE (P.Way) or ADEN, advise all concerned accordingly.

(5) Action by Section Controller:- Section Controller will advise all concerned and ensure issue of the caution order as mentioned above.

(6) Action by SE (P.Way):- On receipt of report of defective track, the S.E. (P.Way) shall-

(a) Proceed as quickly as possible to the site, inspect the affected section (both tracks) completely and record particulars in detail.

(b) Arrange to rectify the track defect, if any.

(c) Remove or modify the speed restrictions imposed, as found necessary.

(d) Submit a detailed report to the ADEN/DEN and copy to the Sr. DOM and Sr. DSO.

S.R.2.11/2. Running of Defective Locomotives:- If, in the Loco Pilot's opinion, the running of a locomotive is, in any way abnormal, the Loco Pilot must exercise his discretion to reduce the speed of the train to an extent, which he considers safe, and he should immediately report the full circumstances to the Diesel Power Controller/Traction Loco Controller. The Diesel Power Controller/Traction Loco Controller must immediately refer the matter to his Power/Traction Officer. The permission of the latter must be obtained before the engine is put back in service. These instructions refer to all types of locomotives.

S.R.2.11/3. Explosion on track or train -

(a) On hearing an explosion, the Loco Pilot must stop his train as soon as possible, and examine the track along with the Guard at the site of the explosion to ascertain the extent of the damage. If the Loco Pilot does not bring the train to a stand within a reasonable time, the Guard shall draw the attention of the Loco Pilot on walkie-talkie and by cautiously applying the vaccuum/air pressure by means of the Guards Van Valve.

(b) The Loco Pilot shall also examine the train along with the Guard and if little or no damage has been done to the train and if it is safe for the train to proceed to the next block station, the train will be taken ahead to the next block station and the Guard and Loco Pilot will jointly report the occurrence to Station Master on duty.

(c) If the damage to the track is so serious as to render the track unsafe, a competent Railway servant will be left at the site with detonators to protect the spot in accordance with G.R. 6.03.

(d) On receipt of a report from the Loco Pilot and the Guard, the Station Master must immediately advise the Controller, who will inform all concern for a thorough examination of the train and the engine at the next terminal station. The Controller will also advise the Section Engineer (P.Way), who will proceed to the spot, inspect the track and take such precautions as necessary to put the track right and impose speed restrictions, if necessary. The Station Master immediately issue a message to the Station Master at the other end who must acknowledge the same and the Station Masters at both ends of the reported section must stop all trains and issue caution orders to Loco Pilots, specifying the kilometrage and the speed restriction. The duties prescribed above for the Controller will devolve on the Station Master on uncontrolled sections.

(ड.) कोई भी गाड़ी प्रभावित स्थान पर से 15 कि.मी. प्र.घं. की गति अथवा रिपोर्ट करने वाले लोको पायलट द्वारा बताई गति जो भी कम हो से अधिक गति पर तब तक नहीं चलेगा, जब तक कि सेक्शन इंजी./रेलपथ या सहायक मंडल इंजीनियर, रेलपथ को सामान्य गति से पुनः गाड़ी चलाने के लिये प्रमाणित न कर दें और तभी स्टेशन मास्टर उन सभी व्यक्तियों को एक "सर्व संबंधित संदेश" भेजेगा जिन्हें आरंभ में मूलतः यह सूचना भेजी गई थी।

स.नि.2.11/4. तूफान और तेज हवा में गाडियों के संचालन में सावधानियाँ –

(i) जब मौसम विभाग से चक्रवात, तूफान या तेज आँधी के लिये चेतावनी संदेश प्राप्त होता है या तेज हवा होने का कोई कारण या ऐसा कोई कारण जिससे यात्रियों अथवा गाड़ी इत्यादि की संरक्षा खतरे में है, तो स्टेशन मास्टर, गार्ड तथा लोको पायलट से सम्पर्क स्थापित करके गाड़ी को स्टेशन पर खड़ी रखेगा और किसी भी गाड़ी को अपने स्टेशन की ओर आने के लिये लाइन क्लियर तब तक नहीं देगा, जब तक कि तूफान कम न हो जाये और वह समझता हो कि स्थिति गाड़ी संचालन के लिये सुरक्षित है।

(ii) यदि गाड़ी यात्रा के दौरान चक्रवात् तूफान अथवा तेज हवा में फँस जाती है और लोको पायलट/चालक दल की दृष्टि में गाड़ी की संरक्षा को खतरा पैदा हो सकता है, वह अपनी गाड़ी की गति को तुरन्त नियंत्रित करेगा और उसे प्रथम सुरक्षित स्थान पर रोकेगा, इस बात को ध्यान रखते हुये कि गाड़ी गोलाई, या ऊँची कटान और पुल पर (या उसके करीब) खड़ी न हो। लोको पायलट अपनी गाड़ी सावधानीपूर्वक बिना किसी झटके के खड़ी करेगा। अपनी गाड़ी दोबारा चलाने के पहले गार्ड से संबंध स्थापित करेगा जब चक्रवात तूफान या तेज हवा कम हो गई और गाड़ी चलाने के लिये संरक्षित हो। तब लोको पायलट गाड़ी पुनः चलाने के पूर्व गार्ड से संबंध स्थापित कर स्टेशन पर स्टे. मा. की अनुमति पर तथा मध्यखंड में गार्ड की अनुमति पर यात्रा आरंभ करेगा।

(iii) गार्ड तथा चालक दल गाड़ी में यात्रा करते हुए रेल कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने की कोशिश करेंगे कि सवारी डिब्बों के दरवाजे/खिड़कियाँ यात्रियों द्वारा खोल दिये गये हैं और हवा का स्वतंत्र प्रवाह सवारी डिब्बे में से हो रहा है।

स.नि.2.11/5. किसी दुर्घटना ग्रस्त होने वाली गाड़ी से यात्रा कर रहे सभी आन ड्यूटी या अन्य रेल कर्मचारियों को अविलंब गार्ड को अपनी उपस्थिति सूचित करनी चाहिए एवं आवश्यकतानुसार सहायता/राहत कार्यों में अपनी सेवाएं समर्पित करनी चाहिए।

टिप्पणी– सा.नि. 2.11 के अधीन स.नि. के अतिरिक्त स.नि. 6.07/1, 6.07/2, 6.07/3 एवं 6.07/4 भी देखें।

(e) No train must pass over the affected spot at a speed exceeding 15 kilometers per hour or such less speed as the reporting Loco Pilot may have specified, until the Senior Section Engineer (P.Way) or the Assistant Engineer has certified the track safe for the resumption of normal speed, when the station Master will issue an "All concerned message" to all those originally advised.

S.R.2.11/4. Precautions to be taken for working of trains during storm and strong wind:-

(i) When the warning message forecasting cyclone, storm or strong wind has been received from the Meteorological Department and/or there is a reasonable doubt that severe storm is going to break out endangering the safety of passengers, trains, etc. the Station Master shall, in consultation with the Guard and the Loco Pilot of the train detain the train and also refuse to grant Line Clear to a train coming to his station until storm abates and he considers movements of trains safe.

(ii) Should a train be caught on the run in cyclone, storm or strong wind of an intensity which, in the opinion of the Loco Pilot, is likely to endanger the safety of the train he shall immediately control the speed of his train and bring it to a stop at the first convenient place taking care as far as possible to avoid stoppage of the train at places like sharp curves, high embarkments and bridges (including approaches there of). In controlling the speed and bringing the train to halt, the Loco Pilot shall stop his train carefully and without a jerk. He shall restart the train in consultation with the Guard only after the cyclone, storm or strong wind abates and it is considered safe to proceed.

(iii) The Guard and the Loco Pilot/Assistant Loco Pilot of the train in co-operation with the railway staff travelling in the train shall try to see that doors and windows of the coaches are kept open by the passengers to allow free passage of the wind through the coaches.

S.R.2.11/5. All Railway men on duty or otherwise travelling by the train involved in an accident should report to the Guard without any delay whatsoever to render their services in relief/rescue operations.

Note : In addition to SR's under GR 2.11 also refer SR 6.07/1, 6.07/2, 6.07/3 & 6.07/4

अध्याय – 3

सिगनल

क. साधारण उपबन्ध

3.01. सिगनलों का साधारण उपयोग – इन नियमों में निर्धारित सिगनलों का उपयोग गाड़ियों का संचालन नियंत्रण करने के लिये उन सभी दशाओं में किया जाएगा जिनमें अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अपवाद की अनुमति नहीं दी गई है।

3.02. सिगनलों के प्रकार – गाड़ियों का संचालन नियंत्रण करने के लिये प्रयोग होने वाले सिगनल निम्नलिखित हैं, अर्थात् :–

(क) स्थावर (फिक्स्ड) सिगनल,
(ख) हैंड सिगनल, तथा
(ग) पटाखा सिगनल

3.03. रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग – इन नियमों में, रात्रि में उपयोग के लिये निर्धारित सिगनलों का प्रयोग सुरंगों में और धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, दिन के समय भी किया जायेगा।

3.04. सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं की स्थापना, सिगनल भुजाओं की पेंटिंग –

(1) स्थावर सिगनल उनकी ओर आती हुई गाड़ियों के लोको पायलटों को स्पष्ट दिखाई देना चाहिए और जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है, तब तक उन्हें संबंधित लाइन के ठीक बाँई ओर या ऊपर लगाया जाएगा।

(2) सेमाफोर सिगनलों की भुजाएं इस प्रकार लगाई जाएगी कि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट की ओर से देखने पर, खम्भे के बाई ओर हों।

(3) (क) खंड (ख) और (ग) में जैसा उपबंधित (क्लाज) है उसके सिवाय, सिगनल भुजाओं के उससे नियंत्रित गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले भाग में उसी रंग का पेंट किया जाएगा जिस रंग का, उस सिगनल की 'ऑन' अवस्था में प्रकाश रहता है और उस पर एक सफेद धारी भी रहेगी और उसके पृष्ठ भाग पर सफेद पेंट और काली धारी रहेगी। ये धारियाँ भुजा के अन्तिम सिरे के समानान्तर होंगी।

(ख) यदि भुजा का रंग पीला है तो गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले उसके भाग में सफेद धारी के स्थान पर काली धारी होगी।

(ग) बुलावा सिगनल की भुजाओं के गाड़ी के सम्मुख पड़ने वाले भाग पर सफेद पेंट और लाल धारी तथा पृष्ठ भाग पर सफेद पेंट और काली धारी होगी।

स.नि. 3.04 / 1. (i) सेक्शन इंजी. (रेलपथ), सेक्शन इंजी. (सिगनल), यातायात निरीक्षक एवं लोको निरीक्षक द्वारा सेक्शन के दोनों दिशाओं के सभी सिगनलों एवं रिपीटरों की पर्याप्त दूरी से दृश्यता जांचने के लिए दिन एवं रात्रि के समय कम से कम तीन माह में एक बार संयुक्त रूप से निरीक्षण किया जायेगा। इस निरीक्षण के परिणाम की संयुक्त रिपोर्ट वरि.मं. परि. प्रबन्धक को भेजी जायेगी।

(ii) उक्त निरीक्षण के अलावा, सम्बन्धित विभागों के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों एवं अधिकारियों को सिगनलों के उचित रख–रखाव को सुनिश्चित करने के लिए नियमित निरीक्षण करना चाहिए।

ख. स्थावर (फिक्स्ड) सिगनलों का वर्णन

3.05. स्थावर (फिक्स्ड) सिगनलों का प्रयोग –

(1) यदि कोई अनुमोदित विशेष अनुदेश नहीं है तो, सभी रेलों पर इन नियमों में निर्धारित स्थावर (फिक्स्ड) सिगनल लगाए जाएंगे।

CHAPTER-III

SIGNALS

A. General Provisions

3.01. General use of signals- The signals prescribed in these rules shall be used for controlling the movement of trains in all cases in which exceptions are not allowed by approved special instructions.

3.02. Kinds of signals:- The signals to be used for controlling the movement of trains shall be-

(a) fixed signals,

(b) hand signals, and

(c) detonating signals

3.03. Use of night signals by day-The signals prescribed in these rules for use by night shall also be used by day in tunnels and in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility.

3.04. Placing of signals and signal arms; painting of signal arms:-

(1) Fixed signals shall be clearly visible to the Loco Pilots of trains approaching them and shall be placed immediately to the left of or above the line to which they refer unless otherwise authorised by special instructions.

(2) In case of semaphore signals, signal arms shall be placed on left hand side of the post as seen by the Loco Pilot of any approaching train to which they refer.

(3) (a) Except as provided for in clauses (b) and (c), signal arms shall be painted the same colour as the light exhibited in the 'On' position with white bar on the side facing trains to which they refer and white with a black bar on the other side. Such bars shall be parallel with the end of the arms.

(b) In the case of a yellow arm, a black bar shall take the place of the white bar on the side facing trains.

(c) Calling-on arms shall be painted white with a red bar on the side facing trains to which they refer, and white with a black bar on the other side.

S.R.3.04/1. (i) All signals on a section in both directions, must be inspected jointly by SE (P.Way), SE (Signal), Traffic Inspector and Loco Inspector both by day and by night at least every quarter, to see whether the signals of their repeaters are clearly visible from the adequate distance. A joint report shall be made to Sr. Divisional Operations Manager on the result of such inspections.

(ii) In addition to this, senior supervisors and officers of the concerned departments should carry out inspections regularly to ensure that the signals are properly maintained.

B. Description of Fixed Signals

3.05. Use of fixed signals-

(1) Except under approved special instructions, all railways shall be equipped with fixed signals as prescribed in these rules.

(2) सेमाफोर सिगनल के संकेत दिन में उसकी भुजा की स्थिति से और रात्रि में एक बत्ती या बत्तियों द्वारा प्रदर्शित किए जायेंगे।

टिप्पणी :– इस अध्याय में दिये गये चित्रों में, जो मापक्रम के अनुसार नहीं बने हैं, सेमाफोर सिगनल का दिन का संकेत भुजा की स्थिति के द्वारा और रात्रि का संकेत, संबंधित सिगनल के दाहिनी ओर बत्ती या बत्तियों द्वारा दिखाया गया है।

(3) रंगीन बत्ती और स्थिति बत्ती वाले सिगनल के संकेत दिन और रात्रि दोनों समय, एक से ही होगे और वे स्थावर (फिक्स्ड) बत्ती या बत्तियों द्वारा दिखाए जायेंगे।

(4) सेमाफोर सिगनल की भुजा :–

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था में, लोअर क्वाड्रेंट में काम करेगी तथा

(ख) हस्तचालित बहु संकेती सिगनल व्यवस्था में, अपर क्वाड्रेंट में काम करेगी।

(5) द्विसंकेती लोअर क्वाड्रेंट व्यवस्था में सेमाफोर सिगनल की 'ऑफ' स्थिति को दिन में उसकी भुजा को क्षैतिज स्थिति से नीचे की ओर 45 डिग्री से 60 डिग्री तक झुका कर दिखाया जाएगा, और बहु संकेती अपर क्वाड्रेन्ट सिगनल व्यवस्था में क्षैतिज स्थिति से 45 डिग्री अथवा 90 डिग्री ऊपर की ओर दिखाया जाएगा।

3.06. चेतावनी (वार्नर) सिगनल और उनके संकेतों का वर्णन –

(1) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल की भुजा के सिरे का आकार मछली की पूंछ जैसा होगा।

(2) चेतावनी (वार्नर) सिगनल, लोको पायलट को यह चेतावनी देने के लिये होता है कि:–

(क) आगे के ब्लाक सेक्शन की क्या स्थिति है, या

(ख) वह 'रोक (स्टाप) सिगनल के पास पहुंच रहा है।

(3) चेतावनी (वार्नर) सिगनल, निम्नलिखित किसी भी स्थान पर लगाया जा सकता है अर्थात् :–

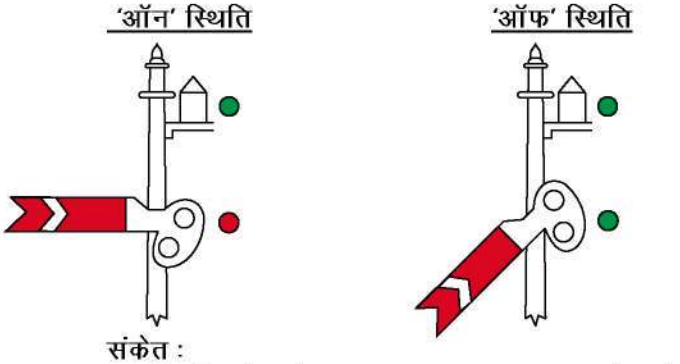
(क) अलग एक खम्भे पर, जिसके 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात्रि में स्थिर (फिक्स्ड) हरी बत्ती जलती हो, या

(ख उसी खम्भे पर, प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल या अन्तिम रोक सिगनल (लास्ट स्टाप सिगनल) के नीचे।

(4) यदि चेतावनी (वार्नर) सिगनल उपनियम (3) के खंड (ख) के अनुसार लगा है तो चेतावनी (वार्नर) सिगनल की फिक्स्ड हरी बत्ती के स्थान पर रोक (स्टाप) सिगनल की परिवर्ती बत्ती होगी और ऐसी यांत्रिक व्यवस्था की जाएगी कि जब तक उसके ऊपर का रोक सिगनल 'ऑन' रहता है तब तक चेतावनी सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जा सकेगा।

(5) सेमाफोर चेतावनी सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये है :–

(क) <u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल–एक खम्भे पर अकेला।</u>



संकेत :	
सतर्कता से आगे बढ़ो	आगे बढ़ो
निर्देश :	
सर्तकता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।	आगे बढ़ो

(2) The aspects of a semaphore signal shall be displayed by the position of the arm by day and by a light or lights by night.

NOTE: In the illustrations given in this Chapter, which are not drawn to scale, the day aspect of the semaphore signal is shown by the position of the arm and the night aspect is shown by the light or lights to the right of the signal concerned.

(3) The aspects of a colour light and position light signal both by day and by night shall be the same and shall be displayed by fixed light or lights.

(4) The arm of a semaphore signal shall work in-

(a) the lower quadrant in two-aspect signalling, and

(b) the upper quadrant in manually operated multiple aspect signalling.

(5) The 'Off' position of a semaphore signal shall be displayed by day by the inclined position of the arm from 45 degree to 60 degree below the horizontal in case of two-aspect lower quadrant signals, and 45 degree or 90 degree above the horizontal in case of multiple aspect upper quadrant signal.

3.06. Description of Warner signals and their indications:-

(1) A semaphore Warner signal has a fish-tailed arm.

(2) A Warner signal is intended to warn a Loco Pilot that (a) the condition of the block section ahead, or (b) that he is approaching a Stop signal.

(3) A Warner signal may be placed either-

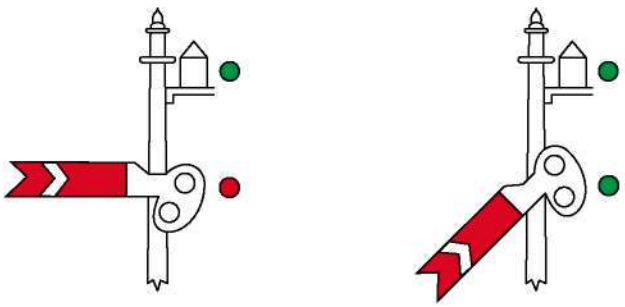
(a) on a post by itself with a fixed green light 1.5 to 2 meters above it by night, or

(b) on the same post below the first Stop signal or the last stop signal.

(4) When placed in accordance with clause (b) of sub-rule (3), the variable light of the stop signal shall take the place of the fixed green light of the Warner signal and the mechanical arrangement shall be such that the Warner signal cannot be taken 'Off' while the stop signal above it is 'On'

(5) The aspects and indications of semaphore Warner signal are shown below:-

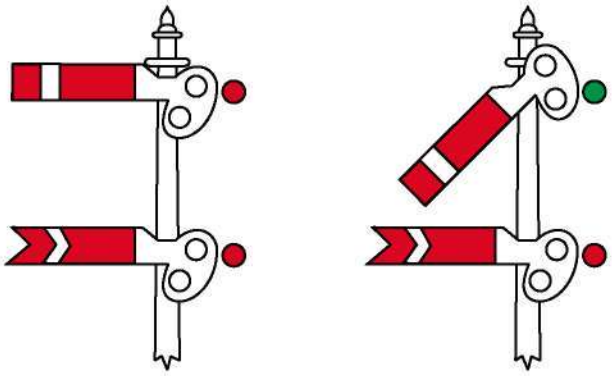
(a) <u>Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory-on a post by itself.</u>



Aspect :	
Proceed with caution	Proceed
Indication:	
Proceed with caution and be prepared to stop at next Stop Signal.	Proceed

(ख) <u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल – रोक (स्टाप) सिगनल के नीचे</u>

<u>'ऑन स्थिति</u>



संकेत :

रूको

सतर्कता से आगे बढ़ो

निर्देश :

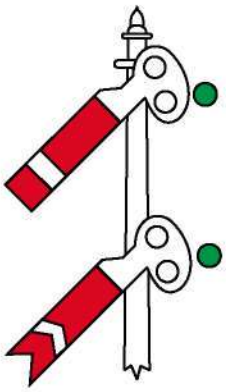
पूर्णतः रूक जाओ

सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।

IndiaCode

<u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी सिगनल–रोक (स्टाप) सिगनल के नीचे</u>

<u>'ऑफ' स्थिति</u>



संकेत :

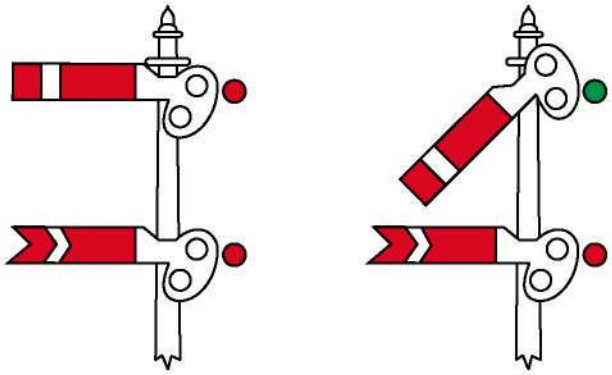
आगे बढ़ो

निर्देश :

आगे बढ़ो

(b) Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory-below a stop signal.

'On' Position



Aspect :

Stop — Proceed with caution

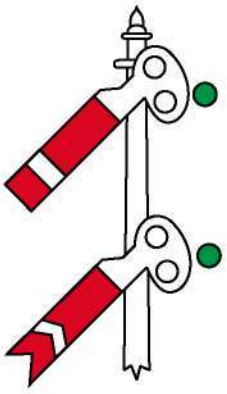
Indication :

Stop dead — Proceed with caution and be prepared to stop at the next stop signal.

IndiaCode

Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory below a stop signal.

'Off' Position



Aspect:

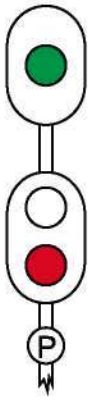
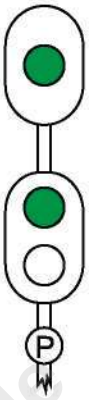
Proceed

Indication:

Proceed

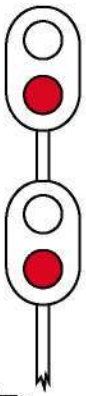
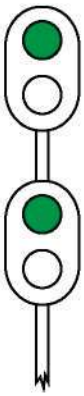
(6) रंगीन बत्ती वाले चेतावनी (वार्नर) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं :–

(क) <u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला चेतावनी सिगनल – एक खम्भे पर अकेला</u>

'ऑन' स्थिति	ऑफ स्थिति
	
संकेत :	
सतर्कता से आगे बढ़ो	आगे बढ़ो
निर्देश :	
सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रुकने के लिये तैयार रहो।	आगे बढ़ो

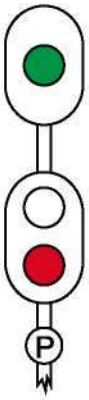
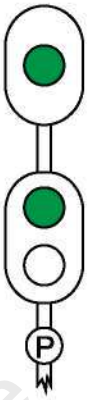
IndiaCode

(ख) <u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला चेतावनी सिगनल – रोक (स्टाप) सिगनल के नीचे</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u>		<u>'ऑफ स्थिति</u>
		
संकेत :		
रुको	सतर्कता से आगे बढ़ो	आगे बढ़ो
निर्देश :		
पूर्णतः रुक जाओ	सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।	आगे बढ़ो

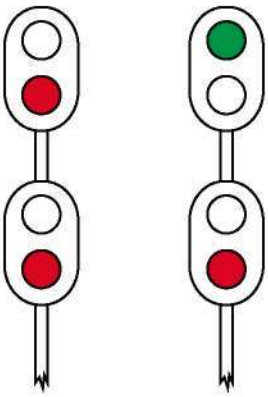
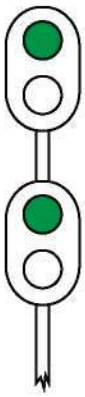
(6) The aspects and indications of a Colour light Warner signal are shown below:-

(a) <u>Colour light Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory on a post by itself.</u>

'On' Position	'Off' Position
	
Aspect: Proceed with caution	Proceed
Indication: Proceed with caution and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed

IndiaCode

(b) <u>Colour light Warner signal in Two-Aspect Signalling Terrirory below a stop signal,</u>

'On' Position		'Off' Position
		
Aspect : Stop	Proceed with caution	Proceed
Indication : Stop dead	Proceed with caution and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed

(7) एक खम्बे पर अकेला किसी रोक सिगनल के संकेत की पूर्ण चेतावनी देने वाला, चेतावनी सिगनल जिसके ऊपर रात्रि के लिये एक स्थावर हरी बत्ती लगी है, उस रोक सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर स्थापित किया जाएगा।

परन्तु यदि ऐसा चेतावनी सिगनल, फाटक रोक सिगनल से संबंधित है तो वह आगे बढ़ो संकेत तब तक नहीं दिखायेगा जब तक कि आगे वाले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल और फाटक रोक सिगनल के बीच पर्याप्त दूरी नहीं है। ऐसी स्थिति में पर्याप्त दूरी कभी भी 1200 मीटर से कम नहीं होगी।

(8) जहां विशेष परिस्थितियों में अचल चेतावनी सिगनल का प्रयोग उचित है, वहां वह 'ऑन' स्थिति में स्थिर किया जाएगा और निर्देशन के लिये न तो संयोजित किया जाएगा और न ही दोहराया जाएगा।

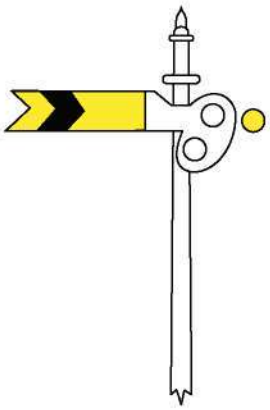
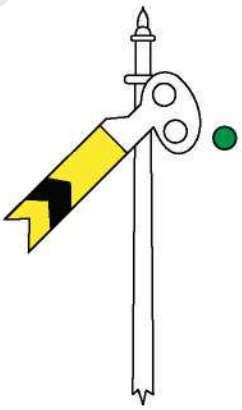
3.07. (डिस्टेंट) दूर सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन –

(1) सेमाफोर दूर सिगनल की भुजा के सिरे का आकार मछली की पूंछ जैसा होगा।

(2) लोवर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं।

IndiaCode

द्वि– संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर सिगनल

'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति
	
संकेत :	
सतर्क	आगे बढ़ो
निर्देश :	
आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।	आगे बढ़ो

टिप्पणी :– यह सिगनल केवल संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल पद्धति में ही लगाया जाएगा।

(7) A Warner signal with a fixed green light above it by night, on a post by itself, shall be located at an adequate distance in rear of the stop signal, the aspect of which it pre-warns:

Provided that when such a Warner signal applies to a gate stop signal, it shall not display the 'Proceed' aspect unless there is adequate distance between the Gate stop signal and the first stop signal of the station ahead. The adequate distance in such a case shall never be less than 1200 metres.

(8) Where special circumstances justify the use of an unworked Warner, it shall be secured in the 'On' position and not be coupled or duplicated for directing purpose.

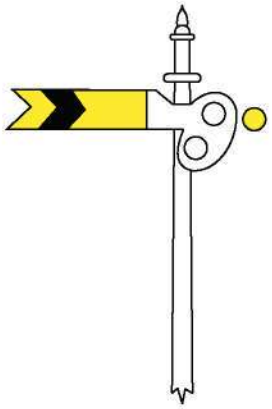
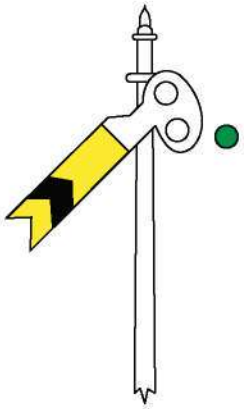
3.07. Description of Distant signals and their indications:

(1) A semaphore Distant Signal has a fish tailed arm.

(2) The aspects and indications of a semaphore Distant signal working in the lower quadrant are shown below-

IndiaCode

Semaphore Distant signal in Two-Aspect Signalling Territory

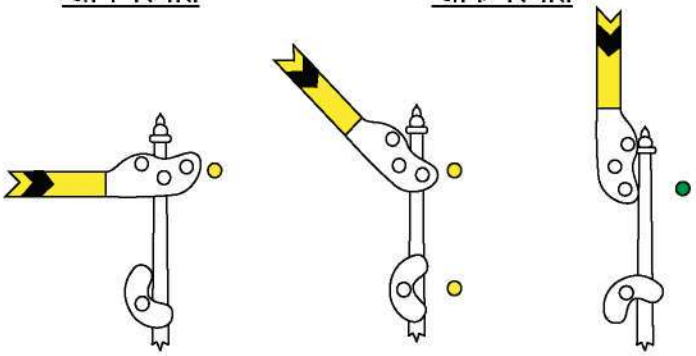
'On' Position	'Off' Position
	
Aspect	
Caution	Proceed
Indication:	
Proceed and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed

Note: This signal shall be provided only in modified lower quadrant signalling.

(3) अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं:–

बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर सिगनल

'ऑन' स्थिति **'ऑफ' स्थिति**



संकेत :

सतर्क | सावधान | आगे बढ़ो

निर्देश :

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। गाड़ी को या तो मुख्य (मेन) लाइन पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर रुकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थ्रू गुजरना है।

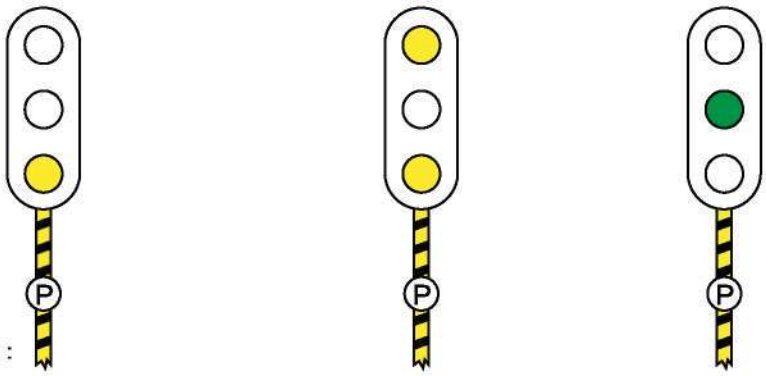
आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लाक सेक्शन क्लीयर है, 'गाड़ी को' मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते स्टेशन से रन थ्रू गुजरना है।

टिप्पणी :– यदि यह सिगनल रात्रि में 'सावधान' स्थिति दिखाता है तो दो पीली बत्तियों के बीच की दूरी 1.5 मीटर होगी।

(4) रंगीन बत्ती वाले दूर सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं –

बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले डिस्टेंट सिगनल

'ऑन' स्थिति **'ऑफ' स्थिति**



संकेत :

सतर्क | सावधान | आगे बढ़ो

निर्देश :

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।

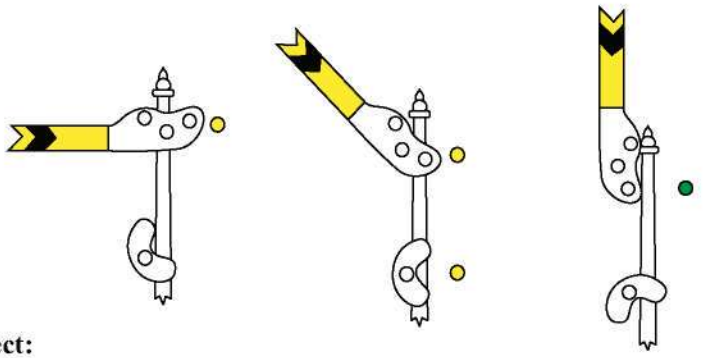
आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। गाड़ी को या तो मुख्य (मेन) लाइन पर लिया जाएगा और स्टार्टर सिगनल पर रुकना है; या इसे लूप लाइन पर स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थ्रू गुजरना है।

आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लाक सेक्शन क्लीयर है, गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते स्टेशन से रन थ्रू गुजरना है।

(3) The aspects and indications of a semaphore Distant signal working in the upper quadrant are shown below-

Semaphore Distant signal in Multiple Aspect Signalling Territory

'On' Position **'Off Position**



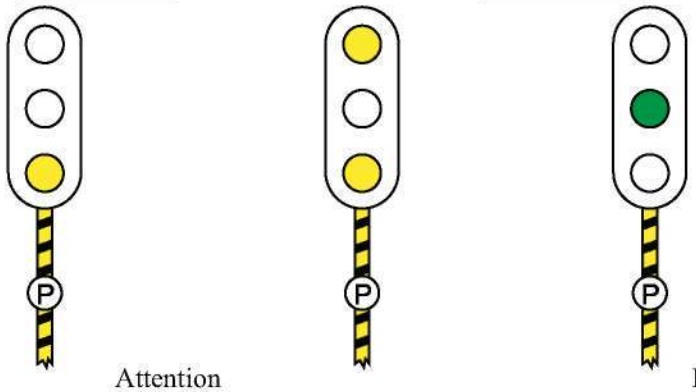
Aspect:	Attention	Proceed
Caution		
Indication :		
Proceed and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by special Instructions. Train is being received either on main line and is required to stop at the starter Signal; or on a loop line required to stop at the Starter Signal or to pass run through via loop line.	Proceed, block section ahead is clear, train is to pass run through the station via main line.

Note: The distance between the two yellow light shall be 1.5 metres when this signal displays 'Attention' aspect at night.

(4) The aspects and indications of a Colour light distant signal are shown below-

Colour light Distant signal in Multiple Aspect Signalling Territory

'On' Position **'Off" Position**



Aspect:	Attention	Proceed
Caution		
Indication:		
Proceed and be prepared to stop at the next stop signal.	Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by special instructions. Train is being received either on main line and is required to stop at the Starter Signal; or on a loop line required to stop at the Starter Signal or to pass run through via loop line.	Proceed, block section ahead is clear, train is to pass run through the station via main line.

(5) दूर सिगनल उस रोक सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जाएगा जिसके संकेत की वह पूर्व चेतावनी देता है।

(6) जहां आवश्यक है, वहां एक से अधिक दूर सिगनल लगाए जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में सबसे बाहरी सिगनल, प्रथम रोक सिगनल से पर्याप्त दूरी पर लगाया जाएगा और वह दूर (डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा और दूसरा इनर डिस्टेन्ट सिगनल कहलाएगा। दूर सिगनल केवल 'सावधान' अथवा 'आगे बढ़ो' संकेत दे सकने योग्य होगा।

(7) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती दूर सिगनल को पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक सिगनल के साथ अथवा समपार की रक्षा करने वाले रोक सिगनल के साथ लगाया जा सकता है, ऐसी अवस्था में रंगीन बत्ती दूर सिगनल में ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि यह सिगनल रोक संकेत से कम प्रतिबंधित संकेत न दे सकें जब कि अन्तिम रोक सिगनल के साथ लगे होने की दशा में अगले स्टेशन से 'लाइन क्लियर' नहीं ले लिया जाता और समपार की रक्षा के लिये रोक फाटक सिगनल के साथ लगे होने की दशा में, जब तक गाड़ियों के आने के लिये समपार फाटक बंद करके ताला नहीं लगा दिया जाता।

स.नि. 3.07 / 1. डबल डिस्टेन्ट सिगनल जहां पर लगाये गये हैं, बाहर वाले सिगनल को डिस्टेन्ट सिगनल और दूसरे को इनर डिस्टेन्ट सिगनल कहा जायेगा। ऐसी स्थिति में डिस्टेन्ट सिगनल 'सावधान' (2 पीली बत्ती) या आगे बढ़ो हरी बत्ती संकेत प्रदर्शित करेगा, जब कि इनर डिस्टेंट 'सतर्क' (एक पीली बत्ती) और 'सावधान' (दो पीली बत्ती) या आगे बढ़ो हरी बत्ती प्रदर्शित करेगा।

डबल डिस्टेन्ट की स्थिति में सिगनल संकेत के क्रम निम्नानुसार होंगे :

क्र. सं.	डिस्टेन्ट सिगनल के संकेत	इनर डिस्टेन्ट सिगनल के संकेत	होम सिगनल के संकेत	मेन लाइन स्टार्टर सिगनल के संकेत	लूप लाइन स्टार्टर सिगनल के संकेत	नीचे दिये गये अनुसार अभिप्राय	गति
1.	हरा (आगे बढ़ो)	हरा	हरा	हरा	–	मेन लाइन से गाड़ी थ्रू जाने के लिए	–
2.	हरा (आगे बढ़ो)	दो पीला	पीला	लाल	–	मेन लाइन में गाड़ी लेने के लिए	–
3.	दो पीला (सावधान)	दो पीला	रूट इंडीकेटर के साथ पीला	–	लाल अथवा पीला	लूप लाइन में गाड़ी लेने के लिए या लूप लाइन से गाड़ी को थ्रू करने के लिए	–
4.	दो पीला (सावधान)	पीला	लाल	–	–	होम सिगनल पर गाड़ी रुकने के लिए	–

डिस्टेन्ट सिगनल (जहां पर डबल डिस्टेण्ट सिगनल लगाये गये हैं) को उसके खम्बे पर पीली तथा काली धारियों द्वारा पहचाना जायेगा और उस पर गोल चकरी पर काले अक्षर से 'पी' लिखा होगा।

डबल डिस्टेण्ट सिगनल की स्थिति में रंगीन रोशनी वाले डिस्टेन्ट सिगनल में संकेत :–

बहुसंकेती सिगनल क्षेत्र में डबल डिस्टेण्ड में रंगीन रोशनी वाले डिस्टेन्ट की स्थिति

'ऑन' स्थिति



संकेत :
सावधान

निर्देश :
आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने के लिए तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाय। गाड़ी को या तो मुख्य (मेन) लाइन पर लिया जायेगा और स्टार्टर सिगनल पर रुकना है या लूप लाइन के रास्ते रन थ्रू गुजारना है।

'ऑफ' स्थिति



आगे बढ़ो

आगे बढ़ो, आगे वाला ब्लॉक सेक्शन क्लियर है गाड़ी को मुख्य (मेन) लाइन के रास्ते स्टेशन से रन थ्रू गुजारना है।

(5) A Distant signal shall be located at an adequate distance in rear of the stop signal the aspect of which it pre-warns.

(6) Where necessary more than one Distant signal may be provided. In such a case, the outermost signal, to be located at an adequate distance from the first stop signal, shall be called Distant signal and the other called the Inner Distant signal, with the Distant signal capable of displaying 'Attention' or 'Proceed' aspect only.

(7) Under approved special instructions, a colour light Distant signal may be combined with the last stop signal of a station in rear or with a stop signal protecting a level crossing. When a colour light Distant signal is combined with the last stop signal of the station in rear or with a stop signal protecting a level crossing, arrangements shall be such that the signal shall not display less restrictive aspect than the 'Stop' aspect till 'Line Clear' has been obtained from the station ahead in the former case and untill the level crossing gates have been closed and locked for the passage of trains in the latter case.

S.R. 3.07/1. Double Distant Signal- Double Distant signal where provided, the outermost signal should be called Distant signal and the other one shall be called Inner distant signal. In such a case Distant signal shall display 'Attention' (Double yellow) or 'Proceed' (Green) aspect, whereas Inner Distant shall display 'Caution' (One yellow) or 'Attention' (Double yellow) or 'Proceed' (Green) aspect.

The aspect sequence chart, in case of Double Distant signal is given below:

S. No.	Aspect of Distant Sig.	Aspect of Inn. Dist. Sig.	Aspect of Home Sig.	Aspect of Main Line Starter Sig.	Aspect of Loop Line Starter Sig.	Signify as below	Speed
1.	Green (Proceed)	Green	Green	Green	–	For run through trains via main line.	–
2.	Green (Proceed)	Double Yellow	Yellow	Red	–	For trains being received on main line.	–
3.	Double Yellow (Attention)	Double Yellow	Yellow with route indicator	–	Red or Yellow	For trains being received on loop line or passing through loop line.	–
4.	Double Yellow (Attention)	Yellow	Red	–	–	For trains being stopped at Home Signal.	–

The Distant signal (where Double Distant signals are provided) is identified by alternate Yellow and Black bands painted on the post with 'P' marker (Black letters on white disc) fixed on it.

The aspect and indications of a colour light Distant signal in case of Double Distant Signal are shown below-

Colour light Distant signal in case of Double Distant Signal in Multiple-Aspect Territory

'On' position	'Off' position
	
Aspect : Attention	Proceed
Indication : Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by special instructions. Train is being received either on main line and is required to stop at the Starter Signal; or on a loop line required to stop at the Starter Signal or to pass run through via loop line.	Proceed Block Section ahead is clear train is to pass run through the station via main line.

IndiaCode

स.नि.3.07 / 2 अकेले डिस्टेन्ट सिगनल की स्थिति में सिगनल संकेत क्रम निम्नानुसार है–

क्र. सं.	डिस्टेन्ट सिगनल के संकेत	होम सिगनल के संकेत	मेन लाइन स्टार्टर सिगनल के संकेत	लूप लाइन स्टार्टर सिगनल के संकेत	नीचे दिये गये अनुसार अभिप्राय	गति
1.	हरा (आगे बढ़ो)	हरा	हरा	–	मेन लाइन से होकर गाड़ी थ्रू जाने के लिए	–
2.	दो पीला (सावधान)	पीला	लाल	–	मेन लाइन में गाड़ी लेने के लिए	–
3.	दो पीला (सावधान)	रूट इंडीकेटर के साथ पीला	–	लाल अथवा पीला	लूप लाइन में गाड़ी लेने के लिए या लूप लाइन से गाड़ी को थ्रू करने के लिए	डिस्टेन्ट सिगनल के खम्भे पर लगे गति बोर्ड पर इंगित गति से टर्न आउट से गुजरने हेतु लोको पायलट अपनी गाड़ी को नियंत्रित करेगा।
4.	पीला (सतर्क)	लाल	–	–	होम सिगनल पर गाड़ी रुकने के लिए	–

IndiaCode

स.नि.3.07 / 3 (क) <u>गेट सह डिस्टेंट सिगनल–</u>

(i) जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिए खुला हो – लाल

(ii) जब समपार फाटक बंद हो और गाड़ी को होम सिगनल पर रोकना हो – पीला

(iii) जब समपार फाटक बंद हो और गाड़ी को मेन लाइन स्टार्टर अथवा लूप लाइन स्टार्टर पर रोकना आवश्यक हो अथवा लूप लाइन से होकर गाड़ी को थ्रू गुजारना हो – दो पीला

(iv) जब समपार फाटक बंद हो और गाड़ी को मेन लाइन से थ्रू गुजारना हो – हरा

(ख) <u>मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल सह डिस्टेंट सिगनल</u>–

(i) जब अगला ब्लाक सेक्शन क्लीयर न हो – लाल

(ii) जब गाड़ी को अगले स्टेशन के होम सिगनल पर रोकना हो – पीला

(iii) जब गाड़ी को मेन लाइन अथवा लूप लाइन स्टार्टर पर रोकना हो अथवा लूप लाइन से होकर थ्रू गुजारना हो – दो पीला

(iv) जब अगला ब्लाक सेक्शन क्लीयर हो और गाड़ी को मेन लाइन से होकर स्टेशन से थ्रू गुजारना हो – हरा

(ग) <u>अंतिम रोक सिगनल सह समपार फाटक का डिस्टेंट सिगनल</u>–

(i) जब अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर न प्राप्त हुआ हो – लाल

(ii) जब लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो और समपार फाटक सड़क यातायात के लिए खुला हो – पीला

(iii) जब लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो और समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद हो – हरा

(घ) <u>अंतिम रोक सिगनल सह मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल का डिस्टेंट सिगनल</u>–

(i) जब ब्लॉक सेक्शन इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल (आई बी एस) के आगे पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है – लाल

(ii) जब ब्लाक सेक्शन, मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक क्लीयर हो और गाड़ी को मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल पर रोकना हो – पीला

(iii) जब गाड़ी को मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल से थ्रू गुजारना हो – हरा

S.R. 3.07/2 The aspect sequence chart, in case of Single Distant Signal is given below:

S. No.	Aspect of Distant Sig.	Aspect of Home Sig.	Aspect of Main Line Starter Sig.	Aspect of Loop Line Starter Sig.	Signify as below	Speed
1.	Green (Proceed)	Green	Green	--	For run through trains via main line.	--
2.	Double Yellow (Attention)	Yellow	Red	--	For trains being received on main line.	--
3.	Double Yellow (Attention)	Yellow with route indicator	--	Red or Yellow	For trains being received on loop line or passing through loop line.	Loco Pilot will control his train to negotiate the turn out at a speed indicated on speeed Board provided on the post of Distant Signal
4.	Yellow (Caution)	Red	--	--	For trains being stopped at Home Signal.	--

S.R. 3.07/3. (a) Gate cum Distant Signal-

(i) When the LC gate is open to road traffic – Red.

(ii) When the LC gate is closed and the train is required to stop at the Home Signal – Yellow.

(iii) When the LC gate is closed and the train is required to stop at the main line starter or loop line starter or is required to pass through via loop line - Double Yellow.

(iv) When the LC gate is closed and the train is required to pass run through via main line – Green.

(b) Intermediate Block Signal cum Distant Signal –

(i) When the block section ahead is not clear – Red.

(ii) When the train is required to stop at the Home Signal of station ahead – Yellow.

(iii) When the train is required to stop at the main line or loop line Starter or, is required to pass through via loop line – Double Yellow.

(iv) When the block section ahead is clear, train is to pass run through the station via main line – Green.

(c) Last Stop Signal cum distant Signal of LC gate –

(i) When the line clear has not been obtained from the station in advance – Red.

(ii) When the line clear has been obtained and the LC gate is open to road traffic – Yellow.

(iii) When the line clear has been obtained and the LC gate is closed to road traffic – Green.

(d) Last Stop Signal cum Distant Signal of Intermediate Block Signal –

(i) When the block section is not clear for an adequate distance beyond Intermediate Block signal (IBS) – Red.

(ii) When the block section is clear for an adequate distance beyond Intermediate Block Signal and the train is required to stop at Intermediate Block Signal – Yellow.

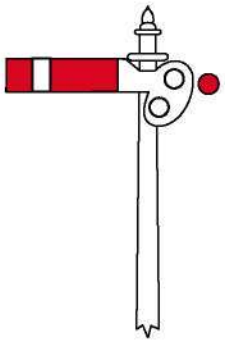
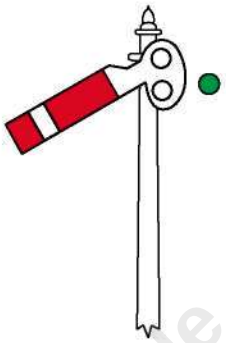
(iii) When the train is required to pass run through Intermediate Block Signal – Green.

3.08. रोक सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन –

(1) सेमाफोर रोक सिगनल की भुजा का सिरा वर्गाकार होता है।

(2) लोअर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर रोक सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं:–

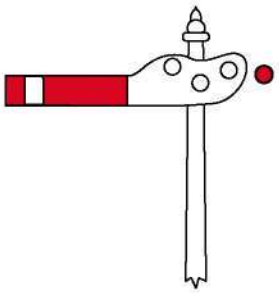
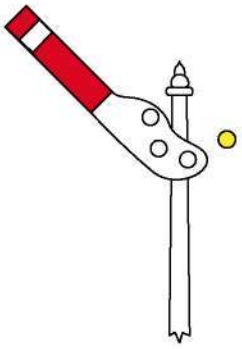
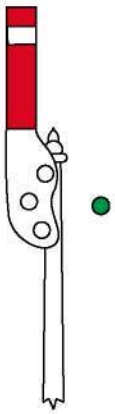
द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक सिगनल

'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति
	
संकेत :	
रूको	आगे बढ़ो
निर्देश :	
पूर्णतः रूक जाओ	आगे बढ़ो

IndiaCode

(3) अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर रोक सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं :–

ब्हुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक सिगनल

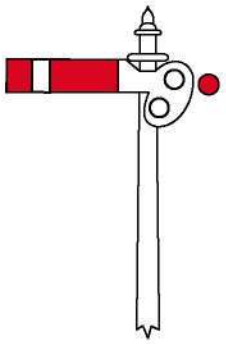
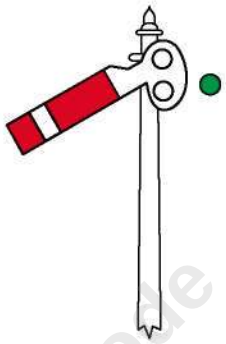
'ऑन' स्थिति		'ऑफ' स्थिति
		
संकेत :		
रूको	सतर्क	आगे बढ़ो
निर्देश :		
पूर्णतः रूक जाओ	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।	आगे बढ़ो

3.08 Description of Stop signals and their indications-

(1) A semaphore stop signal has a square ended arm.

(2) The aspects and the indications of a semaphore stop signal working in the Lower quadrant are shown below:

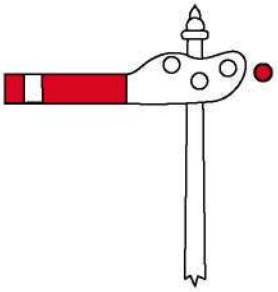
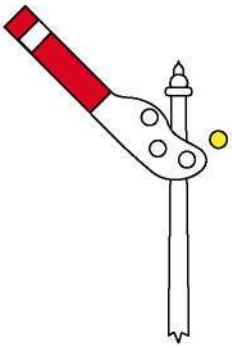
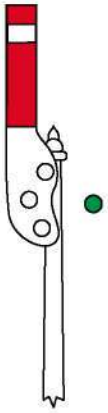
Semaphore Stop signal in Two-Aspect Signalling territory

'On' Position	**'Off' Position**
	
Aspect :	
Stop	Proceed
Indication:	
Stop dead	Proceed

IndiaCode

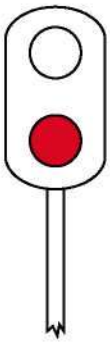
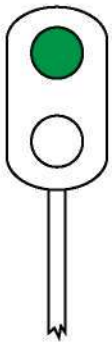
(3) The aspects and the indications of a semaphore stop signal working in the upper quadrant are shown below:

Semaphore stop signal in Multiple Aspect Signalling territory.

'On' position		**'Off' position**
		
Aspect :		
Stop	Caution	Proceed
Indication:		
Stop dead	Proceed and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed

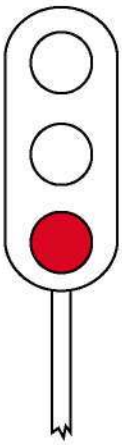
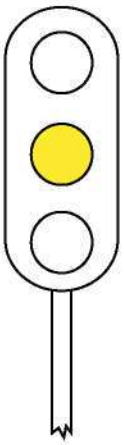
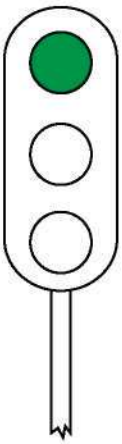
(4) **रंगीन बत्ती वाले रोक सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं।**

(क) **<u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती रोक सिगनल</u>**

<u>'ऑन' स्थिति</u>	**<u>'ऑफ' स्थिति</u>**
	
संकेत :	
रूको	आगे बढ़ो
निर्देश :	
पूर्णतः रूक जाओ	आगे बढ़ो

IndiaCode

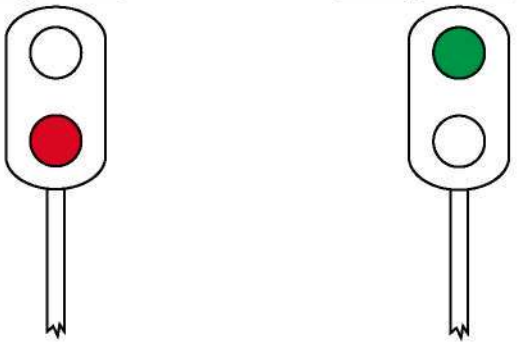
(ख) **<u>बहु (तीन) संकेती सिगनल क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले रोक सिगनल –</u>**

<u>'ऑन' स्थिति</u>		**<u>'ऑफ' स्थिति</u>**
		
संकेत :		
रूको	सतर्क	आगे बढ़ो
निर्देश :		
पूर्णतः रूक जाओ	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।	आगे बढ़ो

(4) The aspects and the indications of a Colour light stop signal are shown below:

(a) Colour light stop signal in two aspect signalling territory.

'On' position **'Off' position**



Aspect :

Stop	Proceed

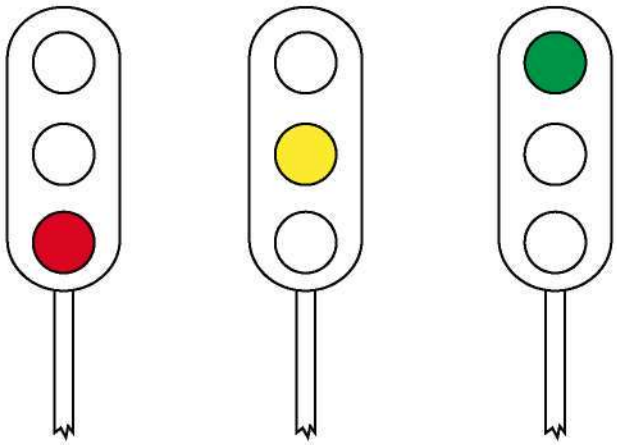
Indication :

Stop dead	Proceed

IndiaCode

(b) Colour light stop signal in multiple Three-Aspect Signalling terriotory-

'On' Position **'Off' Position**



Aspect:

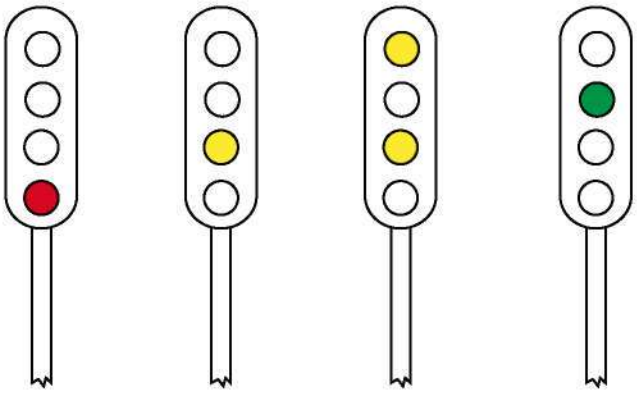
Stop	Caution	Proceed

Indication:

Stop dead	Proceed and be prepared to stop at the next stop Signal	Proceed

(ग) **बहु (चार) संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्तीवाले रोक सिगनल**

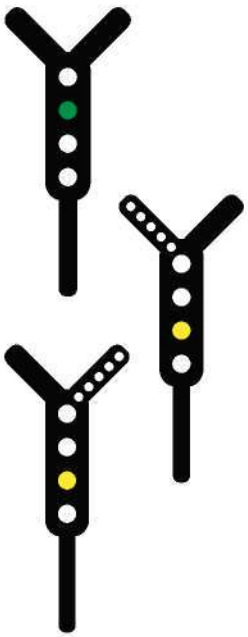
'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत :			
रूको	सतर्क	सावधान	आगे बढ़ो
निर्देश :			
पूर्णतः रूक जाओ	आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकने के लिये तैयार रहो।	आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पार करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।	आगे बढ़ो

IRCODE

सं.नि.3.08 / 1. **बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में जंक्शन प्रकार के रूट इन्डीकेटर** –



मुख्य सिगनल लाल या पीला या दो पीला या हरा जलेगा जैसी स्थिति हो ओर जंक्शन इंडीकेटर कोई संकेत नहीं देगा।

प्रदर्शित करेगा – कोई पथान्तरण नहीं

मुख्य सिगनल पीली रोशनी देगा और साथ ही साथ बांयी ओर का जंक्शन इन्डीकेटर तीन से पांच बत्तियों के साथ जलेगा।

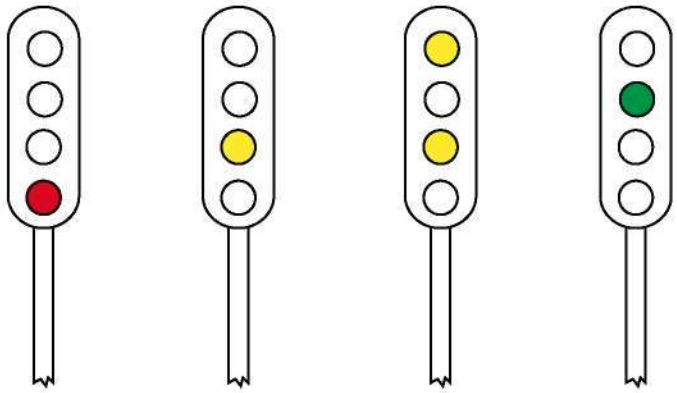
प्रदर्शित करेगा – बांयी ओर जाना है।

मुख्य सिगनल पीली रोशनी देगा और साथ ही साथ दाहिनी ओर का जंक्शन इन्डीकेटर तीन से पांच सफेद बत्तियों के साथ जलेगा।

प्रदर्शित करेगा – दांयी ओर जाना है।

टिप्पणी :– घुमाव के संबंध में सिगनल को सही सही आफ तभी माना जायेगा जब सिगनल पीला संकेत दे रहा हो और इसके साथ साथ जंक्शन इन्डीकेटर की 5 सफेद बत्तियों में से कम से कम तीन बत्तियां जल रहीं हो।

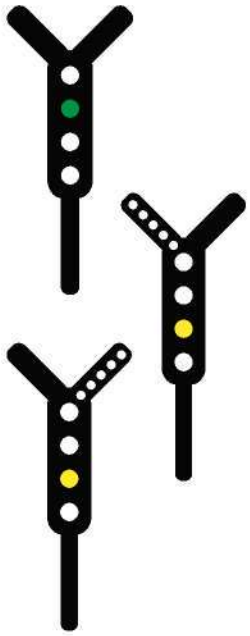
(c) Colour light stop signal in Multiple Four-Aspect Signalling Territory-



'On' position		'Off' position	
Aspect:			
Stop	Caution	Attention	Proceed
Indication:			
Stop Dead	Proceed and be prepared to stop at the next stop signal	Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by special instructions.	Proceed

IndiaCode

S.R. 3.08/1. Junction type route indicators in multiple aspect signalling territory.



Red or Yellow or double yellow or green lit as the case may be with junction indicator blanck.

indicates-NO DIVERSION.

3 to 5 white lights lit. Main signal yellow lit with left hand junction indicator lit.

Indicates-LEFT HAND DIVERSION.

3 to 5 white lights lit. Main signal yellow lit with right hand junction indicator lit.

Indicates-RIGHT HAND DIVERSION.

Note: For the purpose of diversion, a signal displaying yellow aspect with a minimum of 3 lights out of the 5 white lights of the junction indicator lit shall be taken as a signal correctly taken 'Off'.

3.09. आने वाली गाड़ियों के लिये स्थावर रोक सिगनल के प्रकार –

(1) किसी स्टेशन पर पहुंचने वाली गाड़ियों के संचालन का नियंत्रण करने वाले रोक सिगनल तीन प्रकार के होते हैं, अर्थात् बाहरी, निकट और पथ सिगनल।

(2) यदि बाहरी सिगनल लगा हुआ है तो वहां वह स्टेशन का पहला रोक सिगनल होता है और उस स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगता है, जहां तक कि पिछले स्टेशन को लाइन क्लियर दे देने या उससे प्राप्त कर लेने के बाद भी लाइन को अवरूद्ध किया जा सकता है।

(3) यदि बाहरी सिगनल नहीं है तो निकट सिगनल स्टेशन का पहला रोक सिगनल होता है और बाहरी सिगनल लगे होने की दशा में वह स्टेशन का दूसरा रोक सिगनल हो जाता है इसे संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर स्थापित किया जाता है।

(4) पथ सिगनल का प्रयोग लोको पायलट को यह संकेत देने के लिये किया जाता है कि दो या अधिक भिन्न पथों में से कौन सा पथ उसके लिये नियत किया गया है। इसका प्रयोग तब होता है जब निकट सिगनल अपनी स्थिति के कारण, इस काम के लिये असुविधाजनक है।

3.10. प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिये स्थावर रोक सिगनलों के प्रकार –

(1) स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के नियंत्रण के लिये रोक सिगनल दो प्रकार के होते हैं। अर्थात् प्रस्थान सिगनल और अग्रिम प्रस्थान सिगनल।

(2) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिये केवल एक ही प्रस्थान सिगनल है तो वह स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल होता है और प्रस्थान सिगनल कहलाता है।

(3) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिये एक से अधिक प्रस्थान सिगनल हैं तो सबसे बाहरी प्रस्थान सिगनल, स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल होता है और अग्रिम प्रस्थान सिगनल कहलाता है।

(4) जहाँ केवल एक ही प्रस्थान सिगनल लगा है अथवा अग्रिम प्रस्थान एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल, ऐसे स्थान पर लगाया जायेगा जिसके आगे कोई गाड़ी तब तक नहीं जायेगी जब तक कि लोको पायलट को संचालन पद्धति के अनुसार अपेक्षित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता। यह सिगनल ऐसी जगहों को छोड़कर जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति दी गयी है। संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर लगाया जायेगा। इस सीमा से बाहर शंटिंग कार्य विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(5) जहां अग्रिम प्रस्थान सिगनल लगाया गया है वहां किसी लाइन से संबंधित प्रस्थान सिगनल इस प्रकार लगाया जायेगा कि वह किसी दूसरी परिचालित लाइन से संयोजित सर्वप्रथम सम्मुख कांटों या उल्लंघन चिन्ह की रक्षा करें।

स.नि.3.10/1. जंक्शन स्टेशनों पर या तो मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल या प्रस्थान सिगनल उपयोग में लाये जाते हैं अथवा मार्ग संकेतक सहित प्रस्थान सिगनलों की व्यवस्था है।

सं.नि.3.10/2. किसी 'ग' श्रेणी के स्टेशन पर होम सिगनल उस स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल भी होगा।

3.11. मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल – मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल वह निकट सिगनल है जो कि मध्यवर्ती ब्लाक खम्भे पर लगा होता है।

3.12. स्वचालित ब्लाक क्षेत्रों में स्थावर रोक सिगनलों के प्रकार –

(1) स्वचालित (आटोमेटिक) ब्लाक क्षेत्र में रोक (स्टाप) सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल होंगे और वे निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं, अर्थात –

(क) स्वचल रोक सिगनल जो हस्तचालन पर निर्भर नहीं होता है, बल्कि गाड़ी के स्वचालित ब्लाक सिगनल व्यवस्था के सेक्शन में प्रवेश करने, उसमें होकर जाने और उसे बाहर निकलने पर, स्वतः नियंत्रित होता रहता है,

(ख) अर्धस्वचल रोक सिगनल, जिसका प्रचालन आवश्यकतानुसार स्वचल रोक सिगनल अथवा हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में हो सकता है:–

(i) जब अर्धस्वचल रोक सिगनल, स्वचल रोक सिगनल की भाँति काम करता है तो वह आगे वाले स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वतः 'ऑन' और 'ऑफ' स्थिति में आ जाता है,

3.09. Kinds of fixed stop signals for approaching trains-

(1) The Stop signals, which control the movement of trains approaching a station, are of three kinds, namely-Outer, Home and Routing signals.

(2) The Outer signal, where provided, is the first Stop signal of a station and is located at an adequate distance outside the point up to which the line may be obstructed after Line Clear has been granted to or obtained by the station in rear.

(3) The Home signal is the first Stop signal of a station at which an Outer signal is not provided and the second Stop signal of a station at which an Outer signal is provided. It shall be located outside all connections on the line to which it refers.

(4) The Routing signal is a signal used to indicate to a Loco Pilot which of two or more diverging routes is set for him, when the Home signal is, in consequence of its position, inconvenient for this purpose.

3.10. Kinds of fixed Stop signals for departing trains-

(1) The Stop signals, which control the movement of trains leaving a station, are of two kinds, namely-Starter and Advanced Starter signal.

(2) When a train leaving a station is guided by only one starting signal, it is the last Stop signal of a station and is called the Starter signal.

(3) When a train leaving a station is guided by more than one Starter signal, the outermost starting signal is the last Stop signal of the station and is called the Advanced Starter signal.

(4) The Starter, where only one such signal is provided, or the Advanced Starter, shall be fixed at the limit beyond which no train may pass, unless the Loco Pilot is given the authority to proceed required under the system of working, and shall be placed outside all connections on the line to which it refers except where otherwise allowed by approved special instructions. Shunting operations beyond this limit shall be carried out only in accordance with special instructions.

(5) Where an Advance Starter signal is provided, the Starter referring to any line shall be placed so as to protect the first facing points or fouling mark of the connections to another running line.

S.R.3.10/1. At junction station, either intermediate Starter signals are used or the Starters are provided with route indicators.

S.R. 3.10/2. At a Class 'C' Station, Home signal is also the Last Stop Signal.

3.11. Intermediate Block Stop signal-Intermediate Block Stop signal is the Home signal provided at an Intermediate Block Post.

3.12. Kinds of fixed Stop signals in Automatic Block territories-

(1) Stop signals in Automatic Block territory shall be colour light signals and may be of the following kinds.

(a) An Automatic stop signal which is not dependent upon manual operation but is controlled automatically by the passage of a train into, through and out of the automatic block signaling section;

(b) A Semi-Automatic Stop signal which is capable of being operated either as an Automatic stop signal or as a Manual Stop signal, as required;

(i) when a Semi-Automatic stop signal works as an Automatic Stop signal, it assumes 'On' and 'Off' aspects automatically according to the condition of the automatic block signalling sections ahead;

(ii) **जब सेमी आटो मेटिक रोक सिगनल हस्तचालित रोक सिगनल की भांति काम करता है तब आगे वाले स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शनों के घिरे होने पर यह स्वतः 'ऑन' स्थिति में आ जाता है, किन्तु 'ऑफ' स्थिति में, हाथ द्वारा प्रचालित होने पर ही आ सकता है परन्तु यह तब जब आगे संबंधित स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन क्लियर है।**

(iii) **जब सेमी आटोमैटिक रोक सिगनल, स्वचल रोक सिगनल के रूप में काम करता है तो सिगनल के नीचे लगा हुआ 'ए' चिह्न प्रकाशित हो जाता है। यदि 'ए' चिह्न बुझ जाता है तो हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में काम करता हुआ समझा जायेगा; और**

(ख क) विशेष अनुदेशों के अधीन मध्य–खंड में किसी एक स्वचल रोक सिगनल को परिवर्तित करके एक आशोधित (मॉडिफाइड) अर्ध–स्वचल रोक सिगनल जब 'ए' चिन्ह प्रज्वलित हो जाता है तो सिगनल स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है, और अब 'ए' चिन्ह बुझ जाता है तो यह आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है और यह स्वतः 'ऑफ' स्थिति में आ जाता है अथवा आवश्यक होने पर इसे हाथ द्वारा 'ऑफ' किया जा सकता है; और

(ग) हस्तचालित रोक सिगनल जो हाथ से प्रचालित होता है, स्वचल या अर्धस्वचल रोक सिगनल की भांति कार्य नहीं कर सकता।

(2) रंगीन बत्ती वाले स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में सिगनल तीन संकेतों अथवा चार संकेतों वाले होंगे।

स.नि. 3.12 / 1.

(क) सामान्य संकेत हेतु ताले लगे हुए अर्द्ध–स्वचल / हस्तचालित सिगनल लीवरों को आपातकाल में जब सामने से गाड़ी आ रही हो या गाड़ी सिगनल से गुजर चुकी हो, सामान्य स्थिति में वापस करना पड़े तब उन्हें तीन चौथाई स्थिति में वापस करना चाहिए और मुक्त संकेत मिलने के बाद ही सामान्य स्थिति में वापस करना चाहिए।

(ख) रिले अन्तर्पाशन पद्धति के अंतर्गत अर्द्ध–स्वचल / हस्तचालित सिगनलों के मामले में, सिगनल के आगे के पथ को जिसे गाड़ी ने पार न किया हो, बदलना संभव नहीं होना चाहिए।

(ग) कुछ केबिनों में "किंग लीवरों" की व्यवस्था है। जब इन लीवरों को वापस कर दिया जाता हैं तब सभी चालू अर्ध–स्वचल सिगनलों के लीवरों पर उलटी स्थिति में ताला लग जाता है। जिससे ये सिगनल, स्वचल सिगनल की तरह काम करने लगते हैं।

(घ) रिले अंतपार्शन के मामले में "किंग लीवरों" की व्यवस्था नहीं होती है। कुछ सिगनल, स्वचल सिगनलों की तरह काम कर सकते हैं। इन सिगनलों को स्विच करने की प्रणाली, स्टेशन संचालन नियमों में बतायी जायेगी।

3.13. बुलावा सिगनल –

(1) बुलावा (कालिंग आन) सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका "ऑन" स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और उसकी :–

(क) एक छोटी वर्गाकार सिरे वाली सेमाफोर भुजा होगी, या

(ख) 'सी' चिह्न लगी हुई एक छोटी रंगीन बत्ती होगी।

(2) यदि बुलावा सिगनल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक सिगनल के नीचे लगाया जायेगा। अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार बुलावा सिगनल अंतिम रोक सिगनल के सिवाय किसी भी अन्य रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।

(3) बुलावा सिगनल, जब 'ऑफ' स्थिति में होता है तो गाड़ी के लोको पायलट को यह सूचित करता हैं कि वह, चाहे उसके ऊपर वाला रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही है, गाड़ी को रोकने के बाद सतर्कता से आगे बढ़ाये और साथ ही यह संकेत भी देता है कि उसे किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहना चाहिए।

(4) बुलावा सिगनल "ऑन" स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।

(ii) when a semi-Automatic Stop Signal works as a Manual Stop signal, it assumes 'On' aspect automatically on the occupation of the automatic block signaling section ahead, but assumes 'Off' aspect when operated manually, provided the relevant automatic block signaling sections ahead are clear;

(iii) When a Semi-Automatic stop Signal works as an Automatic Stop signal, the 'A' marker provided under the signal is illuminated. When the 'A' marker is extinguished, the signal shall be deemed to work as a Manual stop signal;

(ba) A Modified Semi-Automatic Stop signal by converting one of the Automatic Stop signals in mid-section under special instructions, when the 'A' marker is illuminated, the signal works as Automatic stop signal, and when the 'A' marker is extinguished it works as modified Semi-Automatic stop signal and assumes 'Off' aspect automatically or is taken 'Off' manually as required; and

(c) A manual stop signal operated manually and which cannot work as an Automatic or a Semi-Automatic stop signal.

(2) Colour light signals in Automatic Block territory shall be three-aspect or four- aspect.

S.R.3.12/1.

(a) Semi-Automatic/Manual signal levers provided with normal indication locks, when required to be replaced to normal either in a face of an approaching train in an emergency or after the train has passed the signal, shall be put back to three quarter position and shall be replaced to normal only after getting the "FREE" indication.

(b) In case of semi-Automatic/Manual signals of the Relay interlocking system, it should not be possible to change the route ahead of the Signal, which has not been cleared by the train.

(c) King levers are provided at certain cabins which when reversed, lock the leavers of all running Semi-Automatic signals in the reverse position and enable the signals to function as Automatic signals.

(d) In the case of Relay Interlocking no king levers are provided. Certain signals can function as Automatic signals, the switching arrangements for which will be specified in the Station Working Rules.

3.13 Calling-on signals -

(1) A Calling-on signal is a subsidiary signal, which has no independent aspect in the 'On' position and shall be-

(a) a short square ended semaphore arm, or

(b) a miniature colour light provided with a 'C' marker.

(2) A Calling-on signal, where provided, shall be fixed below a Stop signal governing the approach of a train. Under approved special instructions, a Calling-on signal may be provided below any other Stop signal except the last Stop signal.

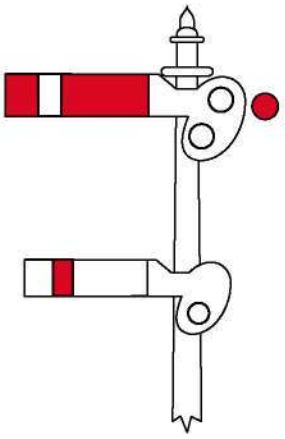
(3) A Calling-on signal, when taken 'Off' calls on the Loco Pilot of a train to draw ahead with caution, after the train has been brought to a stop even though the Stop signal above is at 'On' and indicates to the Loco Pilot that he should be prepared to stop short of any obstruction.

(4) A Calling-on signal shall show no light in the 'On' position

(5) **सेमाफोर बुलावा सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं–**

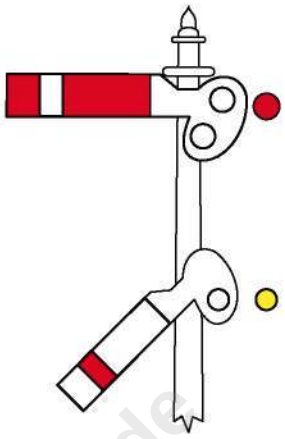
(क) **द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा सिगनल** –

'ऑन' स्थिति



लोको पायलट रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

'ऑफ' स्थिति

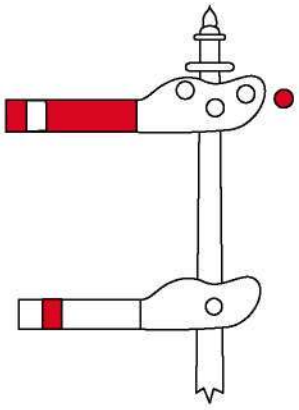


संकेत :
धीरे धीरे आगे बढ़ो

निर्देश :
रूको और सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहो।

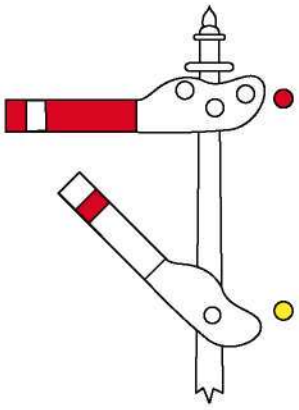
(ख) **बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला सिगनल**–

'ऑन' स्थिति



लोको पायलट रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

'ऑफ' स्थिति



संकेत :
धीरे धीरे आगे बढ़ो

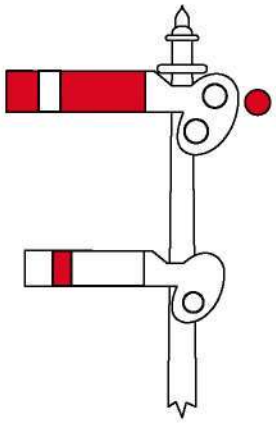
निर्देश :
रूको और सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहो।

IndiaCode

(5) The aspects and indications of a semaphore Calling-on signal are shown below:

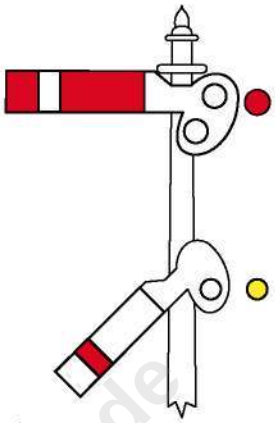
(a) Miniature Semaphore arm type Calling-on signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' position



Loco pilot shall obey the aspect of the stop signal.

'Off' position

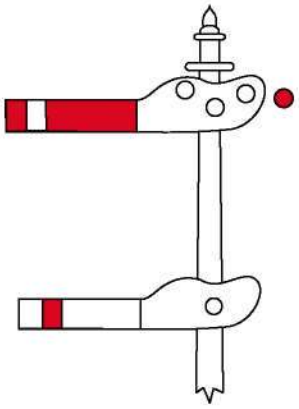


Aspect :
Proceed slow
Indication :
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

Indiacode

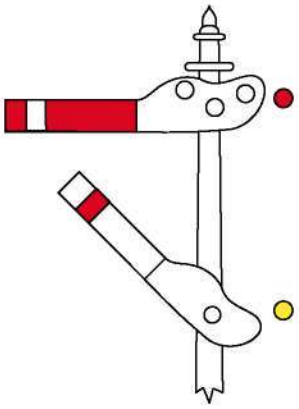
(b) Miniature Semaphore arm type Calling-on signal in Multiple-Aspect signalling Territory

'On' Position



Loco Pilot shall obey the aspect of the stop signal.

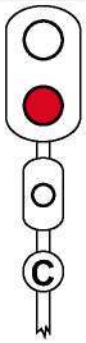
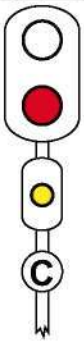
'Off' Position



Aspect:
Proceed slow
Indication :
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

(6) रंगीन बत्ती वाले बुलावा सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं–

(क) <u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा सिगनल (कालिंग आन)</u>–

'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति
	
लोको पायलट रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।	**संकेत :** धीरे धीरे आगे बढ़ो **निर्देश :** रूको और सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहो।

(ख) <u>बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा सिगनल–</u>

'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति
	
लोको पायलट रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।	**संकेत :** धीरे धीरे आगे बढ़ो निर्देश : रूको और सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रूकने के लिये तैयार रहो।

3.14. शंट सिगनल –

(1) (क) शंट सिगनल एक सहायक सिगनल होता है और वह या तो :–

(i) एक सफेद चकरी होती है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लाल धारी रहती है या

(ii) एक 'स्थिति बत्ती' सिगनल होता है।

(ख) विशेष अनुदेशों के अधीन, शंट सिगनल, एक छोटी सेमाफोर भुजा के रूप में हो सकता है।

(2) शंट सिगनल शंटिंग संचालन का नियंत्रण करते हैं।

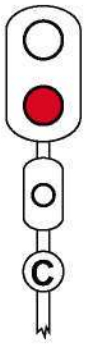
(3) शंट सिगनल एक खम्भे पर अकेला अथवा स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।

IndiaCode

(6) The aspects and indications of colour light type Calling-on signal are shown below-

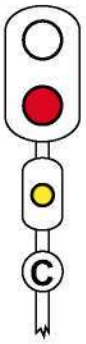
(a) Colour light type Calling-on signal in Two-Aspect Signalling Territory-

'On' position



Loco Pilot shall obey the aspect of the stop signal.

'Off' position



Aspect:
Proceed slow
Indication:
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

(b) Colour light type Calling-on signal in Multiple Aspect signalling territory -

'On' position



Loco Pilot shall obey the aspect of the stop signal.

'Off' position



Aspect:
Proceed slow
Indication:
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

3.14. Shunt signals-

(1) (a) A shunt signal is a subsidiary signal and shall be either-

(i) a white disc with red bar across it, or

(ii) a position light signal.

(b) under special instructions a shunt signal may be miniature semaphore arm.

(2) Shunt signals control shunting movements.

(3) A Shunt signal may be place on a post by itself or below a stop signal other than the first stop signal of a station.

IndiaCode

(4) एक ही खम्भे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाये जा सकते हैं और इस प्रकार लगे होने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बाईं लाइन के लिये होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल बायें से दूसरी लाइन के लिये होगा और इसी प्रकार अन्य सिगनल भी होंगे।

(5) यदि शंट सिगनल 'ऑफ' है तो वह लोको पायलट को शंटिंग कार्य के लिये सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने की आज्ञा देता है, चाहे उसके ऊपर का रोक सिगनल, यदि कोई है, 'ऑन' ही है।

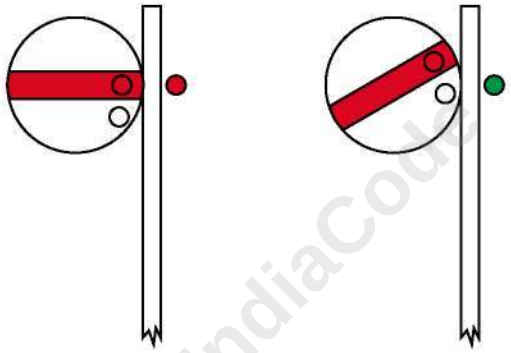
(6) यदि शंट सिगनल रोक सिगनल के नीचे लगा है तो वह 'ऑन' स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखायेगा।

(7) यदि शंट सिगनल नहीं लगे हैं तो शंटिंग के लिये हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है।

(8) चकरी वाले शंट सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं।

(क) <u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल</u> –

<u>'ऑन' स्थिति</u> <u>'ऑफ' स्थिति</u>



संकेत :

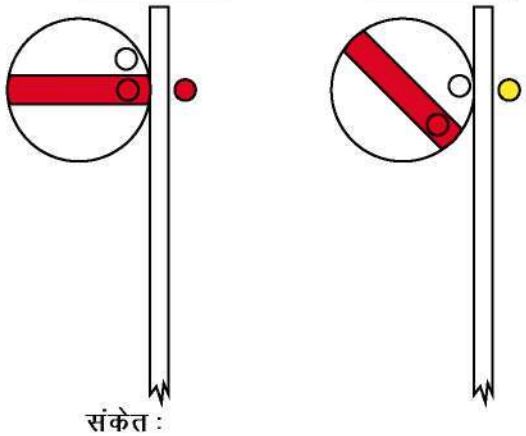
रूको धीरे धीरे आगे बढ़ो

निर्देश :

पूर्णतः रूक जाओ शंटिंग के लिये सतर्कता से आगे बढ़ो

(ख) <u>बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल</u> –

<u>'ऑन' स्थिति</u> <u>'ऑफ' स्थिति</u>



संकेत :

रूको धीरे धीरे आगे बढ़ो

निर्देश :

पूर्णत : रूक जाओ शंटिंग के लिये सतर्कता से आगे बढ़ो

IndiaCode

(4) More than one shunt signal may be placed on the same post and when so placed the topmost shunt signal shall apply to the extreme left hand line and the second shunt signal from the top shall apply to the next line from the left and so on.

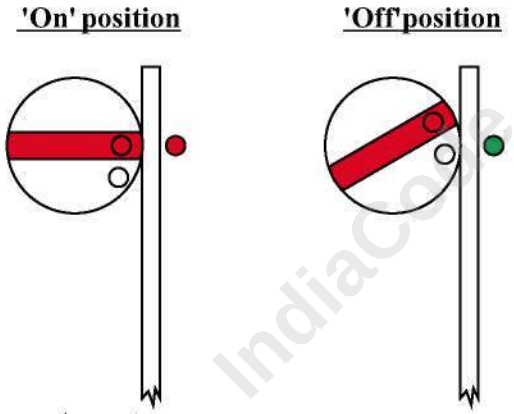
(5) When a Shunt signal is taken 'Off', it authorises the Loco Pilot to draw ahead with caution for shunting purposes although stop signal, if any, above it is at 'On'.

(6) When a shunt signal is placed below a stop signal, it shall show no light in the 'On' Position.

(7) In case shunt signals are not provided, hand signals may be used for shunting.

(8) The aspects and indications of a disc type shunt signal are shown below-

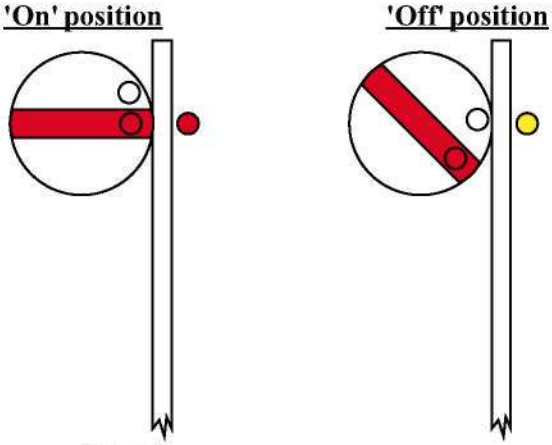
(a) Disc type shunt signal in Two-Aspect Signalling Territory-



IndiaCode

Aspect:	
Stop	Proceed slow
Indication:	
Stop dead	Proceed with caution for shunting,

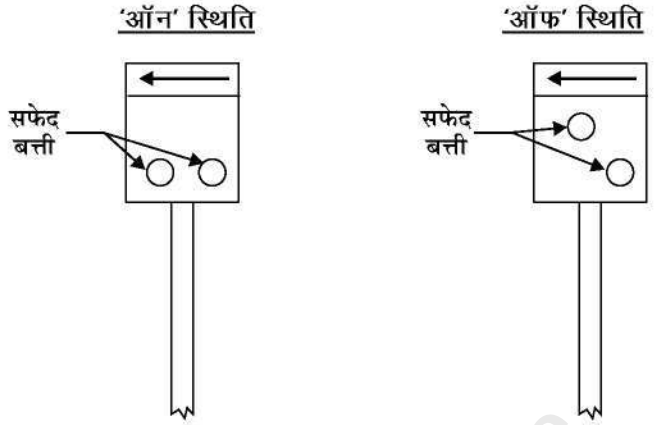
(b) Disc type Shunt signal in Multiple-Aspect Signalling Territory-



Aspect:	
Stop	Proceed slow
Indication:	
Stop dead	Proceed with caution for shunting

(9) स्थिति – बत्तीवाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं –

<u>द्वि–संकेती अथवा बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में स्थिति बत्ती वाला शंट सिगनल</u>



संकेत :

रूको — धीरे धीरे आगे बढ़ो

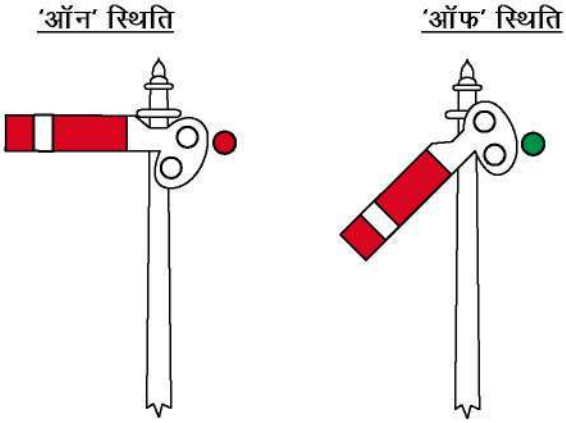
निर्देश :

पूर्णतः रूक जाओ — शंटिंग के लिये सतर्कता से आगे बढ़ो

IndiaCode

(10) सेमाफोर भुजा वाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं –

(क) <u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल</u>–



संकेत :

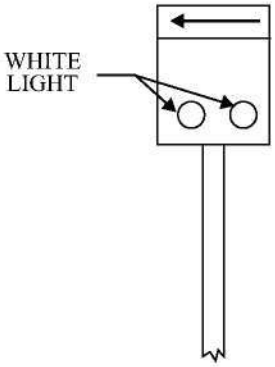
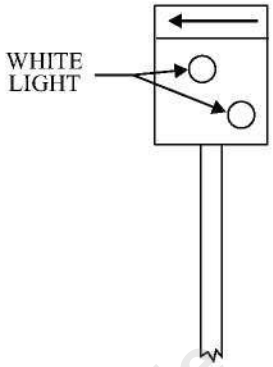
रूको — धीरे धीरे आगे बढ़ो

निर्देश :

पूर्णतः रूक जाओ — शंटिंग के लिये सतर्कता से आगे बढ़ो

(9) The aspects and indications of a position light type shunt signal are shown below-

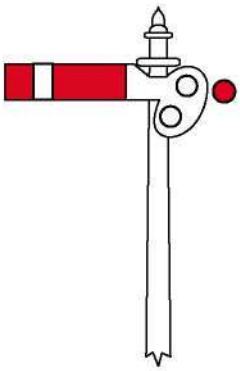
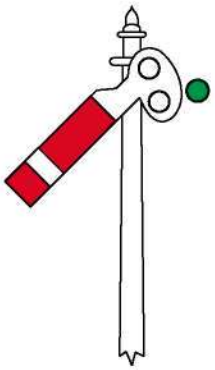
Position light type shunt signal in Two-Aspect or Multiple-Aspect Signalling Territory-

'On ' position	**'Off' Position**
	
Aspect :	
Stop	Proceed slow
Indication :	
Stop dead	Proceed with caution for shunting

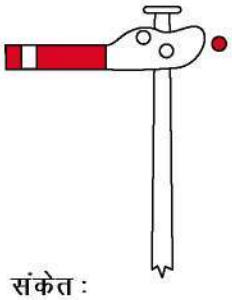
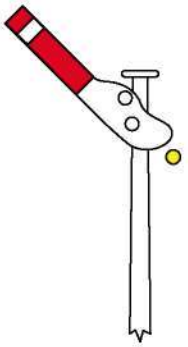
IndiaCode

(10) The aspects and indications of a semaphore arm type shunt signal are shown below-

(a) Miniature semaphore arm type shunt signal in Two-Aspect Signalling Territory-

'On ' position	**'Off' Position**
	
Aspect:	
Stop	Proceed slow
Indication:	
Stop dead	Proceed with caution for shunting

(ख) <u>बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल</u> –

<u>'ऑन' स्थिति</u>	<u>'ऑफ स्थिति</u>
	
संकेत :	
रूको	धीरे धीरे आगे बढ़ो
निर्देश :	
पूर्णतः रुक जाओ	शंटिंग के लिये सतर्कता से आगे बढ़ो

3.15. सहकारी (को–एक्टिंग) सिगनल –

(1) सहकारी सिगनल दोहरे सिगनल होते हैं। जो साधारण सिगनलों के नीचे लगे होते है और ऐसे स्थानों पर लगाये जाते हैं, जहाँ, सिगनल के खम्भे की ऊंचाई के कारण अथवा ऊपरी पुल या अन्य रूकावट के कारण, मुख्य भुजा या बत्ती, लोको पायलट के सिगनल पर पहुंचने तक, पूरे समय उसे दिखाई नहीं देती है।

(2) सहकारी सिगनल ऐसी ऊंचाई पर लगाये जाएँगे कि या तो मुख्य सिगनल की भुजा/बत्ती अथवा सहकारी सिगनल की भुजा/बत्ती सदैव दिखाई देती रहे।

3.16. पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) –

(1) आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को पहले से ही, स्थावर सिगनल के संकेत दोहराने के लिये उस स्थावर सिगनल के पीछे लगाये गये सिगनल को पुनरावर्ती सिगनल कहते हैं–

(2) पुनरावर्ती सिगनल पर 'आर' चिह्न लगा होगा और वह निम्नलिखित प्रकार का होगा, अर्थात्

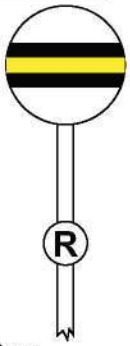
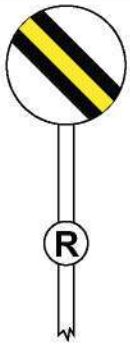
(क) पताका के प्रकार का, या

(ख) वर्गाकार सिरे वाली सेमाफोर भुजा, या

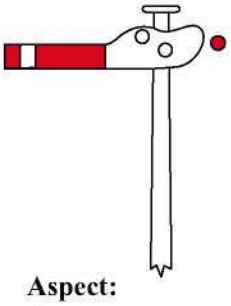
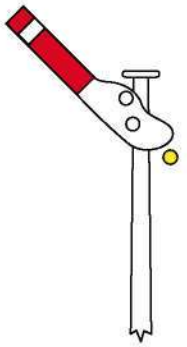
(ग) रंगीन बत्तीवाला सिगनल।

(3) पताका के प्रकार के पुनरावर्ती सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :–

<u>द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पताका के प्रकार का पुनरावर्ती सिगनल</u>

<u>'ऑन' स्थिति</u>	<u>'ऑफ' स्थिति</u>
	
संकेत :	
सिगनल 'ऑन'	सिगनल 'ऑफ'
निर्देश :	
दोहराया गया सिगनल 'ऑन' है।	दोहराया गया सिगनल 'ऑफ' है।

(b) Miniature Semaphore Arm type Shunt signal in Multiple-Aspect Signalling Territory-

'On' Position	'Off' Position
	
Aspect:	
Stop	Proceed Slow
Indication:	
Stop dead	Proceed with caution for shunting

3.15. Co-acting signals -

(1) Co-acting signals are duplicate signals fixed below ordinary signals and are provided where, in consequence of the height of the signal post, or of their being an over-bridge or other obstacle, the main arm or light is not in view of the Loco Pilot during the whole time that he is approaching it.

(2) Co-acting signals shall be fitted at such height that either the main arm or light or the co-acting arm or light is always visible.

3.16. Repeating signals -

(1) A signal placed in rear of a fixed signal for the purpose of repeating to the Loco Pilot of an approaching train the aspect of the fixed signal in advance is called a Repeating signal.

(2) A Repeating shall be provided with an 'R' marker and shall be of -

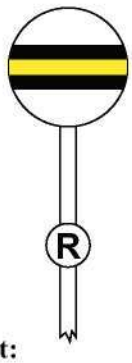
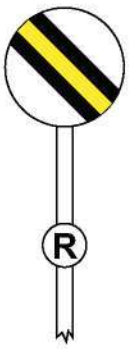
(a) banner type, or

(b) a square ended semaphore arm, or

(c) a Colour light signal.

(3) The aspects and indications of banner type Repeating signal are shown below-

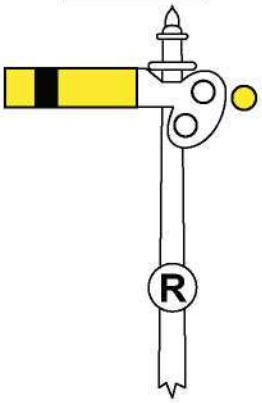
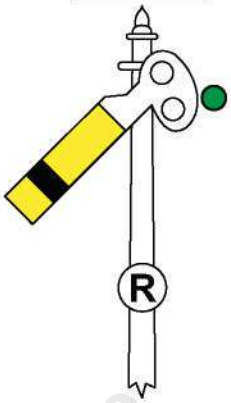
Banner type Repeating signal in Two-Aspect Signalling Territory-

'On ' Position	'Off' Position
	
Aspect:	
Signal 'On'	Signal 'Off'
Indication:	
Signal which it repeats is at 'On'	Signal which it repeats is 'Off'

IndiaCode

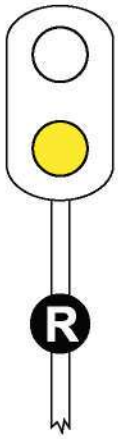
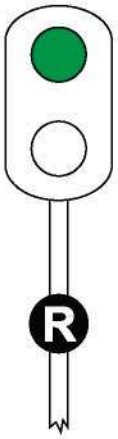
(4) सेमाफोर भुजा पुनरावर्ती सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं –

द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर भुजा का पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

'ऑन' स्थिति	'ऑफ स्थिति
	
संकेत :	
सिगनल 'ऑन'	सिगनल 'ऑफ'
निर्देश :	
दोहराया गया सिगनल 'ऑन' है।	दोहराया गया सिगनल 'ऑफ' है।

(5) रंगीन बत्ती पुनरावर्ती सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं :–

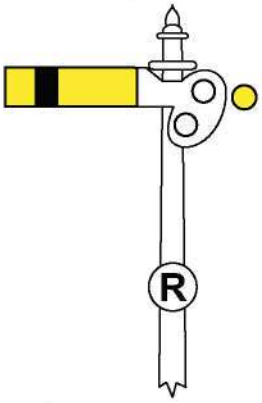
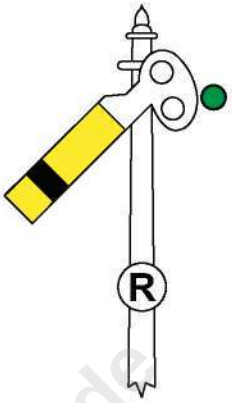
रंगीन बत्ती वाला पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति
	
संकेत :	
सिगनल 'ऑन'	सिगनल 'ऑफ'
निर्देश :	
दोहराया गया सिगनल 'ऑन' है।	दोहराया गया सिगनल 'ऑफ' है।

IndiaCode

(4) The aspects and indications of a semaphore arm type Repeating Signal are shown below -

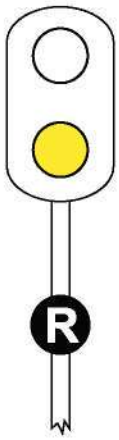
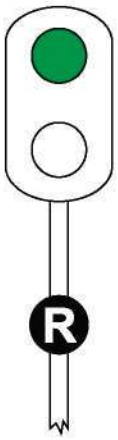
Semaphore arm type Repeating Signal in Two-Aspect signalling Territory -

'On' position	'Off' Position
	
Aspect: Signal 'On'	Signal 'Off'
Indication: Signal which it repeats is at 'On'	Signal which it repeats is 'Off'

IndiaCode

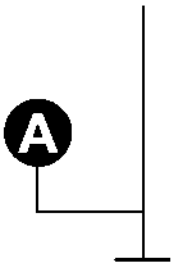
(5) The aspects and indications of a Colour light type Repeating signal are shown below-

Colour light type Repeating signal

'On' Position	'Off' Position
	
Aspect: Signal 'On'	Signal 'Off'
Indication: Signal which it repeats is at 'On'	Signal which it repeats is 'Off'

3.17. सिगनलों के पहचान चिह्न तथा निशान –

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

आकृति	कहां लगे	विवरण
	स्वचल (आटोमेटिक) रोक (स्टाप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'ए' (A) अक्षर
	अर्ध स्वचल (सेमी आटोमेटिक) रोक (स्टाप) सिगनल पर	स्वचल (आटोमेटिक) रोक (स्टाप) सिगनल की भांति काम करते समय काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'ए' (A) अक्षर प्रज्वलित रहेगा और हस्तचालित रोक (स्टाप) सिगनल की भांति काम करते समय 'ए' (A) अक्षर बुझा रहेगा।
	एक खम्भे पर अकेला रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेन्ट) सिगनल या चेतावनी (वार्नर) सिगनल	सफेद गोल चकरी (डिस्क) पर काला 'पी' (P) अक्षर

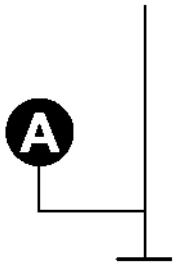
टिप्पणी :– जहां रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेन्ट) सिगनल अन्तिम रोक (लास्ट स्टाप) सिगनल के साथ लगा है, जैसा कि नियम 3.07 के उपनियम (7) के अन्तर्गत उपबन्धित है, वहां चिह्न (मार्कर) की आवश्यकता नहीं रहेगी।

	मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'आई बी' (IB) अक्षर

IndiaCode

3.17 Distinguishing markers and signs for signals-

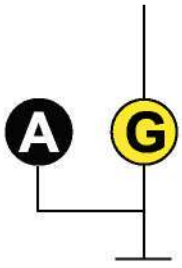
(1) Where necessary, signals shall be distinguished by prescribed markers, Such markers, shall be fixed on the signal posts below the signals as under:

Appearance	Provided on	Description
	**Automatic Stop Signal**	**Letter 'A' in black on white circular disc.**
	**Semi-automatic Stop Signal**	**White illuminated letter 'A' against black back ground when working as an Automatic stop signal, and letter 'A' extinguished when working as a manual stop signal.**
	**Colour Light Distant or Warner signal on a post by itself.**	**Letter 'P' in black on white circular disc.**

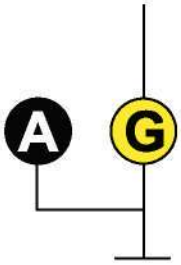
Note: Where a colour light Distant signal is combined with a last stop signal as provided for under sub-rule (7) of rule 3.07 the marker shall be dispensed with.

	**Intermediate Block Stop signal**	**Letter 'IB' in black on white circular disc.**

IndiaCode

	बुलावा (कालिंग आन) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'सी' (C) अक्षर
	सेमाफोर सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'आर' (R) अक्षर
	रंगीन बत्ती वाली सिगनल व्यवस्था के क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर	काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'आर' (R) अक्षर प्रज्वलित रहेगा।
	फाटक रोक (स्टाप) सिगनल पर	पीली गोल चकरी पर काला 'जी' (G) अक्षर
	स्वचालित (आटोमेटिक) ब्लाक क्षेत्र में फाटक रोक (स्टाप) सिगनल पर	पीली गोल चकरी पर काला 'जी' (G) अक्षर और काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'ए' (A) अक्षर प्रज्वलित (इल्युमिनेटेड) रहेगा।

टिप्पणी :– जब फाटक सड़क यातायात के लिये बंद है और उस पर ताला लगा है, तभी अक्षर 'ए' (A) प्रकाशित होगा।

	**Calling-on signal**	**Letter 'C' in black on white circular disc.**
	**Repeating signal in semaphore signalling territory.**	**Letter 'R' in black on white circular disc.**
	**Repeating signal in colour light signalling territory.**	**White illuminated letter 'R' against a black back ground.**
	**Gate Stop Signal**	**Letter 'G' in black on yellow circular disc.**
	**Gate Stop Signal in Automatic Block territory.**	**Letter 'G' in black on yellow circular disc and white illuminated letter 'A' against a black background.**

Note: Letter 'A' shall be 'lit' only when the gates are closed and locked against road traffic.

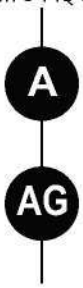
IndiaCode

स.नि.3.17/1. जब फाटक रोक सिगनल अर्ध–स्वचालित रोक सिगनल हो और वहाँ समपार फाटक के अतिरिक्त जहाँ प्वाइंट लगे हो, उसका बचाव करता हो, तब उसे काली पृष्ठ भूमि में प्रज्जवलित सफेद 'A' अक्षर और सफेद प्रज्जवलित 'AG' अक्षर के साथ उपलब्ध कराया जाएगा। ऐसे सिगनल का संकेत निम्नानुसार होगा–

(क) 'A' अक्षर केवल तभी प्रज्जवलित होगा जब फाटक सड़क यातायात के लिए बंद एवं तालित हो और जहाँ प्वाइंट हों वहाँ वे रूट के लिए सही तरह से सेट एवं लॉक हो।

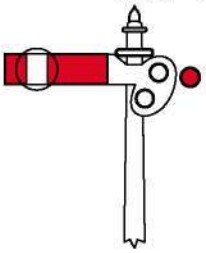
(ख) 'AG' अक्षर केवल तभी प्रज्जवलित होगा, जब फाटक या तो सड़क यातायात के लिए खुला हो अथवा फाटक खराब हो, किंतु वहाँ मौजूद प्वाइंट रूट के लिए सही तरह सेट एवं लॉक हो।

(ग) जब वहाँ मौजूद प्वाइंट, संबंधित रूट के लिए सही ढंग से सेट एवं लॉक नहीं है अथवा वे खराब हो गए हों, तब कोई भी मार्कर नहीं जलेगा अथवा मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू है।



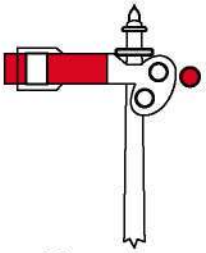
अर्द्ध स्वचालित फाटक रोक सिगनल का पहचान मार्कर/साइन

(2) यदि आवश्यक है तो सिगनल भुजाओं पर, पहचान के लिये नीचे लिखे अनुसार, निर्धारित चिह्न लगाएं जाएंगे:–



केवल माल गाड़ी को परिचालित लाइन के लिए आगमन रोक (स्टाप) सिगनल पर

सेमाफोर भुजा पर एक काला रिंग (गोला)



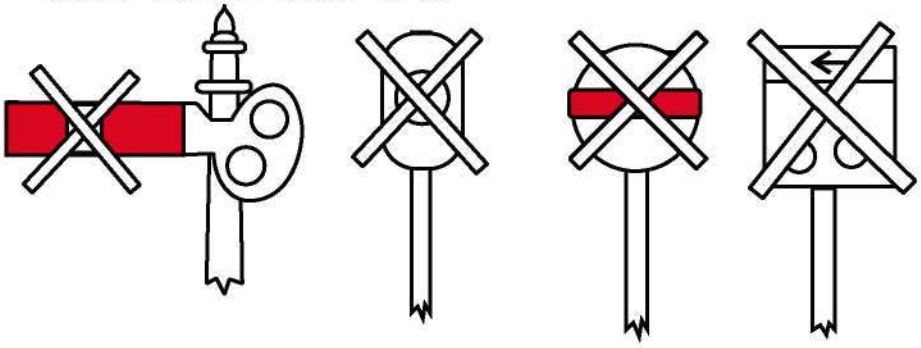
डॉक प्लेटफार्म के आगमन रोक (स्टाप) सिगनल पर

सेमाफोर भुजा पर काला 'डी' (D) अक्षर

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

3.18. प्रयोग में न आने वाले सिगनल –

(1) यदि किसी स्थावर सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उसकी पहचान के लिये उस पर दो क्रास पट्टियाँ बना दी जायेंगी और प्रत्येक पटटी कम से कम 1 मीटर लंबी और 10 सें.मी. चौड़ी होगी जैसा कि नीचे चित्र में दिखाया गया है :–



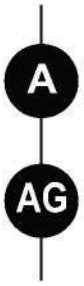
S.R. 3.17/1. When a gate stop signal is a semi-automatic stop signal and protects points where exist in addition to the level crossing, it shall be provided with white illuminated letter 'A' and white illuminated letter 'AG' against black background.

The Indication of such signal shall be as under-

(a) Letter 'A' shall be lit only when the gates are closed and locked against road traffic and points where exist are correctly set and locked for the route.

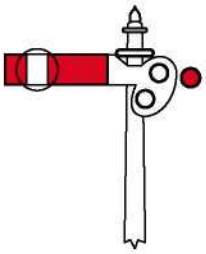
(b) Letter 'AG' Shall be lit only when the gates are either open to road traffic or have failed but points where exist are correctly set and locked for the route.

(c) Neither marker shall be lit when points where exist are not correctly set and locked for the route or have failed. or modified automatic signalling system is introduced.



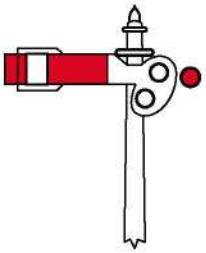
distinguishing marker / sign of
Semi-automatic gate stop signal

(2) Where necessary, signal arms shall be distinguished by prescribed sign as under:



Approach Stop signal for Goods running lines only.

One black ring on semaphore arm.



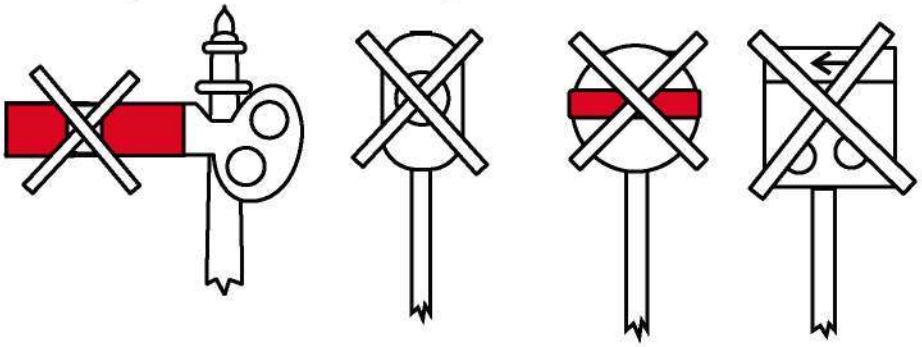
Approach stop signal for Dock platform.

Letter 'D' in black on semaphore arm.

(3) Other distinguishing markers or signs may be used with the approval of the Railway Board or modified automatic signally system is introduced.

3.18. Signals out of use -

(1) When a fixed signal is not in use, it shall be distinguished by two crossed bars, each bar being not less than 1 metre long and 10 cms wide, as illustrated below:



IndiaCode

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

(3) प्रयोग में न आने वाले सिगनल प्रकाशित नहीं किए जाएँगे।

3.19. विपथन जंक्शनों पर रोक सिगनल लगाना – जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति अन्यथा नहीं दी गई हो, तब जहाँ दो या अधिक लाइनें भिन्न दिशाओं में जाती हैं वहां सिगनल, ब्रैकेट खम्भे पर लगाये जायेंगे अथवा अलग सिगनलों के बजाय अनुमोदित किस्म के मार्ग संकेतक लगाये जाएँगे।

परन्तु जहां 75 कि.मी. प्र.घ. तक की गति के लिए हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल हों, वहाँ ब्रैकेट खम्भे पर अलग सिगनलों अथवा मार्ग संकेतक के स्थान पर एक भुजा वाला होम सिगनल लगाया जा सकता है। सम्मुख कांटों पर काँटा संकेतक अवश्य लगाये जाएँगे।

स.नि. 3.19/1. बहु संकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनल क्षेत्र में अनुमोदित डिजाइन के जंक्शन अथवा बहुबत्ती प्रकार वाले मार्ग संकेतक लगाये जा सकते हैं। जहां पर जंक्शन प्रकार के मार्ग संकेतक लगाये गये हैं, वहां पर जंक्शन संकेतक के प्रत्येक हत्थे द्वारा प्रत्येक पृथक होने वाले मार्ग को दिखाना चाहिए। परन्तु जिन लाइनों को वे संकेत करते हैं, वे रेल पथ ट्रैक सर्किटेड हों या वे केवल माल यातायात के लिये उपयोग में हों तो इस स्थिति में प्रत्येक दिशा के लिये केवल एक हत्था होगा, अर्थात् बायाँ हाथ या दायाँ हाथ या दोनों, जैसी भी स्थिति हो।

3.20. जंक्शन पर रोक सिगनल लगाना – यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों से अन्यथा अनुमति नहीं दी गयी है तो दो या अधिक लाइनों के मिलने वाले स्थानों पर, सिगनल अलग खम्भों पर लगाए जाएँगे। यदि सिगनलों की संख्या अधिक है तो वहां सिगनल ब्रैकेट वाले खम्भे या सिगनल पुल या गैन्ट्री पर लगाये जा सकते हैं।

3.21. ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गैन्टरी पर सिगनल लगाना – यदि सिगनल किसी ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गैन्टरी पर लगाए जाते हैं तो उन्हें :–

(क) इस प्रकार समूह बद्ध किया जाएगा कि हर एक परिचालित लाइन से संबंधित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल संबंधित परिचालित लाइनों के यथासंभव ऊपर लगाए जाएंगे,

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

(ग) इस क्रम से व्यवस्थित किया जाएगा कि सबसे बांयी ओर का सिगनल सबसे बांयी लाइन से और बांयी ओर से दूसरा सिगनल, बांयी ओर की दूसरी लाइन से और अन्य सिगनल भी इसी प्रकार क्रमशः संबंधित होंगे।

स.नि.3.21/1. <u>मुख्य लाइनों के सिगनल</u> –

(क) जहां सीधी लाइन पर गाड़ियों की गति स्थाई रूप से 15 कि.मी. प्र.घं. निर्धारित की गयी हो, वहां मेन लाइन के सिगनल अन्य सिगनलों के बराबर ऊँचाई पर लगाये जायेंगे। यदि कोई चेतावनी (वार्नर) सिगनल हो तो 'ऑन' स्थिति में स्थिर रखा जायेगा।

(ख) जहां स्थाई गति प्रतिबन्ध 15 कि.मी. प्र.घं. से अधिक हो वहां मेन लाइन सिगनल ऊँचाई पर लगाया जायेगा, किन्तु प्रतिबन्धित गति, संचालन समय सारिणी में अधिसूचित की जायेगी और आवश्यक गति संकेतक लगाये जायेंगे।

3.22. एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना –

(1) एक ही दिशा में चलाने वाली गाड़ियों के लिये, चाहे वे एक ही लाइन या अलग–अलग लाइनों पर हैं निम्नलिखित अवस्थाओं को छोड़कर, एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगाए जाएँगे अर्थात :–

(क) जैसा कि इन नियमों द्वारा बुलावा, शंटिंग, सहकारी और चेतावनी सिगनलों के लिये निर्धारित किया गया है या

(ख) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन।

(2) जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाए गये हैं वहां सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं ओर को निकलने वाली लाइन के लिये और ऊपर से दूसरा सिगनल बायीं ओर से दूसरी लाइन के लिये तथा अन्य सिगनल भी इसी प्रकार होंगे। बशर्ते कि विशेष परिस्थिति में जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार एक ही खम्भे पर दो निकट सिगनल लगाये गये हों वहां विशेष अनुमोदित अनुदेशों के अतंर्गत ऊपर का सिगनल मेन लाइन के लिये होगा और निचला सिगनल अन्य लाइनों के लिये होगा।

3.23. विद्युत पुनरावर्तक – यदि सिगनल के प्रचालन स्थल से किसी स्थावर सिगनल की भुजा और प्रकाश दिखाई नहीं पड़ता है तो वहां उनके संकेतों को दोहराने के लिये एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक लगाया जायेगा।

(2) Semaphore or Disc signal when not in use shall be kept fixed in the 'On' position.
(3) Signals not in use shall not be lit.

3.19. Placing of stop signals at diverging junctions - Unless otherwise permitted by approved special instructions, where two or more lines diverge, the signals shall be fixed on a bracket post or an approved type of route indicator shall be provided instead of separate signals.

Provided that for speed up to 75 kilometers per hour with manually operated multiple aspect signals, only a signal arm Home signal may be provided instead of separate signals on a bracket post or a route indicator. The facing points must be provided with point indicators.

S.R. 3.19/1. Route indicators Junction or multiple lamp type of approved design may be provided in multiple aspect Colour light signalling territory. When Junction type Route Indicators are provided, each arm of the Junction indicator should indicate a separate diverging line, unless the lines they indicate track circuited or they are exclusively used for goods traffic in which case there shall be only one arm for each direction i.e. left hand or right hand or both as the case may be.

3.20. Placing of Stop signals at converging junctions - Unless otherwise permitted by approved special instructions, where two or more lines converge, signal shall be placed on separate posts. Where the number of signal is considerable, these may be provided on a bracket post or a signal bridge or gantry.

3.21. Signals on bracket post or signal bridge or gantry:- Where signals are places on a bracket post or signal bridge or a gantry, these shall be-

(a) so grouped that the respective signals are easily distinguishable for each running line and are placed as nearly as possible over the running lines to which they refer,
(b) so placed that the signal referring to the main line is higher than the signal or signals referring to the other running line or lines, and
(c) so arranged that the extreme left hand signal refers to the extreme left hand line and the second signal from the left refers to the next line from the left and so on.

S.R. 3.21/1. Signals for main Lines:-

(a) The main line signals shall be placed at the same level as other signals, where the speed of running through trains over the straight line is permanently restricted to 15 kmph. The Warner Signal, if provided, shall be fixed in the 'ON' position.
(b) Where the permanent speed restriction is higher than 15 kmph the main line signal may be placed at higher level but restricted speed shall be notified in the working Time Table and necessary speed indicators erected.

3.22. Placing of more than one signal on the same post-

(1) Not more than one singal referring to trains moving in the same direction, whether on the same line or on separate lines, shall be placed on the same post, except -
(a) As prescribed in these rules for Calling-on, Shunt, Co-acting and Warner signals, or
(b) Under approved special instructions.
(2) Where under approved special instructions more than one signal is placed on the same post, the topmost signal shall apply to the extreme left hand diverging line and the second signal from the top shall apply to the next line from the left and so on.
Provided that in exceptional cases where two Home signals are placed on the same post, under approved special instructions the top signal shall apply to the main line and the lower signal shall apply to the other lines.

3.23 Electric repeater - The arm and light of any fixed signal which cannot be seen from the place from which the signal is worked shall be repeated to such place by means of an efficient electric repeater.

स.नि. 3.23 / 1. <u>विद्युत पुनरावर्तक खराब होना</u> – यदि विद्युत पुनरावर्तक खराब हो जाये तो जब तक वह सिगनल जिससे वह सम्बन्धित है निकटवर्ती सुविधाजनक स्थान से यह देखा न जा सके कि सिगनल की भुजा या संकेत स्पष्ट दिखाई देता है तब तक उससे सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाना चाहिए।

3.24. पिछली बत्तियाँ –

(1) ऐसे हर एक सेमाफोर या चकरी सिगनल में, जिसकी रोशनी, सिगनल दिये जाने के स्थान से दिखाई नहीं पड़ती है, उस पर पिछली बत्ती लगाई जाएगी जिससे यह पता 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 किसी 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 लिये अन्य कोई व्यवस्था की गई है कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं तो पीछे की बत्ती लगाना आवश्यक नहीं है।

स.नि.3.24 / 1. फाटक सिगनलों में पिछली बत्ती लगाई गयी है जो सिगनल 'ऑन' होने की स्थिति में फाटकवाले को दिखाई देगी।

ग. सिगनलों के उपस्कर

3.25. स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की बाध्यता– इस उप अध्याय में निर्धारित स्थावर सिगनल नीचे लिखे स्टेशनों को छोड़कर हर स्टेशन पर लगाए जाएंगे :–

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

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

3.26. स्थावर सिगनलों को चालू करना – स्थावर सिगनल तब तक काम में नहीं लाए जाएंगे जब तक रेल संरक्षा आयुक्त उन्हें गाड़ियों के संरक्षित संचालन के लिये उपयुक्त घोषित नहीं कर देता है।

स.नि.3.26 / 1. जब कभी भी किसी नये सिगनल का प्रयोग प्रारंभ किया जाये या वर्तमान सिगनल का स्थान बदला जाये तब यह सुनिश्चित करने के लिये कि सिगनल सही स्थान पर लगाया गया है और ठीक प्रकार से दिखाई देता है, इसका निरीक्षण यातायात निरीक्षक, लोको निरीक्षक, खण्ड इंजीनियर (सिगनल) सहित गठित एक दृश्यता समिति द्वारा अवश्य किया जाना चाहिए तथा उस समिति को अपनी संयुक्त रिपोर्ट देनी चाहिए।

स.नि.3.26 / 2. जब कभी किसी नये सिगनल का प्रयोग प्रारंभ किया जाये या वर्तमान सिगनल का स्थान बदला जायें, जिससे गाड़ियों के चलने पर असर पड़े तो नये सिगनल का इस्तेमाल करने या वर्तमान सिगनल का स्थान बदलने के बाद 30 दिनों की अवधि तक लोको पायलटों का ध्यान इस परिवर्तन की ओर आकर्षित करने के लिये सतर्कता आदेश जारी किया जाना चाहिए।

स.नि.3.26 / 3. विभिन्न सिगनलों की न्यूनतम दृश्यता दूरी निम्नवत होगी –

(क) द्विसंकेती सिगनल –

(i) आउटर सिगनल – 1200 मीटर जिस खण्ड में सेक्शनल स्पीड 100 किमी प्रतिघंटा और इससे अधिक हो। 800 मीटर जहाँ सेक्शनल स्पीड 100 किमी प्रतिघंटा से कम हो। जहाँ न्यूनतम दृश्यता जैसा कि ऊपर बताया गया है, यदि नहीं प्राप्त हो सकती तो अलग वार्नर सिगनल लगाया जा सकता है। अलग वार्नर सिगनल के होने पर आउटर सिगनल की न्यूनतम दृश्यता 400 मीटर से कम नहीं होगी।

(ii) वार्नर सिगनल अकेले खंभे पर ..... 400 मीटर

(iii) होम सिगनल ..... 400 मीटर

(iv) मेन स्टार्टर सिगनल ..... 400 मीटर

(v) अन्य सभी सिगनल ..... 200 मीटर

<u>नोट</u> – जहाँ पर रोक सिगनलों की दृश्यता पर्याप्त रूप से नहीं है, वहाँ संयुक्त दृश्यता को सुनिश्चित करने के लिए रिपीटर या को–ऐक्टिंग सिगनल लगाये जायेंगे अथवा गति प्रतिबंध लागू होगा।

S.R. 3.23/1. Failure of Electric Repeater:- In case of failure of elctric repeater, the signal to which it refers should be taken as defective unless it can be ascetained by visual observation from a nearby convenient place that the arm or indication of signal is clearly visible.

3.24 Back-lights -

(1) Every semaphore or disc signal, the light of which cannot be seen from the place from which the signal is worked, shall be provided with a back-light to indicate whether the signal light is burning or not.

(2) Back-lights of signals shall show a small white light when 'On' and no light at all in any other position.

(3) Any fixed light used in conjunction with a semaphore signal shall show a back light.

(4) Back lights may not be provided when alternative arrangements are made at the place from which the signal is worked to indicate whether signal lights are burning or not.

S.R.3.24/1. Gate signals are provided with back lights, which shall be visible to the Gateman when the signals is in 'On' position.

IndiaCode

(C) Equipment of signals

3.25. Obligation to provide fixed signals at a station:- Fixed signals prescribed in this sub-chapter shall be provided at every station, except -

(a) at stations between which trains are worked on the One Train Only system, and

(b) at stations which are exempted from the provision of signals under approved special instructions.

3.26 Commissioning of fixed signals - Fixed signals shall not be brought into use until they have been passed by the Commissioner of Railway Safety as being sufficient to secure the safe working of trains.

S.R. 3.26/1. Whenever any new signal is brought into use or the existing signal is shifted, it must be inspected by a sighting Committee consisting of Traffic Inspector, Loco Inspector, SE (Sig.) and SE (P.Way) to ensure that the signal is correctly placed and focused, and submit joint report.

S.R. 3.26/2. Whenever a new signal is brought into use or an existing signal is shifted, which would effect the running trains, a caution order should be issued for a period of 30 days, after the signal has been brought into use or shifted, drawing the attention of the Loco Pilots to the change.

S.R. 3.26/3. The minimum visibility distance of various signals shall be as under-

(a) Two Aspect Signals-

(i) Outer Signal - 1200 meters in sections where sectional speed is 100 Kilometers per hour and above. 800 meters where sectional speed is less than 100 Kilometers per hour. Where minimum visibility as above cannot be achieved, Warner signal may be separated. With the Warner signal separated minimum visibility of Outer signal shall not be less than 400 meters.

(ii) Warner Signal on a post by itself ..... 400 Meters.

(iii) Home Signal ..... 400 Meters.

(iv) Main Starter Signal ..... 400 Meters.

(v) All other Signals ..... 200 Meters.

Note : Where adequate visibility of stop signals cannot be provided, Repeater or Co-acting signal shall be provided to ensure the combined visibility or speed restrictions imposed.

(ख) बहु संकेती सिगनल –

(i) डिस्टैंट सिगनल – 400 मीटर। इनर डिस्टैंट सिगनल, जहाँ उपलब्ध है, कम से कम 200 मीटर की दूरी से दिखाई पड़ेगा।

(ii) सभी स्टाप सिगनल – 200 मीटर। यदि किसी स्टाप सिगनल की दृश्यता 200 मीटर की दूरी से लगातार न दिखाई पड़े, जब उस पर पहुँच रहे हो, तो उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाया जायेगा।

स.नि. 3.26/4. लोको पायलट को यह चेतावनी देने के लिये कि वह पहले रोक सिगनल पर पहुँच रहा है, यात्री और मालगाड़ियों के लिये प्रथम सिगनल के पहले क्रमशः 1000 मीटर और 1400 मीटर की दूरी पर अलग–अलग डिजाइन के चेतावनी बोर्ड लगाये गये हैं। यदि सिगनल का कोई संकेत उपलब्ध न हो, तो लोको पायलट को गाड़ी की रफ्तार इस प्रकार नियंत्रित करनी चाहिए मानो कि उसके आगे का रोक सिगनल "ऑन" स्थिति में हो। तथापि चेतावनी बोर्ड को पार करने के पश्चात् यदि लोको पायलट को या तो रोक सिगनल से अथवा दूर या चेतावनी सिगनल से यह संकेत मिलता है कि आगे वाली रोक सिगनल "ऑन" स्थिति में नहीं है तो उसे सिगनल के संकेत के अनुसार गाड़ी की गति समुचित रूप से बढ़ानी चाहिए।

टिप्पणी :– 1000 मीटर की दूरी पर लगे चेतावनी बोर्ड में काले बोर्ड पर पीली धारियां तिरछी रंगीन पेन्ट होना चाहिए और 1400 मीटर की दूरी पर लगे चेतावनी बोर्ड में काले बोर्ड पर पीले रंग से दो समान्तर लाइनों के बीच एक वृत्त पेन्ट किया होगा।

3.27. हस्तचलित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशन पर स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर – प्रत्येक दिशा के लिये स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात् :–

(क) 'बी' क्लास स्टेशनों पर – एक दूर, एक निकट और एक प्रस्थान सिगनल, तथा

(ख) 'सी' क्लास स्टेशनों पर – एक दूर और एक निकट सिगनल।

3.28. संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्थानों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर – संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल व्यवस्था का प्रयोग केवल वहीं होगा जहां रेलवे बोर्ड ने विशेष आदेश द्वारा इसके लिये स्पष्ट मंजूरी दी है। प्रत्येक दिशा के लिये स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होंगे, अर्थात् :–

(क) 'बी' क्लास स्टेशनों पर – एक दूर एक निकट, मुख्य निकट के नीचे चेतावनी और एक प्रस्थान सिगनल।

(ख) 'सी' क्लास स्टेशनों पर – एक दूर और एक निकट सिगनल।

3.29. द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर – प्रत्येक दिशा के लिये स्थावर सिगनलों के न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होंगे। अर्थात् :–

(क) 'ए' क्लास स्टेशनों पर, – एक चेतावनी एक निकट और एक प्रस्थान सिगनल

(ख) 'बी' क्लास स्टेशनों पर :

इकहरी लाइन पर – एक बाहरी और एक निकट

दोहरी लाइन पर – एक बाहरी, एक निकट और एक प्रस्थान सिगनल तथा इकहरी और दोहरी दोनों लाइनों पर यदि गाड़ी बिना रूके 50 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक की गति से चलती है तो नियम 3. 06 के अनुसार एक चेतावनी सिगनल लगाया जाएगा और

(ग) 'सी' क्लास स्टेशनों पर – एक चेतावनी और एक निकट सिगनल।

3.30. साधाणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना – नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में सिगनल के निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन पर गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिये आवश्यक अन्य स्थावर सिगनल भी लगाए जाएंगे।

3.31. 'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल – 'डी' क्लास स्टेशन पर गाड़ी को इस प्रकार रोका जा सकता है जैसा विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किया जाए।

(b) Multiple Aspect Signals -

(i) Distant Signal - 400 Meters. An Inner Distant Signal Where provided, shall be visible from a minimum distance of 200 meters.

(ii) All Stop Signals - 200 Meters if it is not possible to ensure 200 meters continuous visibility of any stop signal while approaching it, a suitable speed restriction shall be imposed.

S.R. 3.26/4. Warning boards of distinctive design are provided in two aspect signalling territory at a distance of 1000 meters and 1400 meters in rear of the first Stop signal for passenger and goods trains respectively to warn the Loco Pilot that he is approaching the first stop signal. If no signal indication is available, the Loco Pilot should control the speed of the train as if the stop signal ahead is at 'On'. If, however, subsequently after passing the warning board, the Loco Pilot gets the indication, either by the stop signal itself or through the Distant or Warner signal that the Stop signal ahead is not in the 'On' position, he shall suitably increase the speed depending upon the signal indications.

Note : The Warning board located at 1000 meters will have yellow strips diagonally painted on a black board and the Warning board located at 1400 meters will have a circle between two parallel lines and painted Yellow on a black board.

3.27. Minimum equipment of fixed signals at stations provided with manually operated multiple aspect signalling- The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows-

(a) at class 'B' stations	**--**	**a Distant, a Home and a Starter, and**
(b) at class 'C' stations	**--**	**a Distant and a Home.**

3.28. Minimum equipment of fixed signals at stations provided with modified lower quadrant signalling- Modified lower quadrant signalling may be introduced only where it is expressly sanctioned by a special order of the Railway Board. The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows-

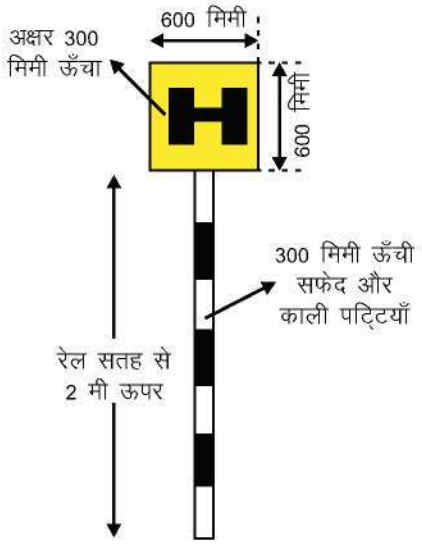
(a) at class 'B' stations	**--**	**a Distant, Home, a Warner below the Main Home, and a Starter**
(b) at class 'C' stations	**--**	**a Distant and a Home.**

3.29. Minimum equipment of fixed signals at other stations provided with two-apects signalling- The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows-

(a) at class 'A' stations	**--**	**a Warner, a Home and a Starter,**
(b) at class 'B' stations :		
on a single line	**--**	**an Outer and a Home,**
on a double line	**--**	**an Outer, a Home and a Starter, and both on a single and a double line a Warner shall be provided in accordance with Rule 3.06, if trains run through at a speed exceeding 50 kilometers an hour without stopping, and**
(c) at class 'C' stations	**--**	**a Warner and a Home.**

3.30. Additional fixed signals as stations generally - In addition to the minimum equipment of signals prescribed in Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32 such other fixed signals shall be provided at every station as may be necessary for the safe working of trains.

3.31. Signals at class 'D' stations - At a class 'D' station, a train may be stopped in such manner as may be authorised be special instructions.



स.नि.3.31/1. किसी गाड़ी के लोको पायलट को 'डी' क्लास स्टेशन पर पहुंचने की सूचना देने के लिए इंजीनियरिंग विभाग द्वारा एक संकेतक बोर्ड लगाया जायेगा जिसमें ''एच'' अक्षर लिखा होगा। इसे स्टेशन के मध्य से 600 मीटर दूर लगाया जायेगा। उक्त हाल्ट संकेत बोर्ड चित्र में दर्शाये गये आरेख अनुसार होगा एवं 600 मि.मी. ग 600 मि.मी. साइज का वर्गाकार बोर्ड जिसे पीले रंग से पेन्ट किया जायेगा। इसमें 300 मि.मी. ऊँचाई एवं 40 मि.मी. मोटाई का काले रंग से ''H''अक्षर लिखा जायेगा। बोर्ड को (रेल लेवल से) 2 मीटर ऊँचे एवं 300 मि.मी. ऊँची काली एवं सफेद पट्टियों वाले खम्भे पर लगाया जायेगा। लोको पायलट बोर्ड देख कर लगातार सीटी बजायेगा।

3.32. अग्रिम प्रस्थान सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना –

(1) यदि पूर्ण ब्लाक पद्धति में इकहरी लाइन में किसी ''बी'' (ख श्रेणी) क्लास स्टेशन पर बाह्यतम सम्मुख कांटें या होम सिगनल के बाहर आनेवाली गाड़ी की दिशा में नियम 8. 09 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा लाइन अवरूद्ध करने की अनुमति दी जाती है, तो एक शंटिंग लिमिट बोर्ड अथवा एक अग्रिम प्रस्थान सिगनल उस बाह्यतम सम्मुख काँटे या निकट सिगनल से इतनी शंटिंग दूरी पर लगाया जायेगा, जितनी स्थानीय परिस्थितियों में शंटिंग के लिये आवश्यक है, साथ ही शंटिंग लिमिट बोर्ड (जिस पर स्टेशन की ओर ''शंटिंग लिमिट'' शब्द लिखे होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिये दोनों दिशाओं में दिखायी देनेवाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) अथवा अग्रिम प्रस्थान 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 क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में 180 मीटर से कम नहीं होगी। यह बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल उस स्थान का द्योतक है, जहां तक शंटिंग करने की अनुमति है।

(2) पूर्ण ब्लाक पद्धति में दोहरी लाइन के ''बी'' (ख श्रेणी) क्लास स्टेशन पर जहां बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल लगे हैं या तो कांटें नहीं है जहाँ या गाड़ी आने वाली दिशा में सबसे बाहरी कांटे अनुमुख कांटें हैं, वहां एक ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाया जायेगा। (जिस पर स्टेशन की ओर ''ब्लाक सेक्शन लिमिट'' लिखा होगा तथा रात में इसकी स्थिति बताने के लिये दोनो दिशाओं में दिखाई देने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) यह बोर्ड निकट सिगनल से कम से कम 180 मीटर आगे लगाया जायेगा, और यदि कोई वाह्यतम अनुमुख कांटे हैं तो उनके उल्लंघन चिन्ह का बचाव करेगा। यह बोर्ड इन स्टेशनों पर ब्लाक सेक्शन की सीमा का सूचक होगा।

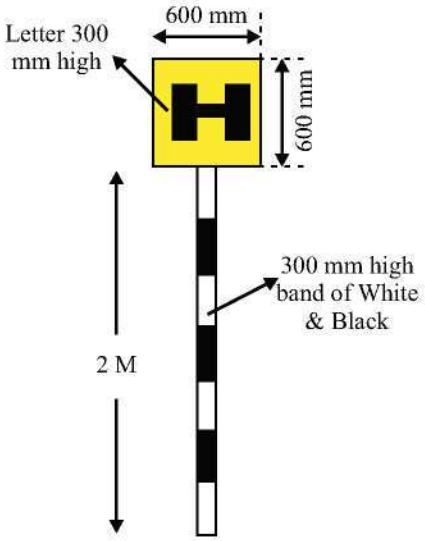
3.33. नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में किसी बात के होते हुए भी –

(क) यदि स्टेशन पर मेन लाइन से केवल एक ही संयोजक है तो स्टेशन का कार्यचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा;

(ख) यदि किसी सेक्शन पर यातायात कम है और गाड़ियों की गति धीमी है तो वहां प्रत्येक स्टेशन पर प्रत्येक दिशा के लिये केवल एक ही रोक सिगनल लगाया जा सकता है। ऐसे स्टेशनों पर सिगनल वाह्यतम सम्मुख कांटों से पर्याप्त दूरी पर लगाये जायेंगे और गाड़ियों का संचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार होना चाहिए; और

(ग) यदि किसी रेल पर बहुत कम यातायात है, तो वहां सिगनलों के बिना भी काम चलाया जा सकता है। और गाड़ियां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेगी। तथापि हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल लगे स्टेशनों पर जहां स्टेशन से बिना रूके जाने वाली गाड़ियों की गति 50 कि.मी. प्र.घं. से अधिक न हो वहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रत्येक दिशा में एक डिस्टेन्ट और एक होम सिगनल लगाया जा सकता है।

S.R.3.31/1. To indicate to the train Loco Pilots of an approaching 'D' Class station, engineering official shall arrange to provide an indicator board bearing letter 'H' which shall be fixed at a distance of 600 meters from centre line of such stations. This halt indicator board shall be in accordance with the diagram shown and shall consist of a square board having each side of 600 mm. Board shall be painted yellow bearing 300 mm high and 40-mm thick letter 'H' in black, Board shall be fixed on a post 2m high (from the rail level to the bottom of the Board) painted with 300 mm high bands of white & black. The Loco Pilot after locating the board shall whistle freely.



3.32. Provision of an Advanced Starter, Shunting Limit Board or Block Section Limit Board-

(1) On a signal line class 'B' station worked on the Absolute Block System, if the obstructing of the line outside the Home signal or the outermost facing points in the direction of an approaching train is permitted under special instructions under rule 8.09, a Shunting Limit Board or an Advance Starter shall be placed at such shunting distance from the Home signal or the Outer most facing points as local conditions may require, provided the distance between the Shunting Limit Board (bearing the words 'Shunting Limit' on the side which faces the station, and fitted with a lamp showing a white light in both directions to mark its position by night) or the Advanced Starter and the opposing first stop signal is never less than 400 meters in the two-aspect signalling territory and 180 meters in the multiple aspect or modified lower quadrant signalling territory. The location of such board or Advanced Starter shall mark the limit up to which shunting may be permitted.

(2) On a double line class 'B' station worked on Absolute Block System equipped with multiple-aspect or modified lower quadrant signalling and where there are no points or the outermost points at the approaching end are trailing, a Block Section Limit Board (bearing the words 'Block Section Limit' on the side which faces the station and fitted with a lamp showing white light in both directions to mark its position by night) shall be provided. It shall be placed at a distance of not less than 180 meters in advance of the Home signal and shall protect the fouling mark of the outermost trailing points, if any. The location of such board shall mark the limit of the block section at such stations.

3.33. Exceptions to Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32- Not withstanding anything contained in Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32:

(a) If the station has only one connection of the main line, the station shall be worked in accordance with approved special instructions;

(b) On any section where traffic is light and speed is slow, one Stop signal only in each direction may be provided at each stations; Such signal to be located at an adequate distance outside the outermost facing points of the station and trains worked in accordance with approved special instructions; and

(c) on any railway having very light traffic all signals may be dispensed with and the trains worked under approved special instructions;

Provided that at stations with manually operated multiple aspect signals where the speed of trains through a station does not exceed 50 kilometers per hour, a Distant signal and a Home signal only may be provided in each direction under approved special instructions.

3.34. समपार पर स्थावर सिगनल –

(1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा छूट नहीं दे दी गयी है। तब तक समपार पर लाइन के आर पार बंद होने वाले, स्टेशन सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित फाटकों को छोड़कर, प्रत्येक ऐसे फाटक पर, पर्याप्त दूरी पर स्थावर सिगनल लगाए जाएँगे। फाटक सड़क यातायात के लिये खुले होने पर, ये सिगनल अप और डाउन, दोनो दिशाओं में रूकने के संकेत देंगे।

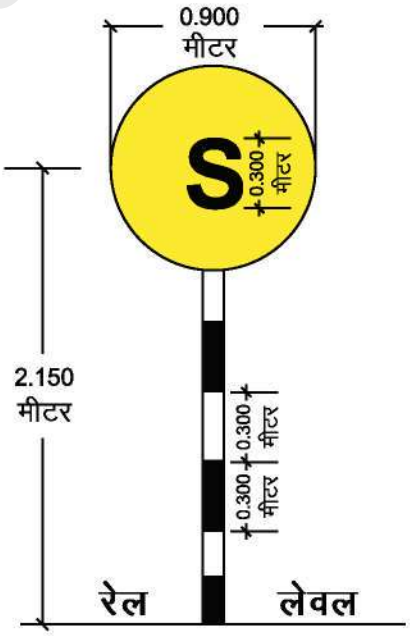
(2) यदि विशेष अनुदेशों के अधीन कोई निषेध लगाया गया है तो, फाटक के रोक सिगनल पर 'जी' चिह्न लगाया जायेगा।

स.नि.3.34/1. उन फाटक सिगनलों को छोड़कर जिनके द्वारा रेल तथा सड़क पुल में प्रवेश नियंत्रित किया जाता है, अथवा जहां पर फाटक सिगनल एवं फाटक के बीच पुल स्थित हो, अन्य फाटक सिगनल के खम्भे पर पीले रंग की एक गोल चकरी होगी, जिस पर काले रंग से "G"अक्षर लिखा होगा।

3.35. स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के कांटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन – यदि मेन लाइन पर, किसी ऐसी जगह कांटें हैं जो ब्लाक स्टेशन नहीं हैं, तो ऐसे काँटों की रक्षा और उनका प्रचालन, सिगनलों द्वारा या अन्यथा, गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिये, इस प्रकार किया जाएगा जैसा कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

स.नि. 3.35/1. <u>स्टेशन की बाहरी साइडिंग के काँटें एवं स्थावर सिगनल</u> –

(क) जब ब्लाक स्टेशन की सीमा के बाहर स्थित साइडिंगों के कांटे इस प्रकार सुसज्जित हों कि गाड़ियों को उन पर से सम्मुख और सेक्शन के लिये निर्धारित अधिकतम अनुमत्य गति से बिना रुके गुजरने की अनुमति हो तो सम्मुख दिशा में कांटों के पीछे एक रोक सिगनल और पर्याप्त दूरी पर चेतावनी सिगनल/बोर्ड लगाया जायेगा। रेल संरक्षा आयुक्त की अनुमति से सिगनल सामान्य अवस्था में 'आफ' रहेगा। कांटे ऐसी परिस्थितियों में, लागू ब्लाक पद्धति अर्थात गोला (टोकन) स्टाफ, चाभी, टेबलेट आदि से नियंत्रित किये जायेंगे।



(ख) जब किसी बाहरी साइडिंग के सम्मुख कांटों के कारण गति प्रतिबन्ध लगाया गया हो तो कांटों के पीछे गति एवं सतर्कता बोर्ड के साथ में कांटों के समीप 'S' संकेतक लगाया जाएगा। किन्तु जहां सेक्शन की स्वीकृत गति 50 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो, वहां गति संकेतक 'S' मार्कर लगाने की आवश्यकता नहीं है। सिवाय उन मामलों के जहां कांटों पर से गुजरने की गति सेक्शन की स्वीकृत गति से कम हो।

(ग) 'S' मार्कर 900 मि.मी. ब्यास का पीला चक्र होगा जिस पर अक्षर 'S' 300 मि.मी. ऊँचाई में काले रंग से लिखा जायेगा। चक्र का केन्द्र पटरी की सतह से 2150 मि.मी. ऊँचा रहेगा।

स.नि.3.35/2. <u>बाहरी साइडिंगों के कांटों का संचालन</u> – जिस स्टेशन से बाहरी साइडिंग कांटे नियंत्रित रहते हैं, उनके संचालन नियमों में ऐसे कांटों के संचालन करने की विधि बताई जायेगी, जिन गार्डों को ऐसी साइडिंगों में शंटिंग करनी होती है वे सम्बन्धित संचालन नियमों को पढ़ने के लिए जिम्मेदार होंगे और यह आश्वासन देंगे कि उन्होंने ऐसा समझ लिया है।

3.34. Fixed signals at level crossings-

(1) Unless exempted under approved special instructions, every level crossing gate which closes across the line at a level crossing shall, except when interlocked with station signals, be provided with signals fixed at an adequate distance from the level crossing showing Stop aspects in both Up and Down directions when the gates are open for the passage of road traffic.

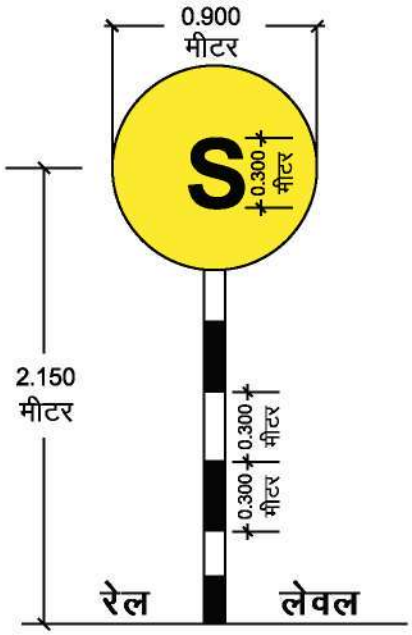
(2) Except where otherwise prohibited under special instructions, a 'G' marker shall be provided on a gate Stop signal.

S.R. 3.34/1. Every gate signal, except those controlling the entry into rail-cum-road bridge or where there is a bridge between the gate signal and the gate, shall be provided with a yellow circular plate on the post with letter 'G' in black inscribed there on.

3.35. Protection and working of points of out-lying sidings Where there are Points in the main line at a place which is not a block station, Provision for the protection of such points, by signals or otherwise, and for working them, shall be made in order to secure the safe working of trains, as laid down under approved special instructions.

S.R. 3.35/1. Fixed Signals and indicators at Points of outlying sidings-

(a) When siding points situated outside Block Station limits are so equipped that trains are permitted to run through in the facing direction at the maximum permissible speed of the section, a Stop Signal shall be provided adjacent to the point and Warner signal or warning board at the adequate braking distance in the rear. The signal shall normally remain in the 'OFF' position with the approval of the CRS. The points shall, in such cases, be controlled through the block system in force i.e. by token, staff key, tablet etc.



(b) Where speed restriction has been imposed on account of facing points of an out lying siding an 'S' marker should be fixed at the points in addition to the speed and caution board fixed in the rear of the points, where, however, the sanctioned speed of the section does not exceed 50 KMPH, the speed indicator and 'S' marker need not be provided except where the speed over the points is less than the sanctioned speed of the section.

(c) The 'S' marker shall be a Yellow Disc 900 mm in diameter on which the letter 'S' 300 mm in height shall be painted in black, the center of the disc shall be 2150 mm above rail level.

S.R.3.35/2. Operation of points of outlying siding- The mode working outlying points shall be prescribed in the working rules of the stations controlling such points. Guards who have to perform shunting in such siding shall be responsible for Studying the relevant working rules and give an assurance to this effect.

घ. सिगनलों तथा काँटों का प्रचालन

3.36 साधारणतया स्थावर सिगनल

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

(2) किसी गाड़ी को पार करने के लिये 'ऑफ' किये गये सिगनल को, निम्नलिखित स्थितियों को छोड़कर तब तक 'ऑन' नहीं किया जायेगा जब तक कि उस सिगनल द्वारा नियंत्रित पूरी गाड़ी पार नहीं हो जाती, अर्थात् –

(क) 'आपातकाल' में, 'दुर्घटना को टालना' अथवा

(कक) जहां स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर को गाड़ी के प्रस्थान करने अर्थात् गाड़ी के स्टेशन पर रूकने के पश्चात आगे चलाने के लिये 'ऑफ' किया जाता है तो दूसरी गाड़ी को अग्रगामिता या क्रॉस कराने के प्रायोजन के लिये पुनः 'ऑन' करना अपेक्षित है, परंतु उसे पुनः 'ऑन' निम्नलिखित सावधानियां बरतने के पश्चात ही किया जायेगा :–

(i) सम्बंधित स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर 'ऑन' स्थिति में किए जाएंगे और उसके पश्चात उस गाड़ी जिसके लिये सिगनल 'ऑफ' किए गए थे, के लोको पायलट को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट संचार के सुरक्षित साधन या जहां संचार के सुरक्षित साधन उपलब्ध नहीं है वहां इस आशय के लिखित मेमो के माध्यम से सूचित किया जायेगा कि उक्त सिगनल 'ऑन' कर दिए गए हैं तथा लोको पायलट स्टार्ट नहीं करेगा।

(ii) जब तक कि उपखंड (i) में विनिर्दिष्ट संचार के सुरक्षित साधन या लिखित मेमों के माध्यम से लोको पायलट को सूचित नहीं कर दिया जाता और उसकी पावती प्राप्त नहीं हो जाती, तब तक दुर्घटना को टालने के सिवाय निर्धारित रूट को बदला नहीं जायेगा; अथवा

(ख) जहां सिगनल को स्वचल रूप में 'ऑन' स्थिति में वापस लाने की व्यवस्था है। वहां सिगनल प्रचालन नियंत्रण को उसकी सामान्य स्थिति में तब तक वापस नहीं किया जायेगा। जब तक पूरी गाड़ी सिगनल से पार नहीं हो जाती।

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

सं.नि.3.36/1. सिगनल 'ऑफ' करना – आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल, उसके आने के समय से 10 मिनट से अधिक पहले नहीं 'ऑफ' किये जाएँगे। साधारणतया पिछले ब्लाक खण्ड से "ट्रेन एन्टरिंग सेक्शन" का संकेत मिलने के बाद आगमन सिगनल ऑफ किये जाएँगे, किन्तु जहाँ ब्लाक खण्ड छोटा होने के कारण चालन समय 10 मिनट से कम हो वहाँ गाड़ी का "ट्रेन इन्टरिंग सेक्शन" संकेत मिलने से पूर्व सिगनल ऑफ किया जा सकता है।

स.नि. 3.36/2. (क) सामान्यता जब किसी गाड़ी को जाने के लिये एक बार सिगनल ऑफ कर दिये गये हों तो उन्हें ऑन स्थिति में तब तक नहीं लाना चाहिए जब तक कि पूरी गाड़ी न निकल गयी हो।

यदि आपात कालीन स्थिति में गाड़ी निकलने के पूर्व सिगनल को ऑन स्थिति में लाना हो तो उसके लिये सेट किये गये कांटों को तब तक नहीं बदलना चाहिए, जब तक कि गाड़ी पूर्ण रूप से खड़ी न हो गयी हो। फिर भी अत्यन्त आपात कालीन परिस्थिति में कांटों को दुर्घटना टालने हेतु बदला जा सकता है।

(ख) जब गुजरती हुई गाड़ी में कोई असंरक्षित स्थिति दिखायी दे तब नजदीक वाले केबिन स्टाफ द्वारा लगातार बिना रूके अंतर केबिन/स्टेशन टेलीफोन पर घंटी देकर दूरवर्ती केबिन के सहा.स्टे.मा./केबिन कर्मचारी से तुरन्त संपर्क स्थापित करना चाहिए। दूरवर्ती केबिन का सहा.स्टे.मा./कर्मचारी इस प्रकार की असुरक्षित स्थिति को जानकर तुरंत ही प्रस्थान सिगनलों को ऑन स्थिति में लायेगा और वे सभी उपाय करेगा जिससे कि गाड़ी को खड़ी किया जा सके।

(ग) जब किसी जाने वाली गाड़ी के लिए प्रस्थान एवं अग्रिम प्रस्थान सिगनल ऑफ करने के बाद (जैसे कि गाड़ी स्टेशन पर आने के बाद, स्टेशन से चल रही हो) किसी अन्य गाड़ी के संचालन के लिए (अग्रता या क्रासिंग आदि) प्रस्थान सिगनल ऑन स्थिति में करना हों तो, निम्नांकित सावधानियां अवश्य बरती जायेंगी :–

(i) संबंधित स्टार्टर एवं एडवान्स स्टार्टर सिगनल को 'ऑन' पोजीशन में वापस किया जा सकता है तब जिस गाड़ी के लिये सिगनल 'ऑफ' किया गया था, उसके लोको पायलट को इसके बावत स्टेशन मास्टर ऑन ड्यूटी द्वारा सुरक्षित संचार साधन (एम.टी.आर.सी इत्यादि) द्वारा सूचित किया जायेगा कि उनका सिगनल 'ऑन' कर दिया गया है और वह चलें नहीं।

जहाँ भी सुरक्षित संचार साधन एम टी आर सी इत्यादि के रूप में उपलब्ध नहीं हैं, और डीजल लोको का लांग हुड आगे की ओर है, ऐसे मामले में, लोको पायलट को लिखित मेमो के द्वारा सूचित किया जायेगा, कि उनका सिगनल 'ऑन' कर दिया गया है, तथा वह चलें नहीं।

D. Working of Signals and Points.

3.36 Fixed signals generally-

(1) Every fixed signals shall be so constructed that, in case of failure of any part of its connections, it shall remain at, or return to its most restrictive aspect.

(2) A signal which has been taken 'Off' for passage of a train shall not be placed 'On' until the whole of the train which it controls has passed it, except -

(a) in case of emergency, 'to avert an accident'; or

(aa) where Starter and Advanced Starter taken 'off' for departing trains that is trains starting from station after coming to stop are required to be put back for the purpose of movement of another train for precedence or crossing shall be put back only after taking following precautions :-

(i) relevant Starter and Advanced Starter may be replaced to 'on' position and thereafter the Loco Pilot of the train for which the signals had been taken 'off' shall be advised by on-duty Station Master through a secured means of communication, specified under special instructions or where secured means of communication are not available, through a written memo to the effect that the said signals have been replaced to 'on' and that the Loco Pilot shall not start;

(ii) till the Loco Pilot has been advised through secured means of communication referred to in sub-clause (i) or through a written memo and his acknowledgment received, the route set shall not be altered except to avert an accident; or

(b) where arrangement is provided to restore the signal to 'On' automatically, the control operating the signal shall not be restored to its normal position till the whole of the train has passed it.

(3) No fixed signal within station limits shall be taken 'Off' without the permission of the station Master, and in the case of a signal outside the station limits without the permission of such person as may for the time being be in independent charge of the working of such signal.

S.R. 3.36/1. Signals Taking "Off" - Signals for a train shall not be taken off more than 10 minutes before the train is due. Ordinarily, reception signals shall be taken of after "the train entering section signal" has been received for the train from block station in rear, but in the case of short block section where the running time is less than 10 minutes, signals may be taken off before the receipt of the "Train Entering Section" signals.

S.R.3.36/2. (a) Signals once taken 'Off' for the passage of a train, must not be replaced to 'On', before the complete passage of train in ordinary course.

If, in an emergency, a signal has to be put back to 'On' position before the passage of the train, no points set for its passage, shall be moved until the train has been brought to a stand. However, in extreme emergency, points can be altered to avert an accident,

(b) However, in the event of any unsafe condition being noticed on a passing train by the Cabin staff of the near-end-cabin, he shall immediately contact the SM/far-end-cabin, staff by giving non-stop ring on the inter-cabin/station group telephone. The SM/Staff of the far-end-cabin, on receipt of the intimation about the unsafe condition, shall immediately put back the departure signals to 'On' position and take all steps to stop the train.

(c) In case Starters and Advanced Starters Signals taken 'Off' for departing trains (i.e. trains starting from station after coming to stop) are required to be put back to 'On' for purpose of the movement of another train (precedence or crossing etc.) The following precautions must be taken -

(i) Relevant Starter and Advanced Starter Signal may be replaced to 'On' position. Then the Loco Pilot of the train for which the Signal had been taken 'Off' should be advised by SM on duty through a secured means of communication (MTRC, etc.) to the effect that his signal has been replaced to 'On' and he should not start.

Wherever secured means of communication in the form of MTRC, etc. is not available and in case of Diesel long hood leading loco, the Loco Pilot shall be advised through a written memo that his signal has been replaced to 'On' and he should not start.

(ii) जब तक कि लोको पायलट को सुरक्षित संचार साधन द्वारा या लिखित मेमो द्वारा सूचित न कर दिया जाय तथा उसकी पावती न ले ली जाय, तब तक सेट किया गया रूट, सिवाय दुर्घटना बचाने के, बदला नहीं जाएगा।

(iii) इकहरी लाइन पर 'प्रस्थान प्राधिकार' यदि लोको पायलट को दिया गया हो, तो उसे अवश्य वापस ले लेना चाहिए।

(घ) स्टेशन मास्टर एवं लोको पायलट के बीच संचार हेतु निम्नलिखित व्यवस्थाओं को सुरक्षित संचार साधन के रूप में निर्धारित किया गया है .

(i) जी एस एम – आर आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एम टी आर सी) सिस्टम,

(ii) टेट्रा आधारित मोबाइल कम्यूनिकेशन, और

(iii) ट्रंकिंग रेडियो (एम पी टी–1327) एवं सीटीसीएसएस वीएचएफ सिस्टम।

3.37. सिगनलों के सामान्य संकेत –

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

(2) स्वचल रोक सिगनल का सामान्य संकेत 'आगे बढ़ो' है। किन्तु जहां अगला सिगनल हस्तचालित है वहाँ सामान्यतः प्रदर्शित संकेत 'सतर्क' या 'सावधान' होगा।

स.नि.3.37/1. स्वचालित सेक्शन में लोको पायलट और मोटरमैन को उस स्टेशन पर अपनी गाड़ी अवश्य खड़ी करनी चाहिए जहां संचालन समय–सारणी के अनुसार, गाड़ी रूकने के लिये निर्धारित हो, भले ही स्टेशन से गाड़ियों के प्रस्थान को नियंत्रित करने वाला सिगनल 'ऑफ' स्थिति में हो।

3.38. गाड़ियों संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटें –

(1) स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के लिये तब तक सिगनल 'ऑफ' करने की अनुमति नहीं देगा, जब तब कि :–

(क) सभी सम्मुख कांटें, जिन पर से गाड़ी पार होगी, ठीक प्रकार सेट कर उन पर ताले नहीं लगा दिये जाते,

(ख) वे सभी अनुमुख कांटें जिन पर से गाड़ी पार होगी, ठीक प्रकार बैठा नहीं दिये जाते तथा

(ग) जिस लाइन पर से गाड़ी को पार होना है वह क्लियर है और उस पर कोई अवरोध नहीं है।

(2) जब कोई रनिंग लाइन स्टेबल लोड, वैगन, कोच या गाड़ी से अवरूद्ध हो या किसी गाड़ी को दूसरी गाड़ी से अग्रता या क्रासिंग देने के लिए खड़ा किया गया हो या स्टेशन पर किसी गाड़ी के आने के तुरंत बाद, दोहरी लाइन खण्ड पर पीछे के कांटों की स्थिति को अवरूद्ध लाइन की विपरीत दिशा में लगा देना चाहिए और इकहरी लाइन पर दोनों ओर से कांटों को विपरीत दिशा में लगा देना चाहिए। सिवाय इसके कि जब कोई शंटिंग अथवा दूसरा संचालन उस लाइन पर करने की आवश्यकता है।

स.नि.3.38/1. कर्मचारी जो कि पैनल लीवर और स्विच के संचालन के लिये नामित किये गये हैं। वे लीवर कॉलर/स्लाइड कॉलर/पिन बटन/स्विच कालर रखने के लिये जिम्मेदार होंगे।

स.नि.3.38/2. <u>इकहरी लाइन वाले स्टेशन पर जब दो गाडियों को क्रासिंग करना हों, कांटे सेट करना</u> –

(1) जब दो गाड़ियों को किसी नॉन इंटरलॉक स्टेशन पर और उस स्टेशन पर जहां इंटरलॉकिंग अनुमति देती हो, क्रांसिंग करने के लिए सम्मुख कांटे उन लाइनों के लिए सैट किए जाएंगे जिन पर उन गाड़ियों को लेना हो। आगमन सिगनल एक बार में केवल एक गाड़ी के लिए ऑफ करेंगे एवं विपरीत दिशा के दूसरी गाड़ी के आगमन सिगनल ऑन स्थिति में रखे जायेंगे। यद्यपि प्रथम गाड़ी को लेते समय अनुमुख कांटे उस गाड़ी के लिए विरूद्ध रखे जायेंगे, परन्तु उनको गाड़ी के आगमन हेतु अवरोध नहीं समझा जायेगा।

(2) पहली गाड़ी के आने के बाद, दूसरी गाड़ी के आगमन हेतु अनुमुख कांटों सहित सम्पूर्ण रूट को सेट करने के बाद उसके आगमन सिगनल ऑफ किए जायेंगे।

स.नि.3.38/3. <u>लाइन प्रवेश पुस्तक का प्रयोग</u> : जिन स्टेशनों पर लाइन क्लियर संचालन का इंचार्ज स्टेशन मास्टर है और स्वतंत्र रूप से यह निर्णय कर सकने की स्थिति में न हो कि किस लाइन पर गाड़ी ली जाएगी या तसल्ली करने में असमर्थ हो कि गाड़ी के आने तक कोई लाइन विशेष खाली रहेगी, वहां गाड़ियों के आगमन हेतु लाइनें निर्धारित/अवरोध मुक्त करने वाले कर्मचारी को स्टेशन संचालन आदेश में नामित किया जायेगा।

(ii) Till the Loco Pilot has been advised through a secured means of communication or through a written memo and his acknowledgment received, the route set should not be altered except to avert an accident.

(iii) On single line section the "Authority to proceed" if any handed over to the Loco Pilot must be withdrawn from him.

(d) Following systems are prescribed as 'secured means of communication' in regard to communication between Station Master and Loco Pilot-

(i) GSM-R based Mobile Train Radio Communication (MTRC) System.

(ii) Tetra based Mobile Communication; and

(iii) Trunking Radio (MPT-1327) and CTCSS VHF system.

3.37. Normal aspect of signals-

(1) Unless otherwise authorised under approved special instructions, fixed signals, except automatic signals, shall always show their most restrictive aspect in their normal position.

(2) The normal aspect of an Automatic Stop signal is "Proceed" Where however, the signal ahead is manually operated; the aspect normally displayed may be "Caution" or "Attention".

S.R. 3.37/1. In Automatic section Loco Pilots and Motormen must bring their train to a halt at Station, where stoppages are scheduled in the Working Time Table even though the signal governing departure from the station is 'Off'.

3.38. Points affecting movement of train-

(1) The Station Master shall not give permission to take "Off" the signals for a train until-

(a) all facing points over which the train will pass are correctly set and locked.

(b) all trailing points over which the train will pass are correctly set, and

(c) the line over which the train is to pass is clear and free from obstructions.

(2) When a running line is blocked by a stabled load, wagon, vehicle or by a train which is to cross or give precedence to another train or immediately after the arrival of a train at the station etc., the points in rear on double line sections and at either end on single line sections should be immediately set against the blocked line except when shunting or any other movement is required to be done immediately in that direction on that line.

S.R. 3.38/1. The person nominated to operate panel, Lever and Switches are responsible to put Lever Collars, Slide Collar/Pins, Button/Switch Collars.

S.R. 3.38/2. Setting of points when two trains are to be crossed on signal line section:

(1) When two trains are to be crossed at non-interlocked stations and station where interlocking permits, the facing points must be set and locked for respective lines on which each train is to be received Reception signals shall be taken off for one train at a time and reception signals in opposite direction for second arriving train shall be kept at "ON" position. The trailing points at the far end although set against the line on which first train is to be received does not constitute on obstruction in the path of the train.

(2) After arrival of first arriving train, reception signals shall be taken off for second arriving train after setting the complete route including trailing points.

NOTE: These precautions shall be taken in addition to the observance of other precautions like use of lever collars etc.

S.R. 3.38/3. Use of Line Admission Books - At stations where the station Master incharge of Line clear working is not in a position to decide independently on which line a train shall be received or to ensure that any particular line shall remain clear till the arrival of the train, lines for the reception of train shall be allotted by the person nominated in this behalf in the Station Working Rules.

स.नि. 3.38 / 4. अत्यधिक यातायात वाले उन बड़े जंक्शन स्टेशनों पर जहां लाइन क्लियर कार्य का इंचार्ज स्टेशन मास्टर / यार्ड मास्टर अपने स्टेशन पर आती हुई गाड़ी का अनुक्रम और आगमन लाइनों को साफ होने को व्यक्तिगत रूप से सत्यापन नहीं कर पाता है, वहां लाइन प्रवेश पुस्तक के स्थान पर लाइन साफ पुस्तक रखी जाएगी।

किस स्टेशन पर लाइन साफ पुस्तकें रखी जाएगी इसका निर्णय मण्डल रेल प्रबंधक करेंगे तथा स्टेशन संचालन आदेशों में इसके रख–रखाव / प्रविष्टि आदि के लिए उत्तरदायी कर्मचारी नामित किया जायेगा।

3.39. सम्मुख काँटों पर ताला लगाना – जब सम्मुख कांटें अन्तर्पाशित या चाबी से ताला बंद होने वाले नहीं है तब किसी गाड़ी को पार करने के लिये उन्हें या तो क्लैम्प से या थ्रू बोल्ट द्वारा कसकर उनमें साधारणतः ताला लगा दिया जाएगा। केवल कांटों के चलाने वाले लीवर पर ताला लगाना पर्याप्त नहीं है।

सं.नि.3.39 / 1. <u>कांटों पर ताला लगाना</u> – जब कभी गाड़ियों को गुजारने के लिये सम्मुख कांटों को क्लैम्प करने की आवश्यकता हो तो इनमें पैडलाक अवश्य लगा दिया जायेगा।

स.नि.3.39 / 2. <u>अनन्तर्पाशित स्टेशनों पर कांटे लगाने और उन पर ताला लगाने की जिम्मेदारी</u> –

(i) संशोधित नान इंटरलॉक स्टेशनों के अलावा सभी स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर किसी भी गाड़ी के आने एवं जाने के लिए सम्बन्धित सभी सम्मुख कांटों की सेटिंग एवं लॉकिगं तथा अनमुख कांटों की सेटिंग स्वयं सुनिश्चित करेगा।

(ii) जब दो गाड़ियाँ एक दूसरे को क्रास करें या एक गाड़ी, दूसरी गाड़ी से आगे जाने वाली हो एवं पहली गाड़ी सवारी गाड़ी हो तो कांटों को लगाने और ताला बंद करने की जिम्मेदारी उपर्युक्त पैरा (i) के अनुसार होगी। परंतु दूसरी गाड़ी के लिये चाहे वह सवारी गाड़ी ही क्यों न हो, स्टेशन मास्टर को सम्मुख कांटों पर जाना आवश्यक नहीं है पहले से आकर ठहरी हुई गाड़ी के गार्ड पर यह जांच करने की जिम्मेदारी होगी कि उसकी गाड़ी के बाद आने वाली सभी गाड़ियों के लिये (चाहे वे सवारी गाड़ियाँ हों अथवा अन्य) सम्मुख कांटें ठीक तरह से लगाये और ताला बन्द किये गये हैं।

(iii) जब गाड़ी के लिये 'लाइन क्लियर' प्राप्त किया गया हो अथवा दिया गया हो, तब ड्यूटी बदली नहीं जायेगी। स्टेशन मास्टर, जिसने 'लाइन क्लियर' प्राप्त किया अथवा दिया हो, काँटों के ठीक से लगाने एवं उन पर ताला लगाने और संबंधित सिगनलों को 'ऑफ' करने के लिये जिम्मेदार होगा।

<u>टिप्पणी</u> :– (1) जिन स्टेशनों पर लाइन नंबर, सिगनल और "शंटिंग बंद की गयी" बिल्लों का उपयोग होता हो, वहां उनके उपयोग की कार्य–पद्धति का विवरण स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जाना चाहिए।

(2) अन्तर्पाशित (नान इन्टरलाक्ड) स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान तथा इकहरी लाइन पर गाड़ियों के क्रासिंग की कार्य पद्धति का विवरण संबंधित स्टेशन संचालन आदेशों में शामिल किया जाना चाहिए।

स.नि.3.39 / 3. <u>अनन्तर्पाशित सम्मुख कांटों पर कर्मचारी तैनात करना</u> –

(क) चाबी से तालाबन्द किये गये (की–लाक्ड) कांटों को छोड़कर, सबसे बाहरी सम्मुख कांटों को क्लैम्प किये जाने और उनमें ताला लगाने के अलावा उन पर कर्मचारी अवश्य तैनात किये जाने चाहिए। सबसे बाहरी सम्मुख कांटों पर कर्मचारी तैनात किया गया है यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी उस व्यक्ति पर होगी जो कांटों को लगाने और ताला बंद करने के लिये जिम्मेदार हो।

(ख) शंटिंग के दौरान शंटिंग मास्टर या शंटिंग जमादार यह देखने के लिये जिम्मेदार होगा कि जिन हस्तचालित कांटों पर स्प्रिंग लीवर न लगी हो या जो संचालन के लिये अन्य किसी प्रकार से तालाबंद न किये गए हो, उन पर कर्मचारी तैनात किया गया है।

स.नि.3.39 / 4. <u>गाडियों की क्रासिंग के संबंध में नियंत्रक की जिम्मेदारी</u> –

(क) गाड़ियों की क्रांसिंग के समय, अधिक महत्वपूर्ण गाड़ियों को अग्रता देने के बारे में अनुदेश देने से पूर्व नियंत्रकों को गाड़ियों के चलने के बारे में सावधानीपूर्वक अवश्य अध्ययन करना चाहिए। आपात स्थिति को छोड़कर एक बार दिये गये निश्चित अनुदेशों में परिवर्तन नहीं किये जाने चाहिए, क्योंकि यह समझ लेना जरूरी है, कि अनुदेशों में अचानक परिवर्तन करने से स्टेशन के कार्य संचालन में गड़बड़ी पैदा हो सकती है।

(ख) बरसात की अंधेरी रातों में, अत्यधिक अपरिहार्य परिस्थितियों को छोड़कर एक बार जारी किये गये अनुदेशों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाना चाहिए और ऐसे मामलों को 'अनुदेश में परिवर्तन' करने के कारण सहित खासकर डायरी में लिखना चाहिए। नियंत्रक, ऐसी परिस्थिति जब अपरिहार्य हो, चार्ट पर नोट करेगा।

S.R. 3.38/4. At big Junction Stations/Yards having high density of traffic, where the Station Master, incharge of line clear working, is not in a position to either verify personally the clearnance of reception lines or to know sequence of train arriving at his Station line clearance book instead of line admission book shall be maintained.

Divisional Railway Manager shall decide the station where Line Clearance Book is to be used. Responsible staff for the maintenance of such books should be nominated in the SWR.

3.39. Locking of facing points - Facing Points, when neither interlocked nor key locked, shall be locked for the passage of a train either by a clamp, or by a through bolt, with a pad lock. It is not sufficient to lock the lever working the points.

S.R. 3.39/1. Locking of Points:- Whenever the points are required to be clamped for the movements of trains, it must be padlocked.

S.R.3.39/2. Responsibility for setting and locking of points at non-interlocked station-

(i) The Station Master must set and lock all facing points and set the trailing points or ensure the correct setting and locking of the points, as the case may be, for the reception and despatch of all trains except at the modified non-interlocked stations.

(ii) When two trains cross or one precedes another and the first train happens to be passenger train, the responsibility for the setting and locking of points will be as in para (1) above, but the Station Master need not proceed to the facing points for the second train, even if it is a Passenger train, and the Guard of the first waiting train will be responsible for verifying that the facing points for all subsequent trains (whether carrying passengers or otherwise) are correctly set and locked.

(iii) The change of duty shall not take place, when 'Line clear' has been obtained or granted for a train. The Station Master, who has so obtained or granted Line Clear, shall be responsible for correct setting and locking of points and taking off the relevant signals.

NOTE:- (1) Details of the usage of line number, signal and shunting stopped badges, where in force, should be included in the station Working Rules.

(2) The details of procedure of receipt and despatch of trains at non-interlocked stations and for crossing of trains on single line should be incorporated in the Station Working Rules of the station concerned.

S.R.3.39/3. Manning of Non-interlocked facing points-

(a) The Outermost facing points, except the points which are key locked must be manned in addition to their being clamped and pad locked. The responsibility of ensuring the manning of outermost facing point will devolve on the person who is responsible for setting and locking of points.

(b) During Shunting operations the Shunting Master or Shunting Jamadar will be responsible for seeing that hand points, which are not fitted with spring levers or otherwise not locked for the movement, are manned.

S.R. 3.39/4. Controller's responsibility in regard to Crossing of trains-

(a) Controller must study the running of trains very carefully before issuing instructions regarding the crossing of trains to give precedence to more important trains. Once definite instructions have been issued, these instructions must not be altered except in an emergency, as it must be realised that a sudden change of orders is apt to upset the working of a station.

(b) On wet dark nights orders once issued must not be changed except under very exceptional circumstances and such cases must be reported specially in the diary with reasons for change of orders. Such unavoidable circumstances should be noted on the chart by the Section Controller also.

स.नि. 3.39 / 5. एक प्लेटफार्म वाले स्टेशन पर गाड़ियों की क्रासिंग –

(क) जब दो गाड़ियां, जिनमें केवल एक गाड़ी सवारी गाड़ी हो, एक दूसरे को ऐसे स्टेशन पर क्रास करें, जहाँ केवल एक प्लेटफार्म हो तो सवारी गाड़ी को प्लेटफार्म वाली लाईन पर लिया जाना चाहिये चाहे प्लेटफार्म मुख्य लाइन अथवा लूप लाईन पर हो और मालगाड़ी को दूसरी लाईन पर लिया जाना चाहिये।

जब दोनों गाड़ी यात्री गाड़ी हों तो जब तक कि विशेष आदेश न हो पहली गाड़ी को प्लेटफार्म वाली लाइन पर लेना चाहिये।

(ख) जब यात्री गाड़ी बिना प्लेट फार्म वाली लाइन पर खड़ी हो तब कोई भी गाड़ी प्लेटफार्म वाली लाइन से स्टेशन पर रूकने के पश्चात् ही रवाना होगी।

स.नि.3.39 / 6. संशोधित नान–इण्टरलाक्ड अथवा की लाक्ड (एम.एन.आई.) वाले स्टेशनों की कार्य प्रणाली हेतु विशेष निर्देश –

(1) उपयोग – यह निर्देश उन सभी नानइण्टर लॉक स्टेशनों पर लागू होंगे जहां संशोधित नान–इण्टरलॉक / संशोधित की लाक प्रणाली लागू की गयी है।

(2) स्टेशन मास्टर की लाइन चाभियॉं – स्टेशन मास्टर को निम्न प्रकार से चाभियाँ दी गयी है –

(i) चालू लाइन से सम्बन्धित चाभियाँ जो कि स्टेशन संचालन आदेश में दर्शायी गयी है।

(ii) (क) 'ए' चाभी जो कि होम सिगनल लीवर एवं साइडिंग कांटे जहां साइडिंग कांटों पर एच. पी. लाक लगाये गये हैं, के ऑफ करने हेतु।

(ख) 'बी' चाभी जो कि उन स्टेशनों पर होम सिगनल लीवर कंट्रोल करती है जहां–जहां साइडिंग लूप लाइन से लगाई जाती है अथवा उन लाइनों से जिन पर गाड़ी बिना रूके जाने की अनुमति नहीं है एवं साइडिंग से सम्बन्धित कांटों को पैडलाक द्वारा तालित किया जाता है।

(3) लाइन चाभी का उद्देश्य – लाइन चाभी का उद्देश्य यह है कि स्टेशन मास्टर द्वारा कांटे वाले को स्पष्ट निर्देश देना कि गाड़ी किस लाइन पर लेना है।

(4) चाभी की अभिरक्षा – लाइन चाभियां, सिगनल नियंत्रण चाभियां, एवं दिशा नियंत्रण चाभियां 'ऑन' ड्यूटी स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहेगी एवं जब उपयोग में न होगी तब इसके लिए बनाये गये बॉक्स में रखी जायेगी।

(5) गाड़ियों के आगमन की प्रणाली –

(i) किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने के साथ ही स्टेशन मास्टर स्टेशन की घंटी बजाकर स्टाफ को गाड़ी के विवरण सहित पिछला स्टेशन छोड़ने / छोड़ने का संभावित समय के साथ सूचित करेगा।

(ii) स्टेशन की घंटी सुन कर सम्मुख एवं अनमुख सिरे की ओर के ऑन ड्यूटी कांटे वाले आदेश प्राप्ति के लिए स्टेशन मास्टर के पास उपस्थित होंगे।

(iii) स्टेशन मास्टर उनकी उपस्थिति में प्रत्येक को निर्देश देगा कि गाड़ी किस लाइन पर लेनी है एवं उसी समय सम्मुख काँटे की ओर वाले कांटे वाले को, निश्चित लाइन की नियत चाभी प्रदान करेगा।

(iv) कांटे वाला उन सम्मुख काँटो पर अवश्य पहुंचेगा जिन पर से गाड़ी का आगमन होना है एवं स्टेशन संचालन आदेश के अनुसार इन्हें सेट करके लॉक करेगा।

(v) स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गाड़ी के आगमन हेतु सम्मुख कांटों को सेट एवं लॉक करने के बाद, कांटे वाला अग्रिम फेसिंग कांटे के एच.पी. की–लॉक से चाभी निकाल कर, होम सिगनल खम्भे पर लगे ताले में लगायेगा एवं आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर से हरा हाथ सिगनल का आदान–प्रदान करेगा।

(vi) अनुमुख सिरे का कांटे वाला सबसे बाहरी अनुमुख कांटे की ओर जाते समय आने वाली गाड़ी की लाइन से सम्बन्धित सभी उन्मुख कांटों को सेट करके आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर से हरा हाथ सिगनल का आदान–प्रदान करेगा।

S.R.3.39/5. Crossing of trains at a station provided with one platform line-

(a) When two trains, there is only one platform, the train carrying passenger must be received on a platform line, irrespective of whether the platform is on the main line or on the loop line and the goods train on one of the other lines.
When both trains are passenger carrying trains, first train should be admitted on platform line unless otherwise instructed.

(b) No train shall run through on the platform line when a passenger train is standing on the non-platform line.

S.R. 3.39/6. Special instructions for working station equipped with Rudimentary Interlocking and Modified Key Locking-

(1) Applications - These instruction apply to all non-interlocked stations where rudimentary interlocking and modified key locking is provided.

(2) Station Master's Line Keys - The Station Master has been provided with the following keys-
(i) Line Keys to correspond with the running line as shown in the station working Rules.
(ii) (a) A Key which controls the Home Signals Levers and siding points where H.P. locks are provided on siding points taking off running line.
(b) A Key which controls Home Signal Levers at stations where the siding takes off from a loop line or a line over which trains are not permitted to run through and the points governing the siding/sidings are to be locked by the pad lock.

(3) Object of Line Keys - The object of the Line keys is to provide definite instructions for the Pointsman from the Station Master as to the line on which a train has to be admitted.

(4) Custody of Keys - The Line Keys the signal control key and the Direction Control Keys must be kept in the custody of the Station Master on duty and when not is use must be kept locked up in the glazed key box provided for the purpose.

(5) Procedure for reception of trains-
(i) As soon as Line clear has been given the Station Master on duty will have the station bell rung and the description of the train and the station it has left, or about to leave called out loudly to alert the staff.
(ii) On hearing the station bell the Pointsman on duty at the facing and trailing ends of the station yards must report to the Station Master on duty for orders.
(iii) The Station Master on duty in the presence and hearing of each must instruct the Pointsman as to the Line on which the train is to be received at the same time giving the Pointsman on duty at the facing end of the yard the appropriate Line Key for the Particular line.
(iv) The Pointsman must then proceed to all facing points over which incoming train will have to pass and set and lock them in accordance with the instructions contained in the signalling appendix attached to the Station Working Rules.
(v) After setting and locking the facing points for the reception of the train in accordance with the station Master instructions and the Line key in his possession the Pointsman must insert the key extracted from the H.P. Key lock at the advance facing points and insert in the lock provided on the Home Signal post and then exchange a green signal with the station Master on duty.
(vi) The Pointsman on duty at the trailing end of the yard must proceed to the outermost trailing points and on his way there correctly set all trailing points for the line on to which the incoming train is to be received and then exchange a green signal with the Station Master on duty.

(vii) स्टेशन मास्टर स्वयं संतुष्ट हो कि उसके निर्देशानुसार सम्मुख कांटे सेट एवं लॉक कर दिये गये हैं तथा कांटा संकेतक की स्थिति देख कर होम सिगनल आफ करेगा/आफ करने के निर्देश देगा। तब सम्मुख सिरे का कांटे वाला बाहरी सिगनल आफ करेगा।

(viii) गाड़ी आने के बाद एवं सभी कांटे क्लियर होने के बाद, यदि स्टेशन मास्टर के द्वारा शंटिंग के कोई निर्देश न हों तो कांटे वाला होम सिगनल पोस्ट से चाभी निकाल कर कांटे को अन लॉक करके एच.पी. लॉक से चाभी निकाल कर कांटे को सामान्य स्थिति में सेट करके स्टेशन पर वापस आकर लाइन चाभी स्टेशन मास्टर को लौटायेगा।

(6) <u>गाडी चलाना</u> – (i) गाड़ी चलाने के पूर्व ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर अनुमुख सिरे वाले कांटा संकेतक की स्थिति देख कर सुनिश्चित करेगा कि सही लाइन सेट है तब उन्मुख सिरे के कांटे वाले से हरे हाथ सिगनल का आदान–प्रदान करेगा।

(ii) इसके पश्चात लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार दिया जायेगा एवं स्टेशन मास्टर गाड़ी को प्रस्थान की अनुमति देगा।

(iii) अनुमुख कांटे पर उपस्थित कांटे वाला जाने वाली गाड़ी को हरा हाथ सिगनल दिखायेगा एवं गाड़ी के सभी कांटों को पार करने तक वहां उपस्थित रहेगा।

(iv) अनुमुख सिरे का कांटे वाला गाड़ी गुजरने के पश्चात सभी कांटों को सामान्य स्थिति में सेट करके स्टेशन पर वापस आयेगा।

3.40. निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें –

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

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

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, अनुमुख (ट्रेलिंग) काँटों से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन क्लियर नहीं है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के रुकने के लिए नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन क्लियर नहीं है।

(2) यदि गाड़ी को पहले निकट (होम) सिगनल के बाहर रोक लिया जाता है तो सिगनल को तभी 'आफ' किया जा सकता है, जब –

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाइन क्लियर है, अथवा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, अनुमुख (ट्रेलिंग) काँटों तक, या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के रुकने के लिए नियत स्थान तक लाइन क्लियर है।

(3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी किसी भी दिशा में :–

(क) द्विसंकेती लोअर क्वाड्रेंट या द्विसंकेती 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 आने वाली है उसके लिए अनुमोदित डिजाइन का सैण्ड हम्प है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन डिरेलिंग स्विच की व्यवस्था है तो वे उपनियम (3) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी के कारगर एवजी माने जाएंगे।

3.41. बाहरी (आउटर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें –

(1) यदि गाड़ी टर्मिनल स्टेशन के अलावा किसी दूसरे स्टेशन के बाहरी (आउटर) सिगनल की ओर आ रही है, तो गाड़ी सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले, सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि वह लाइन, जिस पर स्टेशन के अन्दर गाड़ी लेनी है, नीचे लिखे अनुसार क्लियर नहीं है :–

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

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, प्रथम सम्मुख (फेसिंग) काँटों से आगे पर्याप्त दूरी तक।

(vii) The Station Master on duty after satisfying himself that the facing points have been set and locked in accordance with his instructions by observing the position of the Points Indicators must take OFF or authorize the taking OFF of the Home Signal. The Pointsman at the facing points will then take OFF the Outer Signal.

(viii) After the train has arrived and cleared all points and crossings and if no orders for shunting have been given by the Station Master on duty the Pointsman must extract the key from the lock on the post of the Home Signal unlock the points extract the relevant Line Key from the H.P. Key lock set the points in their normal position return to the station and make over the Line Key to the Station Master or duty.

6) Despatch of trains - (i) Before a train is despatched from a station the station Master on duty must satisfy himself that the trailing points are correctly set for the despatch of the train by the position of the Points Indicators and must then exchange a green hand signal with the Pointsman on duty at the trailing points.

(ii) The Authority to proceed must then be made over to the Loco Pilot and the Station Master on duty must then give permission for the train to start.

(iii) The Pointsman on duty at the trailing points must display a green hand signal towards the departing train and must remain at the points till the departing train has cleared all points and crossings.

(iv) The Pointsman at the trailing points after the passage of the train must reset all points in their normal position and return to the station.

RailaCode

3.40. Conditions for taking 'Off' Home signal -

(1) When a train is approaching a Home signal otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'Off' until the train has first been brought to a stand outside it, unless -

(a) On a double line, the line is clear for an adequate distance beyond the Starter signal; or

(b) On a single line, the line is clear for an adequate distance beyond the trailing points, or under approved special instructions for an adequate distance beyond the place at which the train is required to come to a stand.

(2) Where a train has first been brought to a stand outside the Home signal, the signal may be taken 'Off' if -

(a) On a double line, the line is clear up to the Starter signal; or

(b) On a single line, the line is clear up to the trailing points or under approved special instructions up to the place at which the train is required to come to a stand.

(3) Except under approved special instructions, the adequate distance referred to in sub- rule (1) shall never be less than-

(a) 180 meters at stations equipped with two-aspect lower quadrant or two-aspect colour light signals, or

(b) 120 meters in the case of stations provided with multiple aspect signals or modified lower quadrant signals.

(4) Where a sand hump of approved design, or under approved special instructions a derailing switch, has been provided for the line on which a train is to be received, they shall be deemed to be efficient substitutes for the adequate distance referred to in sub- rule (3).

3.41. Conditions for taking "Off" Outer signal -

(1) When a train is approaching the Outer signal otherwise than a terminal station, the Signal shall not be taken 'Off' until the train has first been brought to a stand outside the signal, unless the line on which the train is to be received in the station is clear

(a) in the case of a double line, up to the Starter signal, and

(b) in the case of a single line, for an adequate distance beyond the first facing points.

(2) यदि गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल के बाहर रोक लिया गया है तो सिगनल को तब तक 'आफ' नहीं किया जाएगा, जब तक प्रथम सम्मुख काँटों (फेसिंग पाइन्ट्स) तक या जिस स्टेशन पर सम्मुख काँटे (फेसिंग पाइंट्स) नहीं है, वहां निकट (होम) सिगनल तक लाइन क्लियर नहीं है।

स.नि.3.41/1. बाहरी सिगनल को तब तक किसी भी हालत में 'ऑफ' स्थिति में नहीं किया जायेगा जब तक कि निकट सिगनल "ऑफ" स्थिति में न किया गया हो, और बाहरी सिगनल को समान्यतः निकट सिगनल के पहले 'ऑन' स्थिति में अवश्य कर दिया जाय।

3.42. अन्तिम रोक सिगनल या मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें – किसी गाड़ी के लिए अन्तिम रोक सिगनल या मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि अगले ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल जाती।

स.नि.3.42/1. किसी गाड़ी को चलाने के लिए अग्रिम प्रस्थान सिगनल को "ऑफ" करने के बाद ही प्रस्थान/अन्तर प्रस्थान सिगनल को "ऑफ" किया जायेगा। टर्मिनल स्टेशन एवं बड़े स्टेशनों पर जहां पर लाइने ट्रैक सर्किटेड है वहां पर इस नियम के अपवाद की अनुमति है। यह नियम विशेष रूप से स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किया जाना चाहिए।

3.43. चेतावनी सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें – चेतावनी सिगनल किसी ऐसी गाड़ी के लिए 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जिसका स्टेशन पर रूकना निर्धारित है या जिसे अनियमित रूप से रोका जाना है।

3.44. फाटक रोक सिगनल को 'ऑफ करने की शर्तें – फाटक रोक सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि सम्बन्धित समपार अवरोध रहित नहीं हो जाता है/जाते हैं और ऐसे समपार या क्रासिंग के फाटक सड़क यातायात के लिए बंद करके उनमें ताले नहीं लगा दिए जाते। जहाँ फाटक रोक सिगनल स्टेशन के सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित हैं वहां उसका प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

3.45. बुलावा सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें – बुलावा सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक गाड़ी उस रोक सिगनल पर खड़ी नहीं कर दी जाती जिसके नीचे वह बुलावा सिगनल लगा है।

3.46. शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग :–

(1) शंटिंग के लिए स्टेशन के बाहरी (आउटर), निकट (होम) और अन्तिम रोक (लास्ट स्टाप) सिगनल 'ऑफ' नहीं किए जायेंगे।

(2) जिन स्टेशनों पर अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगे हैं, उन पर शंटिंग के लिए प्रस्थान (स्टार्टर) को 'ऑफ' किया जा सकता है। यदि इसमें अन्तर्पाशन (इन्टरलाकिंग) द्वारा कोई रूकावट होती है और जहां शंटिंग सिगनल नहीं लगे हैं, तब वहां हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जायेगा।

3.47. एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल 'ऑफ' करना :– उन स्टेशनों को छोड़कर जहां विशेष अनुदेशों के आधीन अन्तपार्शन (इन्टरलाकिंग) या यार्ड की बनावट के कारण कोई प्रतिकूल कार्यपद्धति निरापद है, जब दो या दो से अधिक गाड़ियाँ एक साथ किसी ओर से आ रही हैं, तो केवल एक ही गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जायेंगे और दूसरे आवश्यक सिगनल तब तक 'ऑन' रखे जायेंगे जब तक कि वह गाड़ी जिसके लिए सिगनल 'ऑफ' किए गए हैं, आकर स्टेशन पर खड़ी नहीं हो जाती या स्टेशन से निकल नहीं जाती और उस गाड़ी के लिए 'ऑफ' किये गए सिगनल फिर 'ऑन' नहीं कर दिए जाते।

स.नि.3.47/1. <u>गाडियों को एक साथ लेना</u> –

(क) इकहरी लाइन पर अन्तर्पाशित स्टेशन पर, जहाँ गाड़ियों को बिना रूके सीधे जाने की अनुमति है वहाँ दो या अधिक गाड़ियों के एक साथ आगमन के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जा सकते हैं बशर्ते कि –

(i) स्टेशन यार्ड इस प्रकार बिछा है और अन्तर्पाशन की ऐसी व्यवस्था है कि प्रत्येक गाड़ी उस लाइन पर ली जाती है जो अन्य लाइन या लाइनों से पृथक्कृत है, या

(ii) अनुमोदित विशेष अनुदेश प्राप्त हैं और अधिसूचित किये गये हैं तथा

(iii) ऐसी कार्यविधि स्टेशन के संचालन नियमों में स्पष्ट रूप से निर्धारित की गयी है।

(ख) इकहरी लाइन पर अन्तर्पाशित स्टेशनों पर जहां किसी गाड़ी को बिना रुके जाने की अनुमति नहीं है और लाइने पृथक्कृत नहीं हैं वहाँ दो या अधिक गाड़ियों के एक साथ आगमन के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जा सकते हैं बशर्ते कि –

(i) साधारण नियम 3.40 का पालन किया गया है, और

(ii) ऐसी कार्यविधि स्टेशन के संचालन नियमों में स्पष्टरूप से निर्धारित की गयी है।

(2) Where the train has first been brought to a stand outside the Outer signal, the signal shall not be taken 'off' unless the line is clear up to the first facing points, or up to the Home signal at a station where there are no facing points.

S.R. 3.41/1.The Outer signal must not be taken 'Off' until the Home signal has been taken 'Off' and the Outer signal must normally be replaced to 'On' before the Home signal.

3.42. Conditions for taking 'Off' Last Stop signal or Intermediate Block stop signal - The last Stop Signal or Intermediate Block Stop signal shall not be taken 'Off' for a train unless Line Clear has been obtained from the block station in advance.

S.R.3.42/1.For despatch of a train, the Starter/Intermediate Starter Signal where provided shall be taken 'OFF' only after taking 'Off' the Advanced Starter Signal At Terminal and large stations where lines are Track Circuited, exception to this rule is permitted. It should be specifically incorporated in SWR.

3.43. Conditions for taking 'Off' Warner signal - A Warner Signal shall not be taken 'Off' for a train that is booked to stop or for train that has to be stopped out of course.

3.44. Conditions for taking 'Off' Gate Stop Signal - A Gate Stop Signal shall not be taken 'Off' until the concerned level crossing or crossings is or are free from obstruction and the gate of such level crossing or crossings are closed or locked against road traffic. Where a gate Stop signal is interlocked with station signals it shall be worked in accordance with Special instructions.

3.45. Conditions for taking 'Off' Calling On signal - A Calling-on signal shall not be taken 'Off' until the trains has been brought to a stand at the stop signal below which the Calling-on Signal is provided.

3.46. Use of fixed signals for shunting-

(1) The Outer, Home and the last stop signal of a station shall not be taken 'Off' for shunting purpose.

(2) At Stations where advanced Starter signal are provided, Starter signal may be taken 'Off' for shunting purposes, except where the interlocking interferes with this practice, in which case hand signals shall be used where shunting signals are not provided.

3.47. Taking Off Signals for more than one train at a time- When two or more trains are approaching simultaneously from any direction, the signals for one train only shall be taken 'Off' other necessary signals being kept at 'On' until the train for which the signals have been taken 'Off' has come to a stand at the station, or has cleared the station, and the signals so taken 'Off' for the said train have been put back to 'On' except where under special instructions, the interlocking or the layout of the yard renders a contrary procedure safe.

S.R. 3.47/1. Simultaneous Reception of Trains -

(a) At Interlocked Station on the signal line where trains are permitted to run through without stopping, signals may be taken 'OFF' for two or more trains to arrive simultaneously provided -

(i) The station yard is so laid out and the interlocking so arranged that each train is received on a line which is isolated from the line or lines or;

(ii) Approved Special Instructions have been obtained and notified and;

(iii) Such procedure is definitely laid down in the Working Rules of the Station.

(b) At Interlocked Station on the single line where no trains are permitted to run through without stopping, and the lines are not isolated, signals may be taken 'OFF' for two or more trains to be arrived simultaneously, provided:-

(i) General Rule 3.40 is complied with, and;

(ii) Such procedure is definitely laid down in the Station Working Rules.

(ग) दोहरी लाइन के ऐसे अन्तर्पाशित स्टेशनों पर, जहां एक गाड़ी के पाथ (रास्ते) को दूसरी काटती है, दो या दो से अधिक गाड़ियों के एक साथ आगमन के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जा सकते हैं बशर्ते कि–

(i) स्टेशन यार्ड इस प्रकार बिछा है और अन्तर्पाशन की ऐसी व्यवस्था है कि प्रत्येक गाड़ी उस लाइन पर ली जाती है जो अन्य लाइन या लाइनों से पृथक्कृत है, या

(ii) साधारण नियम 3.40 का पालन किया गया है, और

(iii) ऐसी कार्यविधि स्टेशन के संचालन नियमों में स्पष्टरूप से निर्धारित की गयी है।

टिप्पणी – यदि उपर्युक्त पैरा (क), (ख) और (ग) में दी हुई शर्तें पूरी न हो तो गाड़ी लेने के लिए सिगनल 'ऑफ' करने की अनुमति देने से पहले स्टेशन मास्टर को स्वयं तसल्ली कर लेनी चाहिए कि वे सारी गाड़ियाँ जो यार्ड में पहले ली जा चुकी हैं, वे उस लाइन को साफ छोड़कर खड़ी हो गयी हैं जिस पर कथित गाड़ी को लेने की योजना है।

3.48. द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप में रोकना – द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर जब किसी ऐसी गाड़ी को, जो बिना रूके वहां से पार होनी है, अनियमित रूप में रोका जाना है तो उसे स्टेशन पर तब तक नहीं आने दिया जायेगा जब तक कि ऐसे स्टेशनों पर जहां :–

(क) चालू चेतावनी सिगनल लगे हैं किन्तु प्रस्थान सिगनल नहीं लगा है, चालू चेतावनी सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिया जाता।

(ख) प्रस्थान सिगनल लगे हैं किन्तु चालू चेतावनी सिगनल नहीं लगे हैं संबंधित प्रस्थान सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिया जाता ।

(ग) चालू चेतावनी और प्रस्थान दोनों ही सिगनल लगे हैं, दोनों सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिए जाते, और

(घ) न तो चालू चेतावनी सिगनल हैं और न प्रस्थान सिगनल हैं, प्रथम रोक सिगनल 'ऑन' रख कर गाड़ी को उसके बाहर खड़ा नहीं कर दिया जाता ।

स.नि.3.48/1. अनन्तर्पाशित स्टेशन पर बिना रूके सीधी जाने वाली गाड़ी खड़ी करना – यदि अनन्तर्पाशित स्टेशन पर बिना रूके सीधी जाने वाली गाड़ी को खड़ी करना आवश्यक हो तो निकट सिगनल, यदि कोई हो एवं बाहरी सिगनल को 'ऑन' स्थिति में अवश्य रखना चाहिए। जब गाड़ी खड़ी हो जाये तब निकट सिगनल, यदि कोई हो एवं बाहरी सिगनल 'ऑफ' स्थिति में कर दिये जायेंगे। गाड़ी खड़ी करने के लिए प्लेटफार्म से खतरे के हाथ सिगनल भी दिखाये जायेंगे। यदि प्रस्थान सिगनल लगा हो तो उसे 'ऑन' स्थिति में रखा जायेगा। इकहरी लाइन पर लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं देना चाहिए जब तक कि गाड़ी बिल्कुल खड़ी न हो जाये।

3.49. सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना –

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

(2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा अर्थात :–

(क) प्रवेश प्रकाशित सिगनल को,

(ख) रंगीन बत्ती सिगनल और स्थिर बत्ती सिगनल को जो दिन–रात प्रकाशित रखे जाएंगे तथा

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

(3) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स्थावर सिगनल, संकेतक और शंटिंग लिमिट बोर्ड, ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड और स्टाप बोर्ड जैसे बोर्डों की बत्तियाँ जलाने पर तेज रोशनी देती रहे और बत्तियों के लेंसों और शीशों की भली प्रकार सफाई की जाए और पिछली बत्तियाँ स्पष्ट दिखाई दें।

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

(c) At Interlocked Stations on the double lines where the path of one train crosses another, signals may be taken 'OFF' for two or more trains to be arrived simultaneously, provided;

(i) The Station is laid out and the interlocking so arranged that each train is received on a line which is isolated from the other train or trains, or;

(ii) General Rule 3.40 is complied with, and;

(iii) Such Procedure is definitely laid down in the Station Working Rules.

NOTE :- If the conditions laid down in paras (a), (b) & (c) above are not fulfilled, the Station Master must satisfy himself before allowing signals to be taken 'OFF' for a reception of a train, that all trains previously admitted to the Yard have come to a stand clear of the line on which it is intended to receive the train.

3.48. Stoppage of trains out of course at stations provided with two aspect signalling - When a train which is booked to run through has to be stopped out of course at a station equipped with two-aspect signals, it shall not be received until-

(a) at stations provided with working Warners but not provided with starter signals, the working warner is kept at 'On'.

(b) at stations provided with Starter signal but not provided with working Warners, the relevant Starter is kept at 'On'.

(c) at stations provided with both working Warners and Starters, both the signals are kept at 'On' and

(d) at stations provided with neither a working Warner nor a Starter signal, the first Stop signal is kept at 'On' and the train brought to a stand outside it.

S.R.3.48/1. Stopping a run through train at a non-interlocked Station - If it is necessary to bring a run through train to a halt at non-interlocked station, the Home, if any and Outer signals must be kept at 'On' When the train has come to a stop, the Home, if any and Outer signals shall be taken 'Off' Danger Hand signals shall also be exhibited from the platform to stop the train. If a starting signal is provided, that signal must be kept at 'On'. On single line the "authority to proceed" must not be handed over to the Loco Pilot until the train comes to a stand.

3.49. Care and lighting of signal lamps -

(1) The Station Master shall see that the lamps of fixed signals, indicators and boards such as Shunting Limit Board, Block Section Limit Board and Stop Board at his station are lighted at sunset, and are not put out until after sunrise, or at such earlier on later time as may be prescribed by special instructions.

(2) Sub-rule (1) shall not apply to-

(a) approach lighted signals,

(b) colour light and position light signals which shall be kept lit throughout the day and night, and

(c) the sections where no trains is schedule to run at night.

(3) The Station Master shall ensure that the lamps of fixed signals, indicators and boards such as Shunting Limit Board, Block Section Limit Board and Stop Board, when lit, are burning brightly and that the lenses of lamps and spectacle glasses are properly cleaned and backlights clearly visible.

(4) Whenever night signals are used the Station Master shall not grant Line clear unless he has ensured, either personally or in the manner, prescribed under special instructions, that the lamps of fixed signals at his station which are not approach lighted and which apply to the train are burning. If signal lights cannot be kept burning he shall, before giving Line clear initiate action in accordance with the procedure prescribed in Rules 3.68 to 3.72.

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

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

स.नि.3.49/1. धुंध और कोहरे के मौसम में सिगनल बत्तियां जलाई जानी चाहिए। यदि तूफान, कोहरे आदि के कारण मौसम साफ न हो तो दिन के समय भी सिगनल बत्तियां जलाई जायेंगी।

सं.नि.3.49/2. अनन्तर्पशित स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर संकेतक बत्तियाँ जल जाने के बाद सभी काँटों का प्रचालन करके तथा बत्तियों के संकेत देखकर इस बात की प्रतिदिन जांच करेगा कि सभी काँटों और ट्रेप संकेतकों के शीशे अच्छी हालत में हैं।

स.नि.3.49/3. सूर्य निकलने और अस्त होने के बारे में अपने मण्डल की स्थानीय स्थितियों का ध्यान रखते हुए मण्डल रेल प्रबन्धक सिगनल बत्तियां जलाने और बुझाने का समय सम्बन्धित कर्मचारियों को अधिसूचित करेंगे।

स.नि. 3.49/4. <u>स्टेशन मास्टर के कार्यालय से सिगनलों की दृश्यता</u> – जहाँ रात्रि सिगनलों का प्रयोग किया जाता है जब उस स्टेशन मास्टर को जिसे उसके काम करने के स्थान से आगमन सिगनल दिखाई नहीं पड़ते हैं या उसके कार्यालय में रिपीटर नहीं लगाये गये हैं उसे तब तक लाईन क्लिअर नहीं देनी चाहिए जब तक वह स्वयं या केबिन मैन/लीवर मैन के द्वारा प्राइवेट नम्बर की सहायता से यह सुनिश्चित न कर ले कि गाड़ी से सम्बन्धित सभी सिगनलों की बत्तियाँ पूर्णतः जल रही हैं। उस स्टेशन के कार्य संचालन नियमों में इस संबंध में एक विशेष प्रावधान किया जाना चाहिये।

3.50. ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग – स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कदम उठाएगा कि सभी ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंगों के काँटे तथा अन्य काँटे उन परिस्थितियों को छोड़कर जब उन्हें पृथक्करण (आइसोलेशन) के लिए खुला रखना आवश्यक है, उस लाइन के विमुख सेट रहें जिसको उन्हें पृथक करना है।

स.नि.3.50/1. (क) <u>ट्रैप साइडिंग</u> – वाहनों/मालडिब्बों को अनधिकृत रूप से निकल भागने से रोकने के लिये जिससे रनिंग लाइन का उल्लंघन न हो, डिरेलिंग स्विच के रूप में जिन साइडिंगों में ट्रैप लगे हैं, उन साइडिंगों को ट्रैप साइडिंग कहते हैं।

(ख) <u>कैच साइडिंग और स्लिप साईडिंग</u> – उस स्टेशन पर जहाँ दोनों ओर बाहरी काँटों से आगे 45 मीटर के भीतर स्टेशन की ओर 1 में 80 का या स्टेशन से बाहर दूर 1 में 100 का ढाल हो वहां पहली स्थिति में कैच साइडिंग और दूसरी स्थिति में स्लिप साइडिंग की व्यवस्था की जाएगी।

3.51. काँटे –

(1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत परिस्थितियों के सिवाय, सभी काँटे सामान्यतः सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे :–

(2) विशेष अनुदेशों में वर्णित स्थितियों के सिवाय, काँटो और सिगनल से संबंधित ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक उन काँटों और सिगनलों के प्रचालन के स्थान को छोड़कर नहीं जाएगा।

(3) स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य उद्देश्य से किसी भी काँटे, सिगनल या उसकी फिटिंग, सिगनल के तार या किसी अन्तर्पाशन (इन्टरलाकिंग) या ब्लाक गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

5) **Before lighting a semaphore signal or indicator lamp, the Railway servant deputed for lighting it, shall inspect the lenses and spectacle glasses. In case he finds the red roundel broken, cracked or missing, he shall not light the lamp and shall report the fact immediately to the Station Master who shall treat the signal as defective.**

(6) **Every railway servant in charge of signals shall see that the greatest care is taken in the focusing, cleaning and trimming of signal lamps.**

S.R.3.49/1. Fixed Signal lamps to be lit up during thick or foggy weather. In the event of the weather not being clear due to storm, fogs etc. Signal lamps should be lit during day light hours as well.

S.R.3.49/2. At non-interlocked station the station Master shall daily check that all points and Trap indicator glasses are intact by operating all points after the indicator lamps have been lit and by observing the indication of the lights.

S.R.3.49/3. Divisional Railway Managers will notify to the staff concerned time of lighting and extinguishing of signal lamp taking into consideration the local conditions prevailing on division in respect of the rising and setting of the Sun.

S.R.3.49/4. Visibility of signals from Station Master's Office - Whenever night signals are used, the station Master of station where approach signals are not visible from his place of work and where repeaters are not provided in his office shall not grant Line clear unless he has ensured either personally or through the Cabin Master / Cabinman/Leverman supported by a Private Number that the lights of all signals which apply to the train are burning brightly. A specific provision shall be made in the Station Working Rules of such stations to that effect.

3.50. Traps, Slip sidings and Catch sidings - The Station Master shall take steps to ensure that the points of all traps, slip sidings and Catch sidings and other points are set against the line which they are intended to isolate, except when it is not necessary that they should be open for the purpose of Isolation.

S.R. 3.50/1. (a) Trap Sidings - Trap siding which is provided with trap in the form of a derailing Switch to check the unauthorised escaping of vehicles/ wagons so as not to foul the running line is termed as trap siding.

(b) Catch siding and Slip Siding - At a station where there is a gradient of 1 in 80 falling towards the station or 1 in 100 falling away from the station within 45 meters beyond the outer most points at either end, a catch siding in a former case and a slip siding in the latter case should be provided.

3.51. Points-

(1) **All points shall normally be set for the straight except when otherwise authorised by special instructions.**

(2) **The railway servant concerned with the operation of points and signals shall not, while on duty, leave the place of operation of points or signals which are under his charge except under special instructions.**

(3) **No railway servant shall interfere with any points, signals or their fittings, signal wires or any interlocking or block gear for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose, except with the previous permission of the Station Master.**

स.नि. 3.51/1. कांटों और सिगनलों का डिस्कनेक्शन : कांटों, सिगनलों अथवा किसी इंटरलॉकिंग गियर के डिस्कनेक्शन का कार्य प्रारंभ करने से पहले इस कार्य के प्रभारी कर्मचारी को कार्य प्रारंभ करने से पूर्व और कार्य पूरा हो जाने के बाद फार्म–टी/351 (एस एंड टी) पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देनी चाहिए। जहाँ केबिन, स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में हो, वहाँ वह प्राइवेट नंबरों का आदान–प्रदान करते हुए डिस्कनेक्ट किए जाने वाले कांटे/सिगनल आदि का विवरण देते हुए केबिन कर्मचारियों को अवश्य सूचित करेंगे।

जब कभी डिस्कनेक्शन मेमो प्राप्त हो तब ऐसे कांटो से होकर किसी गाड़ी का संचलन प्राधिकृत करने से पहले स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा कि ऐसे कांटे, सेट एवं लॉक कर दिए गए हैं और उन्हें क्लैंप एवं पैडलॉक द्वारा सुरक्षित कर दिया गया है। यदि कांटों को क्रास ओवर के एक सिरे पर डिस्कनेक्ट किया गया हो तब क्रास ओवर के दोनों सिरों के कांटों को डिस्कनेक्ट माना जाना चाहिए और गाड़ी को नीचे दिए अनुसार लिया जाएगा :–

(क) मैकेनिकली/विद्युत चालित कांटों के मामले में :–

1. जहाँ पर कार्य किया जा रहा हो उस सिरे पर कांटों को डिस्कनेक्ट किया गया समझा जाना चाहिए और स्टेशन मास्टर द्वारा इन्हें क्लैंप और पैडलॉक किया जाना चाहिए और पाइलटिंग द्वारा गाड़ी को इनसे होकर गुजारा जाएगा। यदि गाड़ी को सीधे मार्ग से होकर जाना हो तब यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि क्रास ओवर का दूसरा सिरा आइसोलेशन के लिए सेट है, और क्लैंप तथा पैडलॉक कर दिया गया है। यदि क्रास ओवर से होकर संचलन किया जाना हो तो क्रास संचलन के लिए दूसरे सिरे पर कांटों को सेट और लॉक किया जाएगा।
2. उस सिरे पर जहाँ कार्य न किया जा रहा हो तो कांटों को नान–इंटरलाक्ड समझा जाएगा और उन्हें भी क्लैंप और पैडलाक किया जाएगा और गाड़ियाँ सिगनल से संचालित होंगी किंतु उन्हें लीवर फ्रेमों की ओवर हालिंग के मामले की तरह 15 किमी प्रतिघंटा की प्रतिबंधित गति से गुजारा जाएगा परंतु सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी से इस आशय का लिखित प्राधिकार प्राप्त किया जाएगा कि *"क्रास ओवर के इस सिरे पर कोई कार्य नहीं किया जा रहा है और सिगनलों से गाड़ियों को 15 किमी प्रति घंटा की प्रतिबंधित गति से कांटों से होकर गुजारा जा सकता है"*। उस सिरे पर जहाँ पर कार्य नहीं किया जा रहा है वहाँ से सीधे मार्ग से होकर गाड़ी को गुजारने के लिए यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि वह सिरा जहाँ पर कार्य किया जा रहा है उसे सीधे मार्ग के लिए अर्थात आइसोलेशन के लिए क्लैंप कर दिया गया है।
3. विद्युत चालित कांटों के मामले में उस सिरे पर जहाँ कार्य नहीं किया जा रहा है डिटेक्शन प्राप्त करने के उददेश्य से जहाँ पर कार्य किया जा रहा है उस सिरे पर सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी दूसरे सिरे के अनुरूप संपर्क बनाने के लिए डिटेक्टर स्लाइड को समायोजित करने हेतु सिगनल एवं दूर संचार गियर /सर्किट में अपेक्षित अस्थायी संशोधन कर सकते हैं। सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी और स्टेशन मास्टर के बीच आदान–प्रदान किए गए मेमो में इस तथ्य का उल्लेख किया जाएगा।

(ख) क्रास ओवर के विद्युत चालित कांटों की खराबी के दौरान गाड़ियों के संचालन की प्रक्रिया :–

1. कांटे की खराबी के बारे में परिचालन विभाग के कर्मचारी से सूचना प्राप्त होने पर सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी किस प्रकार की खराबी है यह सुनिश्चित करने का प्रयास करेंगे और खराबी को ठीक करेंगे।
2. यदि सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी यह समझते हैं कि खराबी को ठीक करने में काफी समय लगने की संभावना है तो वह नीचे दिए अनुसार कार्रवाई करने के लिए डिस्कनेक्शन मेमो पर लिखित रूप में परिचालन कर्मचारी को सूचना देंगे :–
3. सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी से डिस्कनेक्शन मेमो पर लिखित सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा प्रभावित कांटों को सामान्य स्थिति में उनकी सही सेटिंग सुनिश्चित की जाएगी और क्रासओवर के दोनों सिरों पर उन्हें सामान्य स्थिति के लिए क्लैंप और पैडलॉक किया जाएगा। स्टेशन मास्टर किसी भी परिस्थिति में सामान्य सेटिंग में क्लैंप को तब तक नहीं हटाएगा जब तक कि उसे सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी से अस्थायी संशोधनों को हटाने के संबंध में मेमो न प्राप्त हो गया हो और पैरा 12 में वर्णित शर्तें पूरी न कर ली गई हों।
4. कांटे की क्लैंपिग और पैडलाकिंग करने के बाद स्टेशन मास्टर सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी को लिखित में सूचना देगा कि –

   "एकल सिरा प्वाइंट/क्रास ओवर के दोनों सिरों के कांटा सं. ..... को सामान्य स्थिति में क्लैंप और पैडलाक कर दिया गया है और कृपया संस्थापन में आवश्यक अस्थायी संशोधन किया जाए" ।

   सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी द्वारा नीचे के पैरा 5 में दिए अनुसार अस्थायी संशोधन निष्पादित किया जाएगा।

S.R.3.51/1 Disconnection of Points and Signals:- Before taking in hand any disconnection of points, signals or any interlocking gear the person incharge of the work must advise the station Master on duty in writing on form T/351 (S&T) before the work is started and after it is completed. Where the cabins are under the control of Station Master, he must advise the cabin staff giving the particulars of the point/signal etc which is disconnected under exchange of private numbers.

Whenever the Disconnection memo has been received, it is the personal responsibility of Station Master to ensure that such point are set and locked and secured by means of clamps and padlocks before authorizing the movement of any train over such points. If the disconnection of points is made at one end of a cross over, the point at both end of cross-over should be treated as having been disconnected and the train shall be received as under-

A. In the case of Mechanically/electrically operated points:-

1. The end where work is being done should be treated as having been disconnected and should be clamped and padlocked by the Station Master and the trains passed over the same by piloting. It should also be ensured that the other end of the cross-over shall be set for isolation and clamped and padlocked if the train passes over the straight road. The other end shall be set and locked for cross movement if the movement is over the cross-over.
2. The end where work is not being done shall also be treated as non-interlocked, and also clamped and padlocked and trains passed on signals but with speed restriction of 15 KMPH as in the case of overhauling of lever frames subject to a written authority from S & T staff that *"No work is being done at the end of the cross-over and the trains can be passed over the points at the restricted speed of 15 KMPH on signals"*. It should also be ensured that for a train passing over the straight road at the end where work is not being done that the other end where work is being done should be clamped also for the straight road, i.e. for isolation.
3. In case of Electrically operated points for the purpose of obtaining detection at the end where work is not being done. the S&T staff at the end where work is being done may undertake requisite temporary modifications in the S&T Gear/circuit for adjusting the detector slide to make contacts corresponding to the other end and the fact be incorporated in the memo exchanged between S&T Staff and Station Master.

B. Procedure of working of trains during failure of electrically operated points of the cross over:-

1. On receipt of information from the operating staff about the failure of the point, S&T staff will try to ascertain the nature of fault and put right the failure.
2. If the S&T staff anticipates that the rectification of the failure is likely to take a long time, they will inform the operating staff in writing on a disconnection Memo to initiate action as under-
3. On receipt of such written information from the S&T staff on a disconnection memo, the Station Master will ensure correct setting on the affected points to normal position and will then clamp and padlock both ends of the crossover in the normal position. Station Master, will under to circumstances remove the clamp in the normal setting unless and until he receives the memo from the S&T staff that temporary modifications have been removed, and the conditions in Para 12 are complied with.
4. After clamping and padlocking the point, the Station Master will advise the S&T staff in writing that-

   "Single ended point/both ends of crossover point No..... have been clamped and padlocked in the Normal position and the necessary temporary modification to the installation may please be made."

   S&T staff will then carry out the temporary modifications as given in Para 5 below.

5. स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने पर सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी जो सेक्शन इंजीनियर से नीचे के स्तर का न हो, के द्वारा उपरोक्त पैरा 4 के अनुसार सिगनल एवं दूर संचार संस्थापनों में अस्थायी संशोधन किया जाएगा ताकि सामान्य डिटेक्शन उपलब्ध कराने पर पैनल पर कांटे का स्थिर सामान्य संकेत उपलब्ध रहे और उक्त कांटे के सिगनलों की रीडिंग के क्लियरेंस को (ओवर लैप सहित) केवल पीला संकेत पर प्रतिबंधित कर सके।

6. अस्थायी संशोधन करने के बाद सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी द्वारा स्टेशन मास्टर को लिखित में यह सूचना दी जाएगी कि कांटा सं. ..... के संबंध में अस्थायी संशोधन कर दिया गया है और ..... (सिगनल का नाम) ..... सिगनल नं. ..... एवं ..... का क्लियरेंस केवल पीले संकेत के लिए प्रतिबंधित कर दिया गया है।

7. उपरोक्त पैरा 6 के अनुसार सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग के संबंधित सिगनलों से 15 कि.मी. प्रति घंटा की गति से गाड़ियों के गुजरने के लिए सतर्कता आदेश जारी कराने की व्यवस्था की जाएगी। इसके लिए अगल–बगल के स्टेशनों को भी सूचना देना अपेक्षित है।

8. प्रत्येक संचलन के बाद कांटो और क्लैंपों की स्थिति पर निगरानी रखने के उद्देश्य से स्टेशन मास्टर प्रभावित कांटों के समीप उपयुक्त परिचालन कर्मचारी को तैनात करेगा। कांटे की निगरानी के लिए तैनात किए गए कर्मचारी के पास नियंत्रक केबिन/ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर से बात–चीत करने हेतु संचार सुविधा और प्रभावित कांटे अथवा क्लैंप की स्थिति के अनुसार आवश्यकता पड़ने पर गाड़ियों के बचाव के लिए सचेत करने हेतु हाथ सिगनल बत्ती और झंडियाँ (हरी और लाल) एवं पटाखे उपलब्ध होने चाहिए। ऐसी स्थिति में वह स्टेशन मास्टर को संबंधित सिगनल को "आन" स्थिति में वापस करने के लिए कहेगा और यह भी कहेगा कि जब तक कांटों और क्लैंपो को ठीक नहीं कर दिया जाता तब तक किसी संचलन के लिए सिगनल को "आफ" न किया जाए।

9. यह सुनिश्चित करने के बाद कि सतर्कता आदेश जारी किया जा रहा है तब स्टेशन मास्टर अर्ध–स्वचालित क्षेत्र में "ए" मार्कर और अथवा कालिंग ऑन सिगनल पर या पूर्ण ब्लाक सेक्शन क्षेत्र में लिखित प्राधिकार पर प्रभावित लाइनों और कांटों से होकर **पहली गाड़ी** को गुजरने की अनुमति देगा।

10. सामान्य विधि से रूट की सेटिंग करने के बाद स्टेशन मास्टर **बाद वाली गाडी** को सिगनलों को "ऑफ" करके गुजारेगा। हांलाकि उपरोक्त पैरा 5 के अनुसार सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी द्वारा अस्थायी संशोधन किए जाने के कारण संबंधित सिगनल फ्री सिगनल के रूप में कार्य करेंगे और **केवल एक पीला संकेत** दर्शाएंगे।

11. (क) खराबी ठीक हो जाने के बाद सेक्शन इंजीनियर/सिगनल एवं दूर संचार, स्टेशन मास्टर के परामर्श से उपरोक्त पैरा 5 के अनुसार किए गए अस्थायी संशोधनों को हटाएंगे और स्टेशन मास्टर को इस आशय का मेमो देंगे कि *"कांटा संख्या/क्रास ओवर संख्या ..... से संबंधित कार्य पूर्ण हो गया है और अस्थायी संशोधनों को हटा दिया गया है तथा कांटा परीक्षण के लिए तैयार है"।*

(ख) स्टेशन मास्टर उक्त मेमो की पावती देने से पूर्व सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन का कोई रूट प्रभावित कांटे से होकर सेट तो नहीं है और उस रूट पर संचलन को नियंत्रण करने वाले सिगनल "ऑन" स्थिति में हैं तथा ट्रैक क्लीयर है। इससे यह सुनिश्चित हो जाएगा कि परीक्षण के दौरान प्रभावित कांटे से होकर कोई भी गाड़ी नहीं गुजरेगी।

12. कांटों का अच्छी तरह से परीक्षण करने के बाद सेक्शन इंजीनियर/सिगनल एवं दूर संचार लिखित में यह घोषणा करते हुए रिकनेक्शन मेमो देगा कि कांटा सं. ..... से संबंधित "संस्थापनों के सभी अस्थायी संशोधनों को समाप्त कर दिया गया है और संस्थापन पूरी तरह सामान्य हो गया है तथा संचलन के लिए सुरक्षित है"।

13. रिकनेशन मेमो प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर, सेक्शन नियंत्रक को सूचना देकर प्रभावित कांटों से होकर सामान्य संचालन बहाल कर सकेगा।

5. S&T staff not below the rank of a Sectional Engineer, on receipt of such a written advice from Station Master, as per Para 4 above, will carry out temporary modifications to the S&T installations so that point steady normal indication is available on the panel, by making normal detection available and restricting the clearance of signals reading over the said point (including overlap) to yellow aspect only.

6. After carrying out the temporary modifications, the S&T staff shall advise Station Master in writing that "temporary modifications with respect to point. No..... have been carried out" and clearance of (signal name) ..... signal Numbers ..... & ..... have been restricted to yellow aspect only.

7. On receipt of the advise as per Para 6 above Station Master will arrange for issue of caution order to the trains for observing 15 Kmph on the route of concerned signals. This may require advising at Station Master of the adjacent stations also.

8. Station Master shall arrange for posting suitable operations staff near the affected point for the purpose of monitoring the conditions of clamps and points after every movement. The staff deputed to monitor the point should be equipped with communication facility with controlling cabin/Station Master on duty, HS lamps and flags (red and green) and detonators and shall arrange for protection of trains in case the condition of affected point or clamps on it warrants the same. In such a condition, he shall also advise the Station Master to restore the concerned signal to 'ON' position and to refrain from taking them 'OFF' for any subsequent move till the condition of the points and clamps is set right.

9. After ensuring that the caution orders are being issued Station Master shall allowed the **first train** on the affected lines and over the affected points to pass on 'A' marker in the semi automatic territory and on the Calling-On signal or on written authority in the Absolute block section territory.

10. Station Master shall pass the **subsequent train** by taking 'OFF' signals after setting the route in the normal manner. However due to temporary modifications made by the S&T staff in term of para 5 above, the concerned signals will work as free signals and will clear to **one yellow aspect** only.

11. (a) After the defect is rectified the SE/S&T in consultation with Station Master will remove the temporary modifications done as per Para 5 and will give a memo to Station Master stating *"Work with respect to point No. / Crossover No. ..... has been completed and temporary modifications have been removed and the point is ready for testing".*

(b) Before acknowledging a memo Station Master will ensure none of the route sections over the affected point is set and the signals controlling the movement over it are at 'ON' position and the tracks are clear. This is for ensuring that no trains pass over the affected point during the testing.

12. After the points are fully tested, the SE/S&T will give Re-connection memo indicating in a written declaration that "all the temporary modifications made to the installations have been deleted and the installation is made fully normal and safe with respect to point No. ..... ".

13. Station Master on receipt of re-connection memo can resume normal working over the affected points under advice to Section Controller.

स.नि. 3.51/2 <u>डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के बीच रेल संचालन</u>– विलग करने और पुनः जोड़ने के बीच की अवधि के दौरान यदि गाड़ी पार करानी हो या कोई शंटिंग करनी हो तो स्टेशन मास्टर लिखित रूप से एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई. (सिगनल) अथवा कार्य के कार्यभारी व्यक्ति को अवश्य सूचित करेगा कि किस स्थिति में कांटे लगाये जायेंगे। उसके बाद स्टेशन मास्टर अथवा उसकी ओर से अन्य प्राधिकृत व्यक्ति कार्यभारी व्यक्ति की अनुमति से काँटों को लगाकर क्लैम्प करेगा और उसमें ताला लगाकर उन्हें सुरक्षित करेगा। गाड़ी/शंटिंग संचालन पूर्ण हो जाने के बाद स्टेशन मास्टर क्लैम्प और ताले हटा लेगा और तब कार्यभारी व्यक्ति गियर पर पुनः कार्य प्रारम्भ कर सकता है।

स.नि. 3.51/3 <u>इंजीनियरी/सिगनल/नॉन–इंटरलाकिंग कार्य के दौरान यातायात का संचालन</u> –

(क) स्टेशन मास्टर सिगनल "ऑफ" करने के पूर्व यह सुनिश्चित करने हेतु जिम्मेदार होगा कि जिन कांटों पर से होकर गाड़ी गुजरेगी उन्हें सा.नि.3.38 (1), 3.39 और उनके सहायक नियमों के अनुसार सही प्रकार से सेट करके क्लैंप एवं पैडलाक कर दिया गया है एवं सभी अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटों को जिन पर से होकर गाड़ी गुजरेगी उन्हें भी सही प्रकार से सेट कर दिया गया है। स्टेशन मास्टर इसे किस प्रकार से सुनिश्चित करेगा इसकी विधि वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक और वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा संयुक्त रूप से तैयार किए गए अस्थायी संचालन अनुदेशों में स्पष्ट रूप से लिखी जाएगी।

(ख) एक अधिसूचना जारी की जाएगी जिसमें नान–इंटरलॉकिंग कार्य शुरू किए जाने की तारीख, समय उसकी संभावित अवधि और इस आशय का अनुदेश कि स्टेशन मास्टर लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करें और सेक्शन कंट्रोलर को अस्थायी गति प्रतिबंध का पालन करने की सूचना देना शामिल होगा।

(ग) केबिन द्वारा नियंत्रित यार्ड के उस हिस्से के लिए जो नॉन इंटरलाक्ड है :–

(i) जिस स्टेशन पर कार्य हो रहा है, वहाँ के लिए सभी गाड़ियों के लोको पायलट को 15 कि.मी. प्रति घंटा की गति का सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

(ii) जब कार्य सूर्यास्त तक पूरा नहीं हो सकता हो और इसको आगे कुछ दिनों तक चलने की संभावना हो तब सा.नि. 15.09 के अनुसार संबंधित विभाग द्वारा अस्थायी सतर्कता संकेतक एवं गति संकेतक (15 कि. मी. प्रति घंटा) लगाए जाएंगे।

(घ) ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं यह सुनिश्चित करने के पश्चात ही कि आवश्यक संचलन के लिए लाइन सही प्रकार सेट एवं तालित कर दी गई है, गाड़ियों के संचलन हेतु सिगनल ऑफ करने की अनुमति दी जाएगी।

(च) जब तक कार्य पूर्ण न हो जाए और सामान्य संचालन बहाल न कर दिया जाए तब तक सतर्कता आदेश जारी किया जाना एवं 15 कि.मी. प्रति घंटा का गति प्रतिबंध जारी रहेगा।

(छ) सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी जो सेक्शन इंजीनियर/सिगनल एवं दूर संचार से निचले स्तर का न हो, द्वारा ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को फार्म टी/351 (एस एंड टी) पर नान–इंटरलॉकिंग कार्य शुरू करने से पहले डिस्कनेक्शन मेमो और कार्य समाप्त करने के बाद रिकनेक्शन मेमो अवश्य दिया जाएगा।

स.नि.3.51/4. <u>क्रैंक हैन्डिल का उपयोग</u> –

(क) <u>ऐसे स्टेशनों पर जहाँ इण्टरलाक्ड क्रैंक हैण्डिल का प्राविधान है</u>:–

(i) यदि कोई काँटा खराब हो और उसे क्रैंक हैण्डिल द्वारा अपेक्षित स्थिति में सेट कर दिया गया है और क्रैंक हैण्डिल को अपनी सामान्य स्थिति में तालित कर दिया गया है तथा सिगनल 'ऑफ' करने के बाद यदि सिगनल 'ऑफ' हो जाता है तब सिगनल पर सामान्य संचलन किया जा सकता है। अथवा पैनल द्वारा रूट सेट करने पर यदि रूट के प्वाइंट तालित हो जाते हैं तथा पैनल पर स्थित प्वाइंट संकेतक दिखाई पड़ता है किन्तु सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है तब ऐसे मामलों में काँटों को कॉटर बोल्ट/क्लैम्पों और तालों द्वारा तालित किया जाना अपेक्षित नहीं है।

3.51/2. Movement during the interval between disconnection and reconnection - If a train is to be passed or any shunting movement is to be performed, the Station Master must advise in writing to the SE (Signal) or the person incharge of the work, stating in which position the points are to be set. The Station Master or the other authorized person on his behalf shall with the permission of the person incharge of the work arrange to set the point/points and clamp the points and secure them with padlock. The clamp and padlock should be removed by the operating staff after the train/shunting movement has been completed and then the person incharge of the work can resume work on the gear.

3.51/3. Working of traffic during Engineering/Signal/Non -Interlocking Work :-

(a) Station Master shall be responsible for ensuring that all the points over which the train will pass are correctly set, clamped and padlocked as per GR 3.38(1), 3.39 and SR there under that all trailing points over which the train will pass are correctly set before taking 'OFF' the signals, The manner in which Station Master will ensure, this must be clearly laid down in the Temporary Working Instructions prepared jointly by the Sr. DOM and Sr. DSTE.

(b) A Notification showing the date and time when the Non-Interlocking work would be taken in hand, its probable duration and instruction for the Station Master to issue caution order to Loco Pilots and Section Controller to advise to observe the temporary speed restriction.

(c) For the portion of the Yard which is controlled by the cabin to be Non-Interlocked:-

(i) The Loco Pilot must be given a caution order of the speed restriction of 15 KMPH for the station where work is being done.

(ii) When the work cannot be completed by sun set of the day of commencement and is likely to extend over a few days; temporary caution indicators and speed indicator (15 KMPH) shall be provided as prescribed in GR 15.09 by the concerned department.

(d) Only after the Station Master on duty has assured himself that the line has by correctly set and locked for the required movement, may permit the signals to be taken 'Off' for the movement of the trains.

(e) The issue of caution orders and the imposition of speed restriction of 15 KMPH should remain in force until the work is completed and normal working is restored.

(f) S&T Staff, not below than SE/S&T must produce disconnection memo before starting Non-Interlocking work and Reconnection Memo after completion of work to the Station Master on duty on form no T/351 (S&T).

S.R. 3.51/4. Use of crank handles -

(a) In case of stations provided with interlocked crank handles :-

(i) If a point is defective and has been set to the required position by the crank handle a normal signalled movement can be made after the crank handle is restored to its normal lock and then signal comes 'Off' after being taken 'Off' or if the points in the route are locked by route setting on the panel with steady point indications but the signal does not come 'Off', then no cotter bolting/clamping and pad locking is required in such case.

जब तक कि संपूर्ण गाड़ी का संचलन पूरा न हो जाए तब तक संबंधित रूट का कोई रद्दीकरण प्रचालन शुरू नहीं किया जाना चाहिए। यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि किसी भी अन्य साधनों द्वारा उक्त रूट (लाइन) से होकर किसी अन्य संचलन की अनुमति नहीं दी गयी है।

स्टेशन मास्टर, सम्बन्धित रूट के सिगनल एवं प्वाइंट बटन पर कैप/कॉलर रखेगा और पैनल पर प्रकाशित तालित काँटा संकेतक की प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर (टीएसआर) और इस उद्देश्य के लिए नीचे दिए गए प्रारूप के अनुसार अलग से रखे गये रजिस्टर में लाल स्याही से करेगा।

क्र. सं.	दिनांक	समय	गाड़ी सं.	लाइन सं.	सिगनल बटन सं.	प्वाइंट सेट एवं लॉक संकेतक का प्रकाशित होना		पैनल स्टे. मा. के हस्ताक्षर	टिप्पणी
						सामान्य	विपरीत		

(ii) यदि सिगनल लीवर/बटन संचालित करने के बाद भी सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है अथवा रूट के प्वाइंट को लॉक करने के लिए रूट सेट नहीं हो पाता तो सा. नि. 3.68 के अधीन नियमों के अनुसार काँटों को कॉटर बोल्ट/क्लैंप और तालित करना आवश्यक है, भले ही "एन" अथवा "आर" संकेत उपलब्ध हो और खराब सिगनल से होकर गाड़ियों को नियमों के अनुसार ही गुजारा जाए।

(ख) <u>जिन स्टेशनों पर क्रैंक हैण्डिल नान–इण्टर लाक्ड है</u>:– यदि कोई काँटा खराब है और उसे क्रैंक हैण्डिल द्वारा सेट किये जाने की आवश्यकता है तो आवश्यक स्थिति में काँटे सेट करने के लिये उन यातायात कर्मचारियों को क्रैंक हैण्डिल दिया जायेगा जिन्हें इस कार्य के लिये नियुक्त किया गया है। स्टे.मा./केबिन मास्टर जो उस समय सिगनल संचालित करने के लिये कार्यभारी है, तब तक सिगनल आफ नहीं करेगा और काँटों पर गाड़ी का संचालन नहीं करेगा जब तक कि :–

(i) क्रैंक हैण्डिल या तो उसे लौटा दिया गया हो और जिसे उसने लोहे अथवा काँच के डिब्बे में जो इसी कार्य के लिये है, रख कर ताला बंद कर दिया हो।

(ii) क्रैंक हैण्डिल कर्मचारी ने अपने अधिकार में रख लिया हो और सिगनल आफ करने वाले कर्मचारी (स्टे. मास्टर/केबिन मास्टर) के साथ यह सुनिश्चित करते हुये प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान कर लिया हो कि काँटे, जिन पर गाड़ी का संचालन होना है सही तरीके से वांछित संचालन हेतु सेट कर दिये हैं एवं क्रैंक हैण्डिल उनके अधिकार में है।

(iii) यदि सिगनल लीवर/बटन संचालित करने के बाद सिगनल 'ऑफ' हो जाता है तब काँटों को क्लैम्पिंग/कॉटर बोल्टिंग एवं तालित करने की आवश्यकता नहीं है। जहाँ सिगनल 'ऑफ' नहीं हो पाता है यद्यपि 'एन' और 'आर' संकेत मिलता हो, तब भी प्वाइंट को क्लैम्प/कॉटर बोल्ट करके तालित किया जाना चाहिये।

(ग) इन अनुदेशों को स्टेशन संचालन नियम में विशेष रूप से दर्शाना चाहिये।

No cancellation operation of concerned route are to be initiated till the completion of the entire train movement. It must also be ensured that no other movement is allowed over the said route(line) by any means.

The Station Master shall place caps/collars on the signal and point buttons of the concerned route and note down the point lock indications lit on the panel in Train Signal Register (TSR) in red ink as well as in a separate register that shall be maintained for this purpose in the format given below-

Sl. No	Date	Time	Train No.	Line No.	Signal button No.	Point set and lock indications lit		Sign. of panel SM	Remarks
						Normal	Reverse		

(ii) If the signal does not come 'off' after operating the signal lever/ button or the route setting is not achieved for locking of points in the route, cotter bolting/clamping and pad locking is to be done as per the rules under GR 3.68 although 'N' or 'R' indication is available and trains pass the defective signal in accordance with the rules.

(b) In case of stations provided with non-interlocked crank handles - If a point is defective and is required to be set by a crank handle, the crank handle should be issued to the traffic official deputed for setting the point to the required position. The Station Master / Cabin Master in charge of taking off the signal shall not take off the signal and authorise the movement over the point until-

(i) The crank handle is either returned back to him and kept by him in the steel case/glass case provided for the purpose and locked or

(ii) The crank handle is retained in the possession of the Traffic official, who shall exchange private numbers with the Station Master/Cabin Master in charge of taking off the signal in token of the crank handle is being in his personal custody and of the points being correctly set for the intended move;

(iii) If the signal comes off after the signal lever/button is operated, no cotter bolting/clamping and padlocking is required. In such cases if the signal does not come off, cotter bolting/clamping and padlocking is to be done although 'N' or 'R' indication is available.

(c) These instructions should be incorporated in the Station Working Rules.

ड. हैंड सिगनल

3.52. हैंड सिगनलों का प्रदर्शन :–

(1) इन नियमों में निर्धारित सभी हैंड सिगनल, दिन के समय झंडी या हाथ दिखाकर और रात के समय बत्ती दिखाकर दिए जाएंगे।

(2) सामान्यतः दिन में हैंड सिगनल के रूप में झंडी या झंडियों का प्रयोग किया जाएगा। हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जबकि झंडियाँ उपलब्ध नहीं हैं, किया जाएगा।

(3) सामान्यतः रात में हैंड सिगनल लाल अथवा हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जाएगा। लाल, बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर उसका प्रयोग रोक (स्टाप) सिगनल के रूप में किया जायेगा।

(4) उप नियम (3) में उल्लिखित लाल अथवा हरी बत्ती या तो स्थिर अथवा फ्लैशिंग टाइप की हो सकती है।

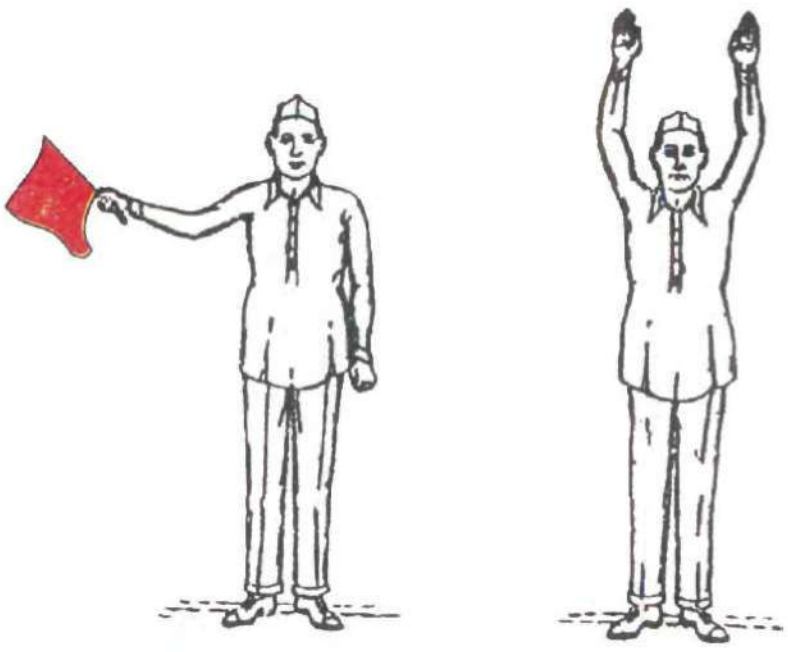
3.53. रोक (स्टाप) हैंड सिगनल :–

संकेत : एकदम रुक जाओ

IndiaCode

दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिये गये रूप में, लाल झंडी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना –



E. Hand Signals

3.52. Exhibition of hand signals :-

(1) All hand signals shall be exhibited by day by showing a flag or hand and by night showing a light as prescribed in these rules.

(2) During day a flag or flags shall normally be used as hand signals. Hands shall be used in emergencies only when flags are not available.

(3) During night a hand signal shall normally be given by showing a red or green light. A white light waved violently shall be used as a stop signal only when the red light is not available.

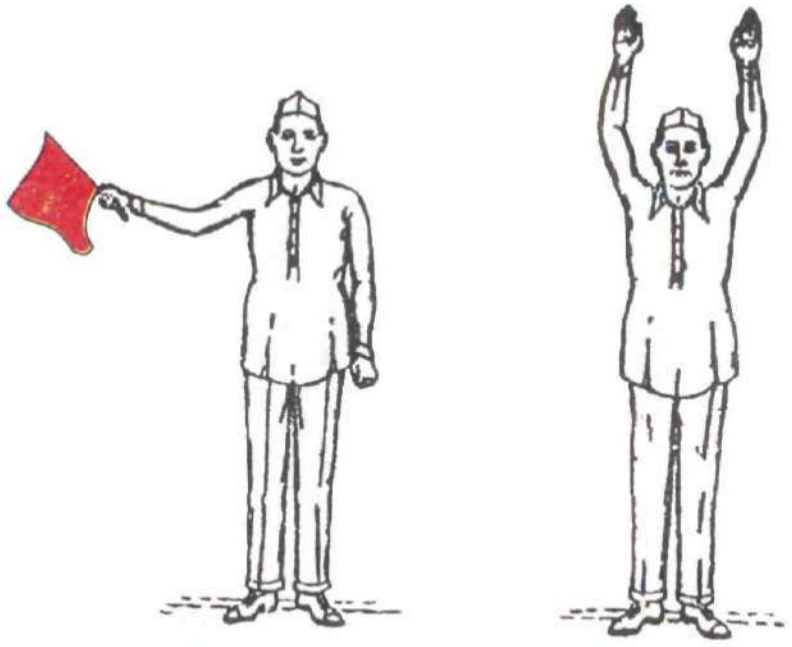
(4) Red or Green light referred to in sub-rule (3) shall be either a static or flashing type.

3.53. Stop hand signal :-

Indication: Stop dead

How given by day:

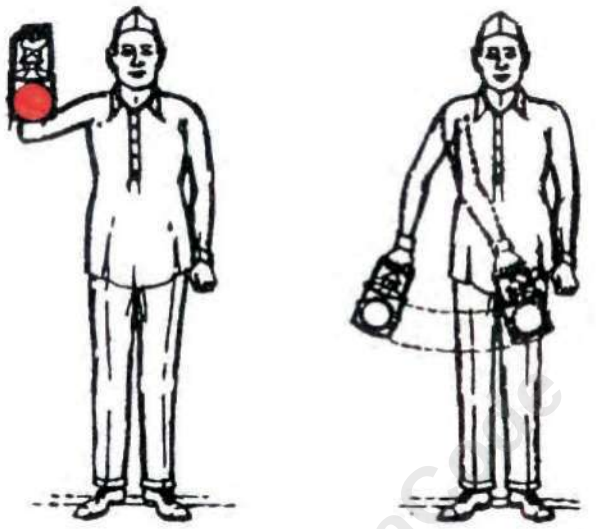
By showing a red flag or by raising both arms with hand above the head as illustrated below-



IndiaCode

रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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

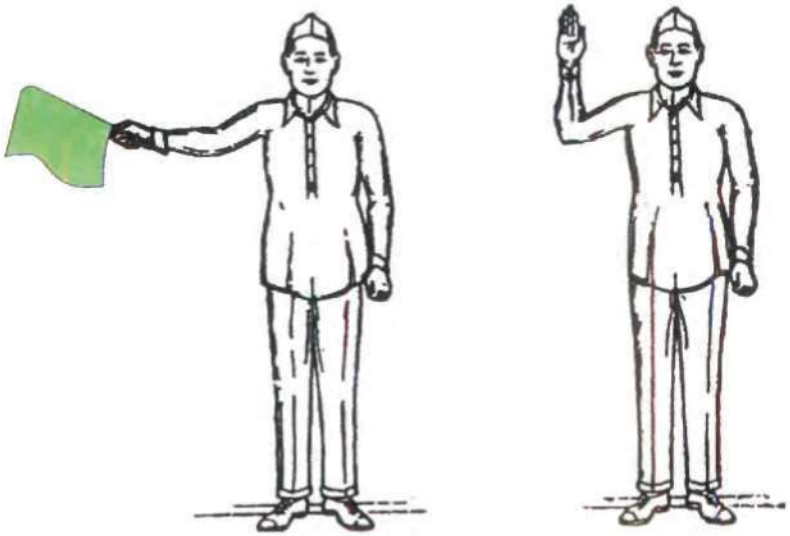


3.54. 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल :–

संकेत : आगे बढ़ो

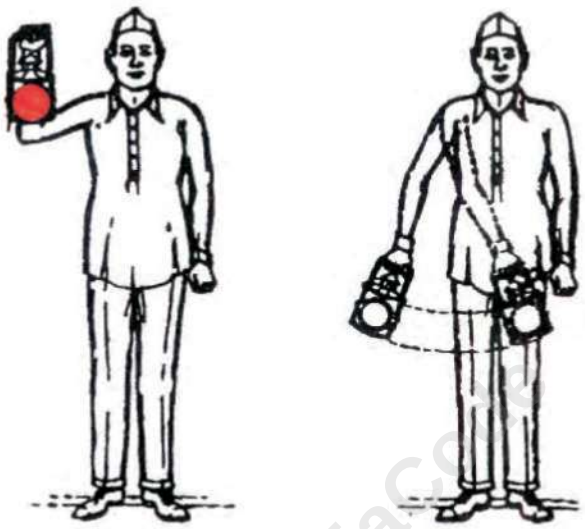
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी को हाथ में स्थिर पकड़ना या अपनी एक भुजा को स्थिर रखना –



How given by night:

By showing a red light or by violently waving a white light horizontally across the body of the person showing the signal as illustrated below -

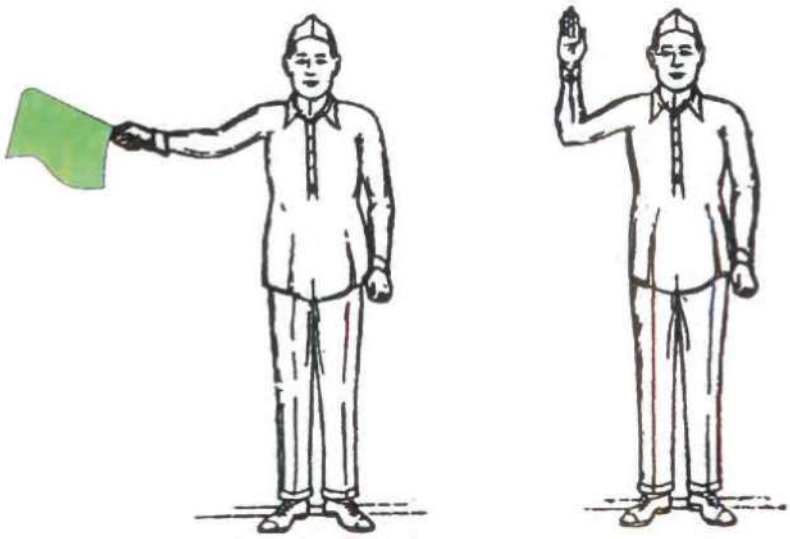


3.54. Proceed hand signal-

Indication: Proceed

How given by day:

By holding a green flag or by holding one arm steadily as illustrated below -



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना –



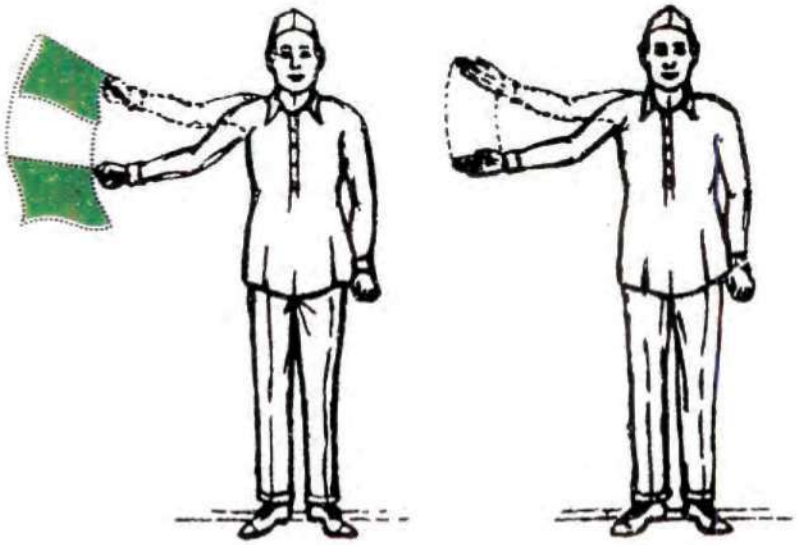
IndiaCode

3.55. सतर्कता से "आगे बढ़ो" हैंड सिगनल :–

संकेत : "धीरे धीरे आगे बढ़ो और यदि सिगनल हिलाने की गति क्रमशः कम होती जाती है तो अपनी गति को कम करते जाओ।"

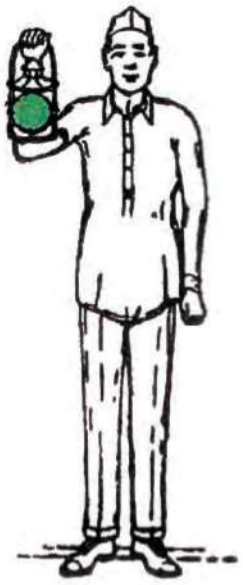
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी को ऊपर नीचे हिलाना या उसी प्रकार एक भुजा को हिलाना –



How given by night:

By holding a green light steadily as illustrated below -



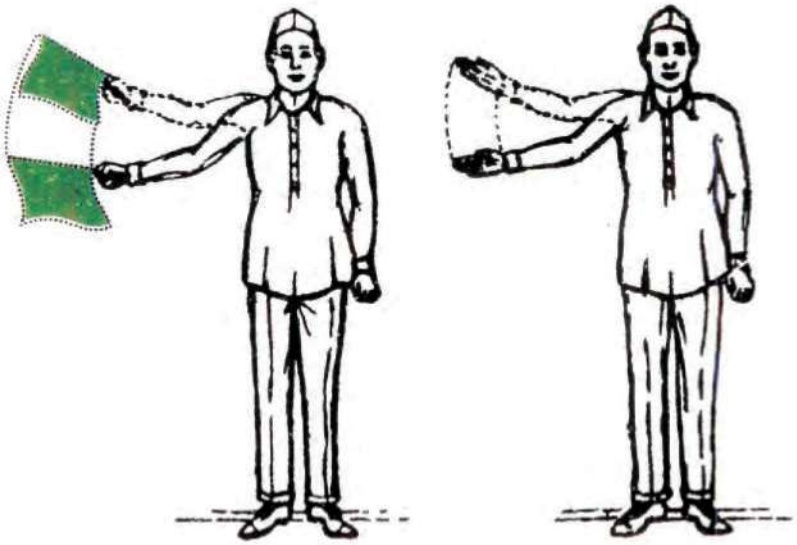
IndiaCode

3.55. Proceed with caution hand signal-

Indication: **Proceed slowly reducing speed, further if the signal is given at a progressively slower rate.**

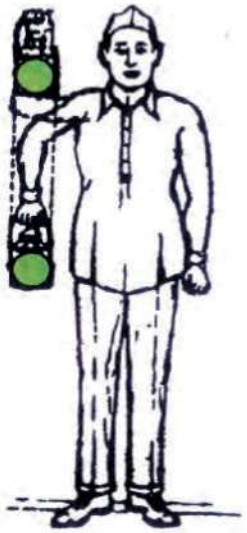
How given by day:

By waving a green flag vertically up and down or by waving one arm in a similar manner as illustrated below -



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी बत्ती को ऊपर नीचे हिलाना –



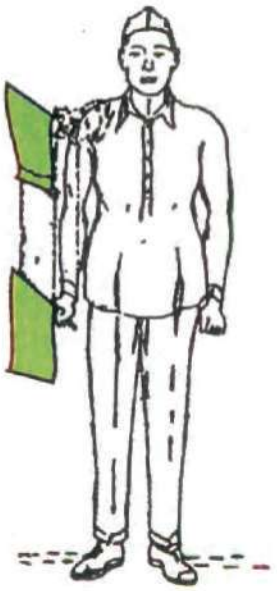
टिप्पणी :– यदि गति और भी कम करना है तो यह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो 'रोक' (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।

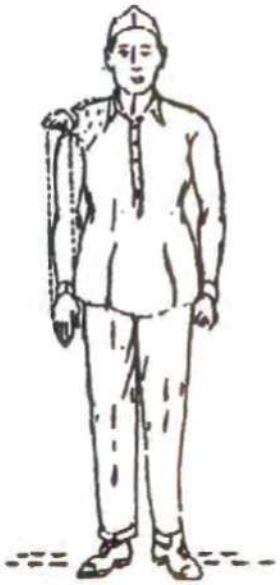
3.56. शंटिंग के लिए हैंड सिगनल – रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल के अतिरिक्त, शंटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जाएगा, अर्थात –

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

दिन में प्रदर्शन विधि :

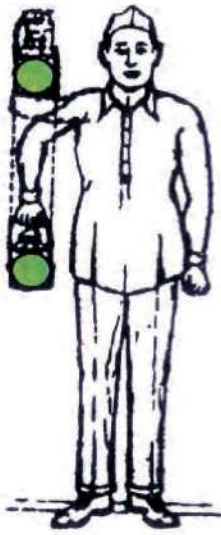
नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी झंडी या भुजा को धीरे–धीरे ऊपर नीचे हिलाना –





How given by night :-

By waving a green light vertically up and down as illustrated below-



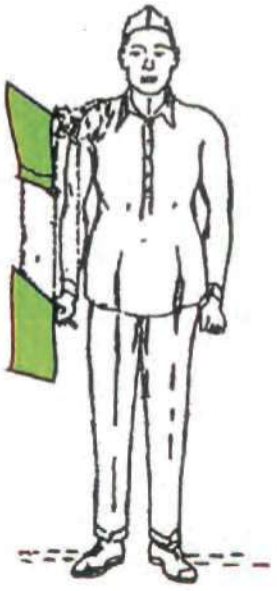
Note: When the speed is to be reduced further, this signal shall be given at a slower and slower rate and when a stop is desired, the stop hand signal shall be shown

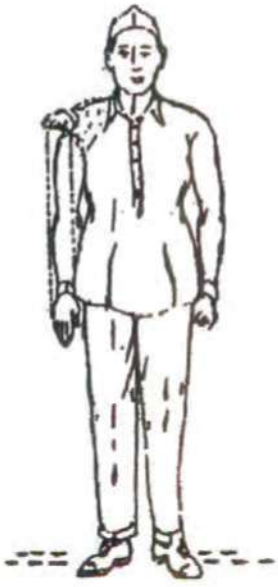
3.56. Hand signals for shunting - The following hand signals shall be used in shunting operations in addition to the Stop hand signal -

(a) Indication: Move away from the person signalling.

How given by day:

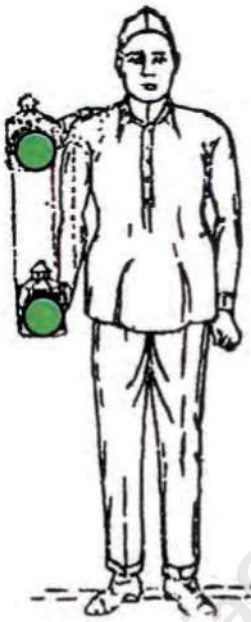
By green flag or one arm moved slowly up and down as illustrated below-





रात्रि में प्रदर्शन विधि :

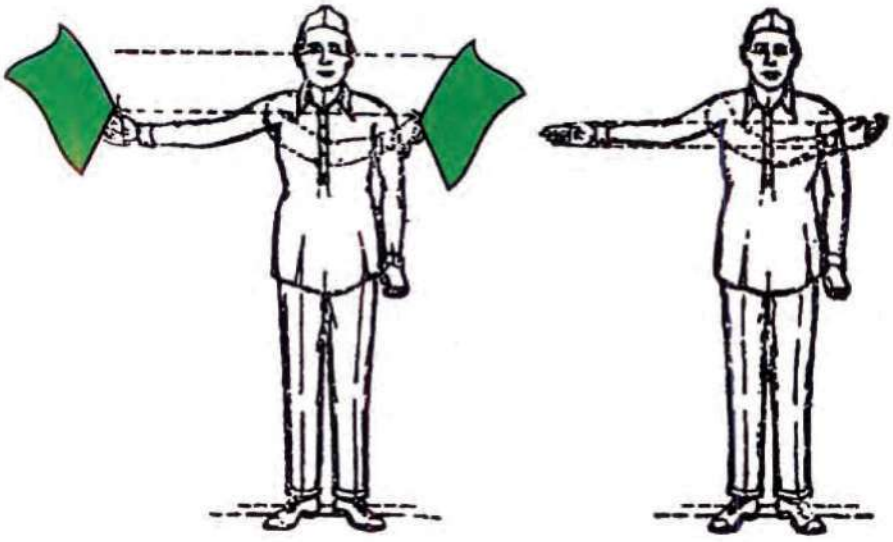
नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी बत्ती को धीरे–धीरे ऊपर–नीचे हिलाना –



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

दिन में प्रदर्शन विधि :

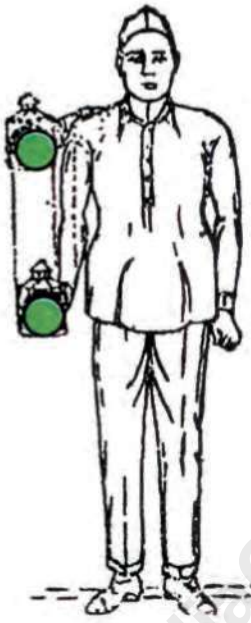
नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी झण्डी या भुजा को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना –



IndiaCode

How given by night:

By a green light moved slowly up and down as illustrated below -

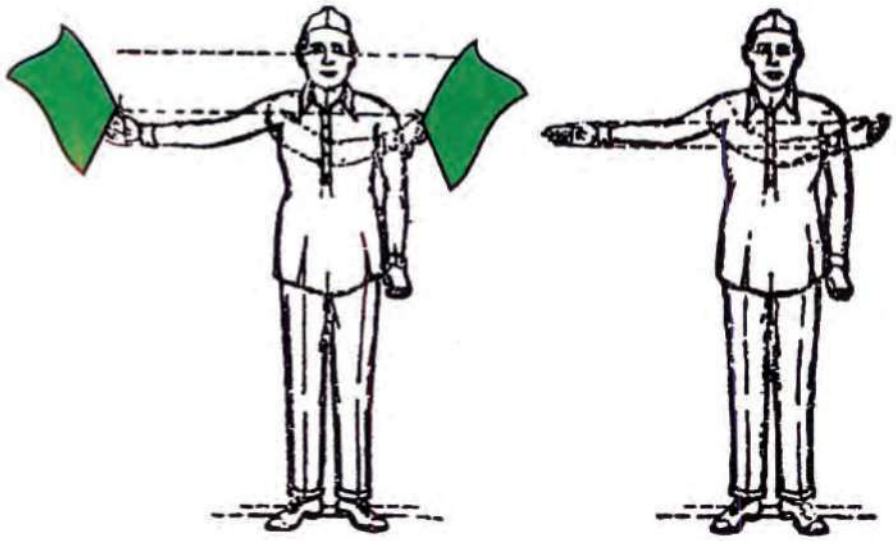


(b) Indication: **Move towards the person signalling.**

IndiaCode

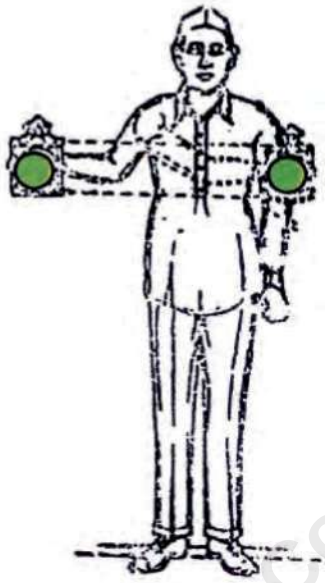
How given by day:

By a green flag or one arm moved from side to side across the body as illustrated below -



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना –



टिप्पणी : 'सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ' और 'सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ने' के लिए हैंड सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिखाए जाएंगे जब तक कि, यदि रोकना है तो 'रोक' (स्टाप) हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता है।

(ग) संकेत : 'गाड़ी जोड़ने (कपलिंग) के लिए धीरे बढ़ो'

दिन में प्रदर्शन विधि :

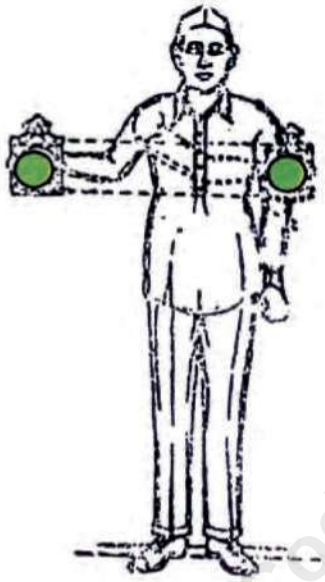
नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में हरी और लाल झंडी को या दोनों हाथों को सिर से ऊपर उठाना और एक दूसरे के पास और दूर ले जाना –





How given by night :

By a green light moved from side to side across the body as illustrated below-



Note : The hand signals for 'Move away from the person signalling', and 'Move towards the person signalling' shall be displayed slower and slower, until the Stop hand signal is given if it is desired to stop.

(c) Indication : Move slowly for coupling

How given by day :

By a green and a red flag held above the head or both hands raised over the head and moved towards and away from each other as illustrated below-





रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोड़ते हुए हिलाना –



3.57 रोक पताकाएं– रोक पताकाएं एक अल्पकालिक स्थिर संकट सिगनल है। यह लाल कपड़े का बना हुआ होता है जिसके दोनों किनारों पर डंडे लगे रहते है और इसे सम्बन्धित लाइन के आर–पार फैला दिया जाता है।

3.58. हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना –

(1) गाड़ियों के संचालन, शंटिंग कार्य, संस्थापनों की देखभाल और गाड़ियों की संरक्षा सम्बन्धी किसी प्रकार के निर्माण कार्य से सम्बन्धित प्रत्येक रेल सेवक को –
   (क) हैंड सिगनलों की सही जानकारी होगी, तथा
   (ख) उसके पास ड्यूटी के समय अपेक्षित हैंड सिगनल होंगे और वह उन्हें भली भांति 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 उनके सही प्रयोग की जानकारी है।

(3) दिन में हैंड सिगनल देने के लिए अपेक्षित साज–सामान एक लाल और एक हरी झंडी होगी तथा रात्रि में लाल, हरा और सफेद प्रकाश दे सकने वाली एक 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।

च. पटाखा सिगनल

3.59. पटाखा सिगनलों का वर्णन – पटाखा सिगनल जिन्हें पटाखा या कुहासा 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 लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करते हैं।

3.60. पटाखों के प्रयोग की विधि –

(1) पटाखे का प्रयोग करने के लिए उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जाएगा कि उसका लेबल या छाप ऊपर की ओर रहे और उसकी पत्तियाँ रेल पटरी के शीर्ष भाग में लपेट कर उसे जमा दिया जाए।

(2) मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर, जो दोनों गेजों में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक–एक पटरी पर रखे जाएंगे।

3.61. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, पटाखे रखना –

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

How given by night :

By a green light above the head and moved by twisting the wrist as illustrated below -



3.57. Banner flags : A banner flag is a temporary fixed danger signal, consisting of red cloth supported at each end on a post and stretched across the line to which it refers.

3.58. Knowledge and possession of hand signals -

(1) Every railway servant connected with the movements of trains, shunting operations, maintenance of installations and works of any nature affecting safety of trains shall have -

(a) a correct knowledge of hand signals; and

(b) the requisite hand signals with him while on duty and keep them in good working order and ready for immediate use.

(2) Every railway servant shall see that the staff under him concerned with use of hand signals are adequately supplied with all necessary equipments for hand signalling and have a correct knowledge of their use.

(3) A red flag and a green flag by day or a lamp, which is capable of showing red, green and white lights by night, shall constitute the requisite equipment for hand signalling.

(4) Every Station Master shall see that his station is adequately supplied with all necessary equipments for hand signalling.

F. Detonating Signals

3.59. Description of detonating signals - Detonating signals, otherwise known as detonators or fog signals, are appliances which are fixed on the rails and when an engine or a vehicle passes over them, they explode with a loud report so as to attract the attention of the Loco pilot.

3.60. Method of using detonators-

(1) A detonator when required to be used shall be placed on the rail with the label or brand facing upwards and shall be fixed to the rail by bending the clasps around the head of the rail.

(2) In case of a mixed gauge, detonators shall be placed on the common rail or on one rail of each gauge.

3.61. Placing of detonators in thick foggy or tempestuous weather impairing visibility-

(1) In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility whenever it is necessary to indicate to the Loco pilot of an approaching train the locality of a signal, two detonators shall be placed on the line, by a railway servant appointed by the Station Master in this behalf, about 10 metres apart, and at least 270 meters outside the signal or signals concerned.

(2) (क) स्टेशन मास्टर उपनियम (1) के उपबन्धों का पालन, स्वविवेकानुसार कर सकता है, किन्तु यदि किसी भी कारण वश कम से कम 180 मीटर की दूरी से या रेलवे बोर्ड द्वारा स्पष्ट रूप में मंजूर की गई या उससे कम दूरी से दृश्यता परीक्षा के लिए निर्धारित वस्तु को न देख पाए तो वह अनिवार्यतः इन उपबन्धों का पालन करेगा।

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

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

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

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

स.नि. 3.61/1 (क) (i) दृश्यता परीक्षण लक्ष्य के जरिए यथेष्ट दृश्यता की जाँच से स्टेशन मास्टर को यह मार्गदर्शन मिलता है कि वह यह निर्णय ले सके कि लोको पायलट को आने वाले रोक सिगनल की चेतावनी देने के लिए कब पटाखे रखे जाने हैं और इसकी सहायता से उसे घना कोहरा या तूफानी मौसम के चालू होने और दृश्यता कमजोर होने, जिसके कारण लाइन क्लीयर देने से पहले, दिन के समय में भी सिगनलों को प्रकाशित करने, पिछली बत्ती लगाने, आने वाली गाड़ियों के सम्मुख शंटिंग आदि करने के बारे में भी समुचित निर्णय लेने में सहायता मिलती है। सभी स्टेशनों पर दृश्यता परीक्षण लक्ष्य लगाए जाएंगे।

स्टेशन संचालन नियमों में दृश्यता परीक्षण लक्ष्य अवश्य स्पष्ट लिखा होना चाहिए। दृश्यता परीक्षण लक्ष्य, स्टेशन पर लगे विशेष प्रकार के हाथ सिगनल लैंप के अनुरूप अर्थात् केरोसीन तेल से जलने वाले सिगनल के मामले में केरोसीन तेल वाली एक जलती हुई हाथ सिगनल बत्ती अथवा एल.ई.डी. अथवा रंगीन रोशनी वाले सिगनलों की स्थिति में बिजली से जलने वाली बैटरी युक्त जलती हुई हाथ सिगनल बत्ती की तरह का हो सकता है।

(ii) सेमाफोर सिगनलिंग और द्वि–संकेती रंगीन रोशनीवाले सिगनल के लिए दृश्यता परीक्षण लक्ष्य– प्रस्थान सिगनल (जहाँ लगे हैं) वहाँ उसकी बत्ती (अथवा दिन के समय उसकी भुजा) अथवा सा.नि. 3.61/(2)(ख) में यथा परिभाषित होम सिगनल की पिछली बत्ती आदि दृश्यता परीक्षण लक्ष्य हो सकता हैं ऐसे मामलों में, सामान्यतया दृश्यता परीक्षण लक्ष्य, जहाँ से स्टेशन मास्टर को इसे देखना होता है उस स्थान से 300–350 मीटर की दूरी पर स्थित होता है। कुहासे या तूफानी मौसम के दौरान जब स्टेशन मास्टर दृश्यता परीक्षण लक्ष्य को नहीं देख पाता है तब यह निर्धारित किया जाएगा कि कोहरा पड़ चुका है।

(iii) बहु संकेती कलर लाइट सिगनलिंग व्यवस्था में वी.टी.ओ. (दृश्यता परीक्षण लक्ष्य)–

(क) बहुसंकेती कलर लाइट सिगनलिंग व्यवस्था वाले स्टेशनों के दोनों ओर के स्टार्टर सिगनलों में से एक, वी.टी.ओ. के रूप में निर्धारित होगा, जो कि स्टेशन मास्टर कार्यालय के मध्य, जहाँ पर स्टेशन मास्टर ऑल राइट सिगनल आदान–प्रदान करने के लिए सामान्यतः खड़े होते हैं, से 180 मीटर की दूरी से कम पर न हो।

(ख) जब घने कुहासे के दौरान 180 मीटर अथवा उससे अधिक की दूरी से दृश्यता परीक्षण लक्ष्य न दिखाई दे रहा हो, तब सा.नि. 3.61 (2)(क) के अनुसार स्टेशन मास्टर अपने विवेक का प्रयोग नहीं करेगा, बल्कि जब तक इन अनुदेशों में अन्यथा स्पष्ट लिख कर निर्देशित न कर दिया जाए वह लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए पटाखे लगवाने की व्यवस्था करेगा।

(iv) जब वर्णित शर्तों के अंतर्गत लगे हुए दृश्यता परीक्षण लक्ष्य (अथवा निर्धारित दृश्यता परीक्षण लक्ष्य) को स्टेशन मास्टर न देख पा रहा हो तो वह नीचे दिए अनुसार कार्यवाही करेगा –

(क) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि रात के समय अथवा दिन में जब कुहासे के दौरान दृश्यता बाधित हो, सेमाफोर सिगनल सेक्शनों में सिगनल प्रकाशित हो रहे हैं।

(ख) किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने से पहले दृश्यता परीक्षण लक्ष्य को देखेगा।

(ग) निर्धारित दृश्यता परीक्षण लक्ष्य न दिखाई देने के मामले में निम्नानुसार कार्यवाही करेगा–

- स्टेशन मास्टर स.नि. 3.61/1 (ख) (ii) में उल्लिखित स्थितियों में आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को इस सिगनल के स्थान को पहले से सूचित करने के लिए प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पूर्व पटाखे लगवाने के लिए पटाखों के साथ कोहरा सिगनल मैन को तैनात करेगा।
- किसी आने वाली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दे दिए जाने के बाद आने वाली गाड़ी की दिशा में नॉन–आइसोलेटेड लाइनों पर शंटिंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(घ) सा.नि. 5.18 में दिए गए प्रावधानों का कड़ाई से अनुपालन किया जाए और किसी गाड़ी को स्टार्टर के आगे अथवा जहाँ मध्यवर्ती स्टार्टर सिगनल लगे हैं, वहाँ उसके आगे, उन स्टेशनों पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक जहाँ इस क्षेत्र में ट्रैक सर्किट नहीं लगे हैं, नहीं बढ़ाया जाएगा।

(2) (a) The Station Master may comply with the provisions of sub-rule (1) at his discretion: but shall always do so when visibility conditions from any cause prevent him from seeing a prescribed visibility test object from a distance of not less than 180 meters or a lesser distance if expressly sanctioned by the Railway Board.

(b) The visibility test object may be-

(i) a post erected for the purpose and lighted at night; or

(ii) the arm by day and the light or the back-light by night of a fixed semaphore signal specified by special instructions; or

(iii) the light of a fixed colour light signal both by day and night specified by special instructions.

S.R. 3.61/1 (a) (i) The check of adequacy of visibility through VTO is to guide the station Master so that he can decide when detonators are to be placed to warn the Loco pilot of the location of an approach stop signal and for deciding onset of the thick, foggy or tempestous weather impairing visibility which calls for lighting of signals before granting line clear, fixing of tail lamps even during day time, shunting in face of an approaching train etc. VTO is to be provided at all stations.

The VTO must be specified in SWRs. The VTO may be a HS Lamp of a type that corresponds to the specific type of signal lamp on the signals provided at the station i.e. a K. Oil lit HS lamp for K. Oil lit signals, or an electrically lit with battery type HS lamp for LED or color light signals respectively.

(ii) VTO for Semaphore signalling and for two aspect CLS -

The VTO may be the light (or arm by day) of a Starter Signal (where exists) or the back light of the Home Signal etc. as defined in GR 3.61(2)(b). In such cases, the VTO is normally located 300-350 meters at a place from where it is to be seen by the SM. During foggy or tempestuous weather, when such a VTO is not seen by the SM, it shall determine that fog has set in.

(iii) VTO for Multiple Aspect Colour light signalling -

(a) At Station with MACLS, the prescribed VTO will be the Starter Signal of either side located at a distance of not less than 180 meters from the centre of the SM's office where the Station Master shall normally stand for exchanging of signals..

(b) when a prescribed VTO is not visible from 180 meter or more during dense fog, the SM shall not use his descretion as per GR 3.61 (2) (a) but will arrange to place the detonators to warn the Loco Pilot, unless specified otherwise in these instructions.

(iv) When the VTO (or the prescribed (VTO) provided under conditions laid down is not visible to the Station Master, he shall take action as under-

(a) Ensure that signals are lit during night as well as during day in Semaphore Signalling sections when visibility is impaired due to fog.

(b) Observe the VTO before granting Line Clear to a train.

(c) In case prescribed VTO is not visible take action as under-

- Station Master shall depute fog signalman with detonators to place detonators in situations prescribed under SR 3.61/1 (b) (ii) at 270 meters from the first stop signal to inform in advance the location of this signal to the Loco Pilot of the approaching train.
- No shunting should be carried out on non-isolated lines after granting Line clear to an approaching train.

(d) Provisions given as per GR 5.18 to be followed strictly and no train to be advanced beyond the Starter, or beyond intermediate Starter signal where this exists, up to the Advance Starter at stations which do not have track circuiting in this zone.

(ख) (i) <u>जहाँ पटाखे लगाना आवश्यक नहीं है–</u>

निम्न परिस्थितियों में लोको पायलट को रोक सिगनल का स्थान इंगित करने के लिए पटाखे लगाना आवश्यक नहीं है –

(क) उन सेक्शनों में जहाँ इंजनों में विश्वसनीय कोहरा सुरक्षा उपस्कर (फाग सेफ डिवाइस) लगाया गया हो;

(ख) जहाँ पर्याप्त पूर्व चेतावनी सिगनल लगे हों अर्थात ऐसे स्टेशनों पर जहाँ दोहरे डिस्टेंट सिगनल लगाए गए हैं;

(ग) ऐसे स्टेशनों पर जहाँ स्टेशन सेक्शन में 15 कि.मी. प्रति घंटा तक की अधिकतम गति की अनुमति है, चाहे ऐसे स्टेशनों पर पूर्व चेतावनी सिगनल भले ही न लगे हो लेकिन चेतावनी बोर्ड लगे हों;

(घ) जहाँ सेक्शन में गति 50 कि.मी. प्रति घंटा से कम है (लेकिन 15 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक है) और स्टेशन का पहला सिगनल रोक सिगनल नहीं है;

(च) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में;

(छ) फाटक सिगनल पर;

(ज) प्रस्थान सिगनल पर;

(झ) ऐसे कार्य स्थलों पर जहाँ ट्रैक/ओएचई/ सिगनल के अनुरक्षण के कारण अस्थायी गति प्रतिबध लगाया गया हो।

(ii) <u>जहाँ पटाखे लगाना आवश्यक हो</u>–

ऐसे स्टेशनों पर जिनका विवरण नीचे दिया गया है, प्रथम रोक सिगनल से पहले 270 मीटर की दूरी पर पटाखो को लगाया जाना चाहिए–

(क) 'ए' श्रेणी स्टेशनों पर जहाँ चेतावनी सिगनल लगे हैं– वहाँ होम सिगनल से पहले लगाये जायेंगे, न कि चेतावनी सिगनल के पहले।

(ख) 'बी' श्रेणी के स्टेशन जहाँ नीचे झुकने वाले सिगनल लगे हैं– वहाँ आउटर सिगनल से पहले पटाखे लगाये जाएं।

(ग) बहुसंकेती सिगनलिंग क्षेत्र में जहाँ एक ही डिस्टेंट सिगनल लगा हो– वहाँ होम सिगनल से पहले पटाखे लगाये जाएं।

<u>टिप्पणी</u>– केवल उन्हीं स्टेशनों पर कोहरा संकेतक खंभा लगाए जाएंगे जहाँ पटाखे लगाने की आवश्यकता हो। हालांकि उपरोक्त उल्लिखित स्थितियों में समुचित रूप से ऐसे खंभो को अन्यत्र स्थानांतरित किया जा सकता है।

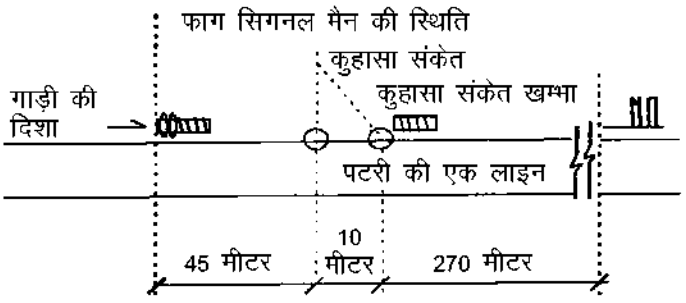
(ग) कोहरा संकेतक खंभा (साइन बोर्ड के रूप में) पहले रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा। कोहरा संकेतक खंभा, स्टील, ट्राफ स्लीपर या लकड़ी के स्लीपर का खंभा होगा जिस पर बारी–बारी से काली और सफेद धारियाँ पेंट होंगी और यह जमीन पर सीधा खड़ा लगा होगा। विद्युतीकृत सेक्शन में दोनों सिरे के ओएचई मास्ट को कोहरा संकेतक खंभा बनाया जाएगा, इन पर रेल लेवल से तीन फिट की ऊँचाई तक यातायात की दिशा में पेंट किया जाएगा उस पर एक फिट चौड़ी सफेद पट्टी पर पेंट करके पटाखे की साइज के दो लाल गोले बनाए जाएंगे जिसका उपयोग कोहरा संकेतक खंभा के रूप में किया जाएगा। दोहरे डिस्टेंट सिगनलों वाले स्टेशनों में और ऐसे स्टेशनों में जो पटाखे रखने के लिए योग्य नहीं हैं वहाँ कोहरा संकेतक खंभा नही लगाया जाएगा।

(घ) इन व्यक्तियों में से प्रत्येक व्यक्ति को 20 पटाखे संकेतक या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित संख्या से कम संख्या में पटाखे दिये नहीं जायेंगे। कोहरा सिगनल मैन 2 पटाखे एक दूसरे से 10 मीटर के फासले पर पटरी के ऊपर बीचोबीच रखेगा। इंजन के पहियों के नीचे फटकर पटाखे लोको पायलट को यह चेतावनी देंगे कि वे स्टेशन के बाहरी, चेतावनी या दूर सिगनल जो भी हों, के निकट हैं।

(ङ) पटरियों पर इस प्रकार रखे गये पटाखा संकेतों के ऊपर से प्रत्येक गाड़ी के निकल जाने के बाद कोहरा सिगनल मैन उनकी जगह तुरन्त दो नये पटाखे रख देगा।

(च) किसी रेल कर्मचारी को एक या दो पटाखों का विस्फोट होने से पहले उसे 45 मीटर व्यास की निरापद दूरी पर चला जाना चाहिए। वह यथासंभव समीप में खड़े व्यक्ति को निरापद व्यास की दूरी पर खड़े रहने की चेतावनी देने के लिए भी जिम्मेदार होगा।

(छ) कुहासा संकेत, खम्भा संकेत एवं कोहरा सिगनल मैन की स्थिति निम्नलिखित आकृति में दिखाई गयी है –



(b) (i) Where it is not necessary to place detonators-

It is not necessary to place detonators to indicate location of a stop signal to the Loco Pilot in following circumstances-

(a) In sections where a reliable Fog Safe Device has been provided on locomotives;
(b) Where adequate pre-warning is provided i.e. at stations where double distant signals are provided;
(c) Where maximum speed allowed in the station section is upto 15 kmph even at station where pre-warning signal is not available, but a Warning Board exists;
(d) Where speed of the section is less than 50 kmph (but more than 15 kmph) and the first signal of Station is not a stop signal;
(e) In Automatic Signaling territory;
(f) On Gate Signal;
(g) On Departure Signal;
(h) At the site (s) of Temporary Speed Restriction imposed due to maintenance of Track/OHE/ Signal.

(ii) Where it is necessary to place detonators-

The detonators should be placed at 270 meters short of the first stop signal at stations detailed as under-

(a) At 'A' class stations where Warner exists - Detonators to be placed short of Home Signal and not the Warner Signal.
(b) At 'B' class station equipped with Lower Quadrant Signals Detonators to be placed short or Outer Signal.
(c) In Multiple Aspect Signalling, where single Distant Signal is provided-
Detonators to be placed short of Home Signal.

Note: The Fog Signal posts will be provided only at stations where there may be a requirement for placing detonators, Such posts may, therefore, be shifted suitably based on the above mentioned position (s).

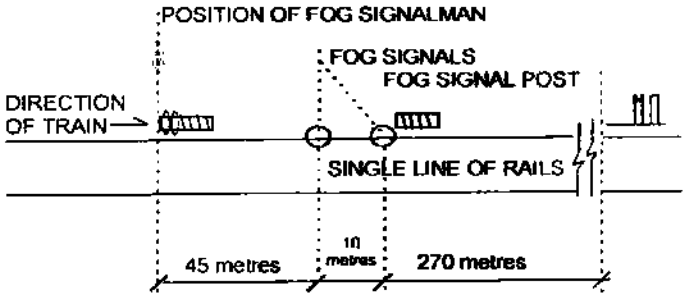
(c) The fog signal post be erected at 270 meters from the first stop signal. The Fog signal post will consist of steel trough sleepers or wooden sleepers painted alternatively black and white and fixed vertically in the ground. On electrified section OHE mast on either direction to serve as Fog Signal post, which will be painted in the direction of traffic at height of three feet from Rail level, one foot wide white band with two circular Red marks of the size of a detonator. No fog signal posts are to be provided at stations with Double Distant Signals and at stations which do not qualify for placement of detonators.

(d) Each of these fog signalmen shall be provided with 20 detonating (fog) signals. The fog signalman shall place two detonators on the centre of the head of the rail, about 10 meters apart from each other, which on explosion under the wheels of an engine, will warn the Loco Pilot of his proximity to the Outer. Warner or Distant/Inner distant signal of the station, as the case may be.

(e) After the passage of each train over the detonating (fog) signals, which have been so placed on the rails, the signalman shall immediately replace them by two fresh detonators.

(f) When a railway servant has to place detonators on the line, he must withdraw beyond the safety radius of 45 meters from the detonator or detonators before they are exploded by an approaching engine or train. He shall be responsible for warning as far as circumstances permit any person in the vicinity to stand beyond the safety radius.

(g) The Position of the fog signal post, the fog signals and the fog signalman are shown in the diagram below:



(ज) पटाखा (कुहासा) संकेतों के साथ बाहर भेजा गया प्रत्येक प्रशिक्षित व्यक्ति अपने साथ एक हाथ सिगनल बत्ती ले जायेगा। लाइन पर किसी अवरोध का पता चलने पर कोहरा सिगनल मैन साधा.नि.3.53 के अनुसार जिस दिशा से गाड़ी आने वाली हो या आ रही हो, उस ओर को हाथ सिगनल दिखायेगा। इकहरी लाइन के सेक्शनो पर स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को पटाखा संकेत दिखाने के लिए नियुक्त कोहरा सिगनल मैन साधा.नि.3.54 के अनुसार "आगे बढ़ो" हरा सिगनल दिखायेगा।

(झ) जैसे ही कार्यरत स्टेशन मास्टर को स.नि.3.61/1 (ग) के अनुसार कार्यवाही करनी हो तो वह तत्काल फाग सिगनल (पटाखे) ड्यूटी में प्रशिक्षित दो फाग सिगनलमैन (पटाखे लगाने वालों) को ड्यूटी पर बुलाएंगे और उन्हे स्टेशन सीमा के दोनों सिरों पर पटाखे लगाने के काम पर लगायेंगे। पटाखे लगाने के लिए फाग सिगनलमैन अंशतः (पार्टली) स्टेशन के यातायात कर्मचारी (ट्रैफिक स्टाफ) एवं अंशतः (पार्टली) इंजीनियरिंग गैंगमैन लिए जाएंगे और वे एवजी (सब्स्टीटयूट) नहीं बल्कि रेलवे के नियमित कर्मचारी होंगे।

(ञ) जिन ब्रॉंच लाइनों अथवा सेक्शनों पर यातायात कम हो, फाग सिगनल मैन को कुहासा संकेत खंभों पर निरंतर ड्यूटी करने के लिए नियुक्त करने के बजाए हर गाड़ी के लिए पटाखा संकेत देने को भेजा जा सकता है। उक्त कार्यपद्धति केवल "विशेष अनुदेशों" के अंतर्गत अपनाई जा सकती है। ऐसी स्थिति में किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि पिछले स्टेशन से गाड़ी के संभावित प्रस्थान समय से कम से कम 30 मिनट पहले, फाग सिगनल मैन न भेज दिया गया हो।

(ट) सभी आवश्यक विवरणों के सहित प्रत्येक स्टेशन पर एक पटाखा रजिस्टर रखा जाना चाहिए। स्टेशन मास्टर "स्टेशन पटाखा रजिस्टर" में अपने स्टेशन पर नियुक्त किये गये सभी कुहासियों के हस्ताक्षर या अंगूठे के निशान इस बात के प्रमाण में लेगा कि वे गाड़ियों को कुहासा संकेत देने के नियम ठीक प्रकार से समझते हैं।

(ठ) कोहरे या तूफानी मौसम या आंधी के समय यदि लाइन की मरम्मत या अन्य निर्माण कार्य के कारण सा.नि. 15.09 और तत्संबंधी सहायक नियमों के अनुसार सतर्कता पूर्वक गाड़ी चलानी आवश्यक हो, तो सेक्शन इंजी. (रेलपथ) या गैंगमेट प्रथम सतर्कता सिगनल के 270 मीटर पहले (अर्थात बाहर की ओर) प्रत्येक दिशा में पटरी पर पटाखे रखने के लिए, फौरन एक नियमित गैंगमैन तैनात करने की व्यवस्था करेगा।

<u>नोटः</u>– स्वचल ब्लाक क्षेत्र पर एवं जहाँ डिस्टेन्ट सिगनल पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल के साथ संयुक्त होगा, पटाखे लगाये बिना भी काम चलाया जा सकता है।

स.नि.3.61/2. <u>कोहरे के समय सावधनियां</u> –

(क) (i) कोहरे के दौरान जब लोको पायलट अपने विवेक से यह समझता है कि कुहरे के कारण दृश्यता बाधित है, तब वह गाड़ी को उस गति पर चलाएगा जिससे वह गाड़ी को नियंत्रित रख सके ताकि किसी अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार रहे, किसी भी मामले में यह गति 60 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

(ii) गेटमैन (जहाँ नियुक्त हों) और सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार पर गाड़ी आ रही है इसकी चेतावनी देने के लिए लोको पायलट, बार–बार सीटी बजाता रहेगा।

(iii) पूर्ण ब्लाक पद्धति में जैसा ऊपर के मद क्र. (i) में दिया गया है, गाड़ी की गति 60 किमी प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(iv) स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में गति ऊपर के मद क्र. (i) में उल्लिखित लोको पायलट के विवेक के अनुसार होगी, किंतु नीचे दी गई गति से अधिक नहीं होगी –

(क) स्वचालित रोक सिगनल को 'हरा' संकेत पर पार करने पर गति 60 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

(ख) स्वचालित रोक सिगनल को 'दो पीला' संकेत पर पार करने पर गति 30 किमी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

(ग) स्वचालित रोक सिगनल को 'पीला' संकेत पर पार करने पर लोको पायलट और भी कम प्रतिबंधित गति से चलेगा ताकि वह अगले रोक सिगनल अथवा अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार रहे।

(v) स्वचल सिगनलिंग क्षेत्र में जब मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू हो और कोहरे या अन्य किसी कारण से दृश्यता साफ नहीं है तब लोको पायलट स.नि. 3.61/2 (a) (i) से (iv) तक का अनुपालन करेंगे जबकि दृश्यता साफ होने की दशा में सिवाय अन्य किसी लागू गति प्रतिबंध के वह (लोको पायलट) गाड़ी को अधिकतम अनुज्ञेय (परमिसबल) गति से चला सकते हैं।

(ख) कोहरे के मौसम में, सिगनल साइटिंग बोर्ड अथवा दोहरे डिस्टेंट सिगनलिंग क्षेत्र में डिस्टेंट सिगनल पर कैंचीनुमा चूने की निशानी अवश्य लगाई जाएगी।

(ग) ऐसे सभी सिगनल साइटिंग बोर्ड, सीटी बोर्ड, सीटी/ समपार बोर्ड, कुहासा संकेत खंभा और व्यस्त संवेदनशील समपार फाटक जो दुर्घटना बाहुल्य वाले हैं, या तो उन्हें पेंट किया जाना चाहिए अथवा उन पर पीली/काली चमकीली पट्टियाँ लगाई जानी चाहिए।

(h) Each of the trained men sent out with detonating (fog) signals, shall carry a hand signal lamp. Should the fog signalman be aware of any obstruction on the line, he shall show a danger hand signal in accordance with General Rule 3.53, in the direction in which a train is expected or approaching. On single line sections for trains leaving a station, the fog signalman deputed to place detonators shall show to the Loco Pilot a "Proceed" (green) hand signal in accordance with G.R.3.54.

(i) As soon as it is necessary for the SM on duty to take action under SR.3.61/1(c), he will immediately call on duty two men trained in fog signalling duties and will depute them to either end of the station limits. Fog signalman will be detailed for duty at stations, partly drawn from the station Traffic staff and partly from Engineering Gangman and must not be substitutes but regular employees of the Railway.

(j) On branch lines or sections on which traffic is light, instead of a fog signalman remaining continuously on duty at each fog signal post, a fog signalman may be sent out to place detonating (fog) signals for each individual train. This procedure may only be adopted under special instructions. In such cases, line clear shall not be given for a train, unless the fog signalman has been sent out at least 30 minutes before the train is due to leave the station in rear.

(k) A Station Detonator Register must be maintained at each station with all requisite entries. The Station Master will obtain signature or thumb impression of all men deputed to his station as detonator (fog) signalman, as an acknowledgment that they understand the rules relating to the fog signalling of trains.

(I) In foggy or tempestuous weather or in dust storms SE (P.Way) or Gangmates must promptly arrange for a regular Gangman to be deputed to place detonators on the rails 270 meters in rear of (i.e. outside) the first caution signal in each direction when cautious driving is necessary due to repairs of the line or other works being in progress vide G.R. 15.09 and the relevant Subsidiary Rules on the subject.

Note :- In Automatic Signalling territory and in the section where distant signal of the concerned station is combined with the last stop signal of the station in rear, placing of fog signals may be dispensed with.

3.61/2. Precautions during fog-

(a) (i) During fog when the Loco Pilot in his judgement feels that visibility is restricted due to fog, he shall run at a speed at which he can control the train so as to be prepared to stop short of any obstruction, this speed shall in any case not be more than 60 kmph.

(ii) Loco Pilot to whistle frequently to warn the Gateman (Where Provided) and road users of an approaching train at level crossings.

(iii) In absolute Block System the speed should not exceed 60kmph as detailed at item (i) above.

(iv) In Automatic Block Territory the speed will be subject to the judgment of the Loco Pilot as mentioned in item (i) above and shall not exceed as under-

(a) After passing an Automatic Stop signal at 'Green', the speed not to exceed 60 kmph.

(b) After passing an Automatic stop signal at 'Double Yellow' the speed not to exceed 30 kmph.

(c) After passing an Automatic stop signal at 'Yellow', the Loco Pilot to run at a further restricted speed so as to be prepared to stop at the next stop signal or short of any obstruction.

(v) In Automatic signalling Territory, when Modified Automatic Signalling system is introduced and visibility is not clear due to fog or any other reason, the Loco Pilot shall comply with S.R.3.61/2 (a)(i) to(iv) whereas in case of clear visibility he can run the train at maximum permissible speed except any other speed restrictions imposed.

(b) During fog season, lime marking across the track at the signal sighting board or at the Distant Signal in case of double Distant signaling territory must be done.

(c) All Signal Signting Boards, Whistle Boards, W/L Boards, fog signal posts and busy vulnerable level crossing gates which are accident prone should either be painted or provided with yellow/black luminous strips.

3.62. अवरोध होने पर पटाखे लगाना –

(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 (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाते हुए अवरोध के स्थान से 400 मीटर आगे जाएगा और वहां लाइन पर एक पटाखा रखेगा। इसके बाद वह अवरोध की जगह से 800 मीटर आगे जाएगा और वहां लाइन पर लगभग 10–10 मीटर के अन्तर से तीन पटाखे रखेगा।

परन्तु बड़ी लाइन (ब्राड 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 जाएंगे।

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

3.63. लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना – लाइन पर पटाखे रखने वाला हर एक रेल सेवक इस बात का ध्यान रखेगा कि पटाखों पर से किसी गाड़ी के निकल जाने के बाद तुरन्त, यदि आवश्यक है, उनकी जगह पर पटाखे रख दिए जाएं।

3.64. पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना –

(1) (क) सभी स्टेशन मास्टर, गार्ड, लोको पायलट, गैंग मेट, फाटकवाले और अन्य रेल सेवक, जिन्हें रेल प्रशासन ने यह कार्य सौंपा है, अपने पास पटाखों का स्टाक रखेंगे।

(ख) रेल प्रशासन ऐसे पटाखों के प्रदाय (सप्लाई) नवीनीकरण, कालिक परीक्षा (पिरिओडिकल) तथा संरक्षित अभिरक्षा (सेफ कस्टड़ी) 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 तुरन्त प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

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

स.नि.3.64/1. <u>पटाखों का स्टाक</u> :–

(क) ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड, प्रत्येक लोको पायलट, प्रत्येक मोटरमैन, प्रत्येक टावर वैगन/टी.टी.एम. ड्राइवर, प्रत्येक आर.आर.वी. ड्राइवर, प्रत्येक गैंग मेट, प्रत्येक फाटक वाले, प्रत्येक पुल रक्षक, प्रत्येक कटिंग गार्ड, प्रत्येक पेट्रोलमैन और प्रत्येक पुश ट्राली, मोटर ट्राली, मोटर एवं लारी के आवश्यक उपस्कर में 10 पटाखों का एक डिब्बा अवश्य रहना चाहिए। प्रत्येक चाबीवाले को उसके उपस्कर के रूप में एक डिब्बे में 10 पटाखे दिये जायेंगे।

(ख) मंडल रेल प्रबंधक स्टेशनों, यार्डों, डिपो और रनिंग शेडों के स्टॉक में रखे जाने वाले पटाखों की कुल संख्या और न्यूनतम संख्या निर्धारित करेंगे।

स्टेशन मास्टर, लोको फोरमैन, सेक्शन इंजी. (रेलपथ) और डिपो के कार्यभारी पर्यवेक्षक यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि पटाखों का स्टाक कभी न्यूनतम संख्या से कम न होने पाये।

स.नि.3.64/2. <u>पटाखों की आपूर्ति</u> :–

(क) स्टेशन मास्टर उन गार्डों को, जिनका मुख्यालय उस स्टेशन पर हो तथा अपने अधीन काम करने वाले फाटक वालों को पटाखे देंगे।

(ख) सेक्शन इंजी. (रेलपथ), गैंग मेट, चाबी वालों, फाटक वालों जो उपर्युक्त (क) में शामिल नहीं हैं पुल रक्षकों, कटिंग गार्ड एवं पेट्रोल मैन को पटाखे देंगे।

(ग) लोको फोरमैन सभी लोको पायलट को पटाखे, देंगे।

(घ) पुश ट्रॉली, मोटर ट्रॉली, लॉरी इत्यादि का उपयोग करने वाले पर्यवेक्षक, पटाखों की आपूर्ति की व्यवस्था करेंगे।

(ड.) अन्य मामलों में जहां पर कर्मचारियों को पटाखे लगाने की आवश्यकता पड़ती हो वहां सम्बन्धित पर्यवेक्षकों द्वारा पटाखों की आपूर्ति की जायेगी।

स.नि.3.64/3. <u>पटाखों का संग्रह</u> :–

(क) पटाखों को सावधानी से संभाल कर रखना चाहिए। यदि वे असावधानी पूर्वक गलत तरीके से रखे जाते हैं तो विस्फोट कर सकते हैं।

(ख) पटाखों को विशेष रूप से दिये गये टिन के डिब्बों में ही रखना चाहिए। उनका संग्रहण (स्टोरेज) सूखे स्थान में करना चाहिए और उन्हें न तो ईट की दीवार, गीली लकड़ी चूने के क्लोराइड, अथवा अन्य रोगाणु नाशकों के सम्पर्क में आने देना चाहिए और न उन्हें सीलन, भाप और अन्य वाष्प से प्रभावित होने देना चाहिए।

3.62. Placing of detonators in case of obstruction-

(1) Whenever in consequence of an obstruction of a line, it is necessary for a railway servant to stop approaching trains, he shall proceed, plainly showing his Stop hand signal, to a point 400 meters from the obstruction and place on the line one detonator and then proceed to a point 800 metres from the obstruction and place on the line three detonators, about 10 meters apart, at such place.

Provided that on the Broad Guage the first detonator shall be placed at 600 meters and three detonators at 1200 meters from the obstruction about 10 meters apart from each other.

(2) If the said railway servant is recalled before the obstruction is removed, he shall leave down three detonators and, on his way back, pick up the intermediate detonator.

3.63. Replacement of detonators on the line-Every railway servant placing detonators on the line shall see that they are, when necessary, replaced immediately after a train has passed over them.

3.64. Knowledge and possession of detonators.

(1) (a) All Station Masters, Guards, Loco Pilots, Gangmates, Gatemen, and all other railway servants on whom this duty is laid by the Railway Administration, shall keep a stock of detonators.

(b) The Railway Administration shall be responsible for the supply, renewal periodical testing and safe custody of such detonators and for ensuring that their use is properly understood.

(2) Every railway servant concerned with the use of detonators shall have a correct knowledge of their use and keep them ready for immediate use.

(3) Every railway servant shall see that the railway servants in his charge concerned with the use of detonators have a correct knowledge of their use.

S.R. 3.64/1 Stock of Detonators :-

(a) A case containing 10 detonators shall form part of the equipment, when on duty, of every Gaurd, of every Loco Pilot on the footplate, of every motorman, of every Tower wagon/TTM driver, of every RRV driver, of every Gangmate, of every Gateman, of every Bridge Guard, or every Cutting Guard, of every patrolman and of every push trolleyman, motor trolleyman and lorryman. Every Keyman shall be supplied with a case containing 10 detonators as a part of this equipment.

(b) The Divisional Railway Manager shall prescribe the number of detonators, which must be kept in stock at stations, yards, depots and running shed. Minimum stock of the detonators at stations should be equal to two days consumption of the station.

The Station Masters, Loco Foremen, SE(P.Way) and Supervisor Incharge of depots are responsible for seeing that the stock of detonators is never allowed to fall below the minimum.

S.R. 3.64/2. Supply of Detonators :-

(a) Station Master will supply detonators to Guards headquartered at their stations and Gatemen working under their control.

(b) SE (P.Way) shall supply detonators to Gangmates, Keymen, Gatemen (not covered in (a) above). Bridge Guards, Cutting guards and Patrolmen.

(c) Loco Foremen will supply detonators to Loco Pilots.

(d) The users of push trolley motor trolley lorries etc, shall arrange for the supply of detonators.

(e) In other cases where the staff required to have detonators, respective supervisors will supply the detonators.

S.R.3.64/3. Storage of Detonators:-

(a) Detonators must be carefully handled, as they are liable to explode if handle roughly.

(b) Detonators shall be kept in the tin cases especially supplied and they shall be stored in dry places and not left in contact with the brick walls, damp wood, chloride or lime or other disinfectants, nor exposed to dampness or steam or other vapours.

IndiaCode

(ग) प्रत्येक डिब्बे के बाहरी लेबल पर पटाखों के निर्माण का महीना एवं वर्ष लिखा रहता है और मोहर भी लगी होती है। पटाखों का उपयोग उन पर अंकित तारीखों के क्रम से ही करना चाहिए अर्थात, सबसे पुरानी तारीखों के पटाखे सबसे पहले उपयोग में लाने चाहिए। पटाखों को इस क्रम से शीघ्र निकालने की सुविधा की दृष्टि से उनका संग्रहण भी इसी क्रमानुसार करना चाहिए।

स.नि.3.64/4. पटाखों का उपयोग –

(क) उपयोग के लिए पटाखा रेल की पटरी की ऊपरी सतह पर बीच में इस प्रकार रखा जायेगा कि उसका लेबल या छाप ऊपर की ओर रहेगा और पटाखे में लगी बकल (पट्टी) को मोड़कर उस पटरी की ऊपरी कोर पर मजबूती से बांध दिया जायेगा। यदि बकल क्षतिग्रस्त हों, तो मुट्ठी भर नरम रेत/मिट्टी पटाखे को रेल पर स्थिर रख सकती हैं।

(ख) स्टेशन मास्टर लोको फोरमैन, सेक्शन इंजी. (रेलपथ) और डिपो के कार्यभारी पर्यवेक्षक यह तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों के पटाखों का नियमानुसार परीक्षण किया जाता है और कर्मचारी उनका कैसे और कब, उपयोग करना है, जानते हैं।

(ग) प्रत्येक स्टेशन मास्टर, लोको फोरमैन, सेक्शन इंजी. (रेलपथ) एवं डिपों के कार्यभारी पर्यवेक्षक, जिसने रेल कर्मचारियों को पटाखे दिये हैं, उनको दिये गये पटाखों की प्राप्ति, उपयोग और परीक्षण का विवरण आदि एक रजिस्टर में रखेगा।

स.नि. 3.64/5. पटाखों का परीक्षण –

(क) स्टेशनों एवं उन भण्डारों में जहां रोड साइड स्टेशनों, रनिंग स्टाफ, रेल पथ स्टाफ एवं अन्य स्टाफ को देने के लिए स्टाक किया जाता है, पटाखों का परीक्षण किया जायेगा। डिपो प्रभारी पटाखों के प्रत्येक समूह/ढ़ेर से एक पटाखे को एक वर्ष में एक बार परीक्षण करने हेतु जिम्मेदार होगा एवं परीक्षण का पूरा लेखा जोखा रखेगा।

(ख) सन् 2010 और उसके बाद में निर्मित किसी भी पटाखे के उपयोग की अवधि सामान्यतः 5 वर्ष तक होगी, जिसकी गणना उसके निर्माण के वर्ष से की जायेगी। तो भी इसे अगले तीन वर्षों के लिए और बढ़ाया जा सकता है। बशर्ते जो पटाखे 5 वर्ष से अधिक पुराने हैं, वे उपयोगी हों। इसके लिए प्रत्येक बैच/लॉट के दो पटाखों का 5 वर्ष के बाद परीक्षण किया जायेगा और यदि परिणाम सन्तोषजनक हो तो उस बैच के पटाखों का उपयोग एक वर्ष के लिए और बढ़ा दिया जायेगा, जिसकी समाप्ति के बाद वैसा ही परीक्षण निर्माण के वर्ष से अधिकतम 8 वर्षों तक किया जायेगा।

इसके अतिरिक्त जो पटाखे 2010 से पूर्व निर्मित हैं, उनके उपयोग की अवधि निर्माण के महीने से 7 वर्ष ही रहेगी।

(ग) जिन पटाखों पर जंग (रस्ट) के कोई निशान हों या जो किसी प्रकार संतोषजनक न दिखें या परीक्षण/वास्तविक प्रयोग के समय जिनका विस्फोट न हुआ हो तो वे बदलाव के लिए निर्गत करने वाले अधिकारी को लौटा दिए जायेंगे।

(घ) जब डिब्बे से पटाखों का परीक्षण किया जा रहा हो तो पटाखे के निर्माण तिथि के अनुसार सबसे पुराने पटाखे का प्रयोग किया जाना चाहिए।

(ड.) पटाखों का परीक्षण 8 से 11 किलो मीटर प्रति घंटा की गति से चलने वाले खाली माल डिब्बे के नीचे किया जायेगा। खाली माल डिब्बा बिजली, अथवा डीजल इंजन द्वारा खींचा जाना चाहिए। यह परीक्षण यातायात निरीक्षक, से.इंजी./रेलपथ/लोको एवं लोको फोरमैन से नीचे के पदवी के किसी कर्मचारी द्वारा नहीं किया जायेगा। तथापि, जिन स्टेशनों पर गार्डों का मुख्यालय हो, वहां के स्टेशन मास्टर अपने पास रखे गये या जारी किये गये पटाखों का परीक्षण करने के लिए प्राधिकृत हैं। इस बात की पूरी सावधानी बरतनी चाहिए कि यह परीक्षण घनी बस्ती में या समपार के नजदीक न किया जाय जहां पटाखों के टुकड़ों के उड़ने से किसी को चोट पहुंच सके।

(च) परीक्षण के काम में लगे इंजन कर्मचारियों को छोड़कर, अन्य किसी व्यक्ति को, परीक्षण किये जाने वाले पटाखे के चारों ओर 45 मीटर की दूरी के अंदर नहीं रहने दिया जायेगा। पटाखे के ऊपर से जाते समय इंजन के कर्मचारी भी अपने आपको चालन–कोष्ठ के अंदर ही रखेंगे। परीक्षण के कार्यभारी व्यक्ति की यह जिम्मेदारी होगी कि वह परीक्षण से पूर्व चारों ओर पर्याप्त संख्या में व्यक्तियों को यह देखने के लिए तैनात कर दें कि जब तक परीक्षण पूरा न हो जाए तब तक कोई भी व्यक्ति 45 मीटर की संरक्षित दूरी के अंदर न आ सके।

(छ) 45 मीटर की संरक्षित दूरी पर रहने के नियम पालन करते समय परीक्षण कर्मचारी पटाखों के ऊपर से जाने वाले इंजन, गाड़ी या डिब्बे के पीछे की ओर रहेंगे क्योंकि अनुभव से यह पाया गया है कि पटाखों के टुकड़े विस्फोट करने वाले पहिये के पीछे की ओर ज्यादातर उड़ते हैं।

(ज) परीक्षण स्थल पर रखे गये एक विशेष रजिस्टर में यह लिखा जायेगा कि कितने पटाखों का परीक्षण किया गया और उन परीक्षणों का परिणाम क्या रहा।

(झ) परीक्षण पूरा हो जाने के बाद पटाखे रखने वाला कर्मचारी परीक्षण के परिणाम की सूचना पटाखे निर्गत करने वाले अधिकारी को भेजेगा।

(ञ) जिन कर्मचारियों के पास पटाखे रहते हैं, उन्हें पटाखों का कोई अनुचित उपयोग नहीं करना चाहिए।

(c) The month and year of manufacture is shown on the label outside each case and is also stamped on each detonator. Detonators must be used in order of the dates stamped on them, those of the oldest date being always used first. To facilitate ready withdrawal in this sequence, they should be stored also accordingly.

S.R. 3.64/4. Use of Detonators -

(a) For use, a detonator shall be placed on the centre of the head of the rail with the label or brand of the detonator upwards, and shall be securely fastened to the rail by bending the clasps attached with the detonators round the upper flange of the rail. If the clasp is damaged, a handful of soft earth will hold the detonator on the rail.

(b) Station Master, Loco Foreman, SE (P.Way) and Supervisor Incharge of depot are responsible for ensuring that the detonators in possession of the Railway servants under them are tested as prescribed under the rules and that the staff known how and when to use them.

(c) Each Station Master, Loco Foreman, SE (P.Way) and Supervisor incharge of depot will maintain a register of receipts, use and testing of detonators in respect of Railway staff to whom detonators were issued by him.

S.R. 3.64/5. Testing of Detonators -

(a) Testing of detonators shall be done at the stations/depots where stock of detonators are kept for issue to roadside stations/running staff/P.Way & other staff. The depot incharge shall be responsible for testing of detonators one from each batch at least once in 12 months. Proper record of testing done should be maintained.

(b) The normal shelf life of detonators manufactured during 2010 and thereafter shall be 5 years. Reckoned from the year of its manufacture. It can however, be extended further for a maximum of 3 more years provided that detonators which are more than 5 years old are effective. For this purpose two detonators of each batch lot should be tested at the end of 5 years and if the result of these tests are satisfactory life of the detonators of that batch should be extended by one more year, on expiry of which similar tests should be conducted annually to extend the life of detonators of that particular batch/lot upto a maximum of 8 years from the year of manufacture.

Other than this, which are manufactured before 2010, the life of detonators will remain 7 years from the month of manufacture.

(c) Detonators bearing any sign of rust on the surface or appearing unsatisfactory in any way or those failing to explode during tests or in actual working shall be promptly returned to the issuing officer for replacement.

(d) While testing detonators from a plastic case, the one which is the oldest as regards the date of manufacture should be used.

(e) Detonators shall be tested under an empty wagon moving at 8 to 11 Kms. per hour. The empty wagon must be propelled by a electric or diesel locomotive. Test shall not be carried out by any person below the rank of a Traffic Inspector, SE (P.Way), Loco Inspector, Loco Foreman. Station Master at Guard's headquarter station are, however, authorised to test detonators in their charge or issued by them. Care must be taken to ensure that test is not conducted in a crowded locality or near a level crossing where splinters from detonators may cause injury.

(f) Excepting the Crew of the locomotive employed in the test, no person shall be allowed to remain with in a radius of 45 meters of the detonator which is being tested. The engine crew shall also keep themselves well within the cab while passing over the detonators. The official-in-charge of the testing operation, shall before commencement of the operation, be responsible for posting sufficient men to ensure that no person encroaches upon the 45 meters safety radius until the test is completed.

(g) The staff shall, while observing the safety radius of 45 meters, place them as far as possible in rear of the locomotive of train or wagon passing over the detonators as it has been found in practice that splinters from detonators seldom fly in a direction towards the rear of the wheel which explodes them.

(h) A record or the number of detonators tested as also the result of test shall be maintained in a special register kept for the purpose at the place of testing.

(i) After the test is completed, results of the tests shall be communicated to the issuing officer of the detonators, by the Official conducting the test.

(j) The staff in possession of detonators must not make any improper use of them.

स.नि.3.64/6. <u>महत्वपूर्ण चेतावनी</u> –

(क) किसी भी हालत में पटाखों को ऐसे स्थानों पर न दबाया जाये या पानी में न फेंका जाये, जहाँ से कोई व्यक्ति उन्हें उठा सके।

(ख) यदि किसी स्टेशन पर कोहरा सिगनल पूर्णतः समाप्त हो गये हों तो निम्नलिखित कार्यवाही की जानी चाहिए–

(i) कोहरा सिगनल कर्मचारी कोहरा सिगनल खम्भे के पास रहेगा और हैण्ड, सिगनल लैम्प से लोको पायलट को सफेद बत्ती दिखायेगा ताकि उसका ध्यान आकृष्ट किया जा सके। कोहरा सिगनल मैन को अपने पास उपलब्ध सभी साधनों से, जिसमें मशाल जलाना, पुकारना इत्यादि शामिल है, निरन्तर लोको पायलट को अधिक सतर्क रहना चाहिए और फाग सिगनल मैन को देखते रहना चाहिए।

(ii) लोको पायलट को अधिक सतर्क रहना चाहिए और कोहरा सिगनल मैन को देखते रहना चाहिए।

(iii) जब किसी क्षेत्र विशेष में सामान्यतः घने कोहरे की सम्भावना हो तो उस अवधि के दौरान सभी सम्बन्धित विभागों के निरीक्षकों का उपयोग करके गाड़ियों के संचलन पर निगरानी रखी जानी चाहिए।

(iv) नियंत्रण (कन्ट्रोल) द्वारा कर्मचारियों की सर्तकता की बार–बार जांच करनी चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वे जग रहे हैं और सावधान हैं।

(v) लोड स्टेबल करने के लिए लूप लाइनों का प्रयोग न किया जाये और जहाँ तक व्यवहार्य हो गाड़ियों को मेन लाइनों पर गुजारा जाये।

(vi) लोको पायलट को स्टेशन से गुजरते समय अपने गतिमापकों (स्पीडोमीटर) पर किलोमीटर रीडिंग तथा संचालन समय सारिणी में निर्दिष्ट अन्तर स्टेशन दूरियों का प्रयोग करना चाहिए ताकि वे अपनी गाड़ियों की गति को नियंत्रित कर सकें।

IndiaCode

छ. आ रही गाड़ी को आगे खतरा होने की चेतावनी देने हेतु सिगनल –

3.65. विवरण :

आने वाली गाड़ी को अवरोध की सूचना देने के लिए प्रयोग में लाए जाने वाले सिगनलों को रेलवे द्वारा विशेष अनुदेशों के अधीन अधिसूचित किया जाएगा।

तथापि इस प्रयोजन हेतु सामान्यतः रात में लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल बत्ती अथवा दिन में लाल झंडी का उपयोग किया जाएगा।

स.नि.3.65/1. किसी अवरोध के मामले में आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए सामान्यतया रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल अथवा दिन के समय लाल झंडी का प्रयोग किया जाएगा।

3.66 चेतावनी (वार्निंग) सिगनलों का प्रयोग –

यदि किसी ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध का बचाव करना आवश्यक हो तब रेल सेवक, पटाखा रखने के लिए जाते समय सा.नि. 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित सिगनल का प्रयोग कर सकता है।

3.67. चेतावनी सिगनलों की जानकारी और उनको पास रखना :–

1. (क) सभी संबंधित रेल सेवक जिन्हें रेल प्रशासन द्वारा यह काम सौंपा गया है, सा.नि. 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित ऐसे सिगनलों का स्टॉक अपने पास रखेंगे।

(ख) रेल प्रशासन सा.नि. 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित ऐसे सिगनलों की आपूर्ति, नवीनीकरण तथा उनकी संरक्षित अभिरक्षा के साथ यह भी सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि इन सिगनलों का प्रयोग ठीक प्रकार से समझ लिया गया है।

(ग) रेल प्रशासन, दोहरी या बहुलाइन, घाट, उपनगरीय या स्वचालित ब्लाक क्षेत्रों पर कार्य करने वाले प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, पेट्रोलमैनों तथा गेटमैनों को सा.नि. 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित ऐसे सिगनलों की आपूर्ति करेगा।

S.R. 3.64/6. Important Warning :-

(a) In no case the detonators should be buried or thrown in water at such places where they could be recovered by human beings.

(b) In case when at a station the fog signals are totally exhausted the following action should be taken:-

(i) Fog signalman must remain posted at the fog signal post with hand signal lamp showing white light to the Loco pilot so as to attract his attention. The fog Signalman should continuously try to draw the attention of the Loco Pilot by all means at his command including by lighting of mashals and shouting etc.

(ii) Loco Pilot should be more vigilant and on the look out for the fog signalman.

(iii) Running of the trains be monitored by utilizing Inspectors of all concerned departments during the period when normally dense fog is expected in a particular area.

(iv) Control staff should frequently check the alertness of the staff and ensure that they are awake and cautious.

(v) Use of loop lines for stabling of loads be avoided and trains should be passed on main lines as far as practicable.

(vi) Loco Pilots should make use of the inter station distances indicated in the working time table along with the kilometer reading on their speedometers while passing stations so that they may control the speed of their trains.

IndiaCode

G. Signals to warn Incoming train of danger ahead

3.65 Description:

The signals to be used to warn the Incoming train of an obstruction shall be notified by the Railway under special Instructions.

However, a red flashing hand signal lamp at night or a red flag during day will normally be used for this purpose.

S.R. 3.65/1. Incase of any obstruction, a red flashing hand signal at night or a red flag during day will normally be used for warning the Loco Pilot of an approaching train.

3.66 Use of Warning Signals :-

When it becomes necessary to protect an obstruction in a block section, a signal as specified by special instructions under GR 3.65 may be used, while the Railway Servant proceeds to place detonators.

3.67 Knowledge and possession of Warning signals :-

(1) (a) All concerned Railway servants on whom this duty is laid by the Railway Administration shall keep a stock of such signal (s) as specified by Special instructions under GR 3.65.

(b) The Railway Administration shall be responsible for the supply, renewal, and safe custody of such signals as specified by Special instructions under GR 3.65 and for ensuring that their use is properly understood.

(c) The Railway Administration shall supply every Guard, Loco Pilot, Patrolman and Gateman working on the Double or Multiple line, Ghat, Suburban or Automatic Block Territories with such signal (s) as specified by special Instructions under GR 3.65.

2. **सा.नि. 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित इन सिगनलों के प्रयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को, इनके प्रयोग का सही ज्ञान होना चाहिए और वे उन्हें तुरन्त प्रयोग के लिए तैयार रखेंगे।**

3. **प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि उसके कार्यभार में काम करने वाले रेल सेवक, जो सा.नि. 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित इन चेतावनी सिगनलों के प्रयोग से संबंधित हैं, उनका सही प्रयोग करना जानते हैं।**

ज. खराब हुए स्थावर सिगनल और कांटे

3.68. सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य –

(1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है, वैसे ही वह–

(क) सिगनल को, यदि वह पहले से ही 'ऑन' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'ऑन' स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा।

(ख) सक्षम रेल सेवकों को अपेक्षित हैंड सिगनल और पटाखों के साथ खराब सिगनल के नीचे तब तक सिगनल देते रहने के लिए प्रतिनियुक्त (डिप्यूट) करेगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि खराब सिगनल पूर्ण रूप से चालू हालत में हो गया है,

(ग) खराब सिगनलों से होकर गुजरने वाली गाड़ियों के संचालन के लिए अपेक्षित रूप में नियम 3. 69 और 3.70 के अनुसार कार्रवाई करेगा, तथा

(घ) इस घटना की सूचना, सिगनलों की देखभाल के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और यदि सेक्शन नियंत्रित है तो नियंत्रक को भी देगा।

(2) यदि किसी स्टेशन मास्टर को लोको पायलट, गार्ड या किसी अन्य रेल सेवक से किसी दूसरे स्टेशन के सिगनल में खराबी होने की सूचना मिलती है तो वह इस तथ्य की संबंधित स्टेशन मास्टर को और यदि सेक्शन नियंत्रित सेक्शन है तो नियंत्रक को भी, तुरन्त सूचना देगा।

(3) यदि केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) क्षेत्रों में स्थित स्टेशनों पर सिगनल खराब हो जाते हैं तो ऐसी खराबी का पता लगने पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर), विशेष अनुदेशों के अनुसार, कार्रवाई करेगा।

स.नि.3.68/1. (क) यदि किसी अन्तर्पाशित स्टेशन पर जहाँ केबिन या केबिनों की व्यवस्था हो, उपयुक्त जाँच करने के बाद यह देखा गया हो कि गाड़ी के संचालन को नियंत्रित करने वाला सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है, तो ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना दी जायेगी। वह सम्बन्धित केबिनमैन/केबिनमास्टर द्वारा या जहां केबिन में सहायक स्टेशन मास्टर हो, वहां उसके द्वारा यह जांच करवायेगा कि –

(i) सभी सम्बन्धित कांटे सही प्रकार से सेट कर दिये गये हैं,

(ii) सभी सम्बन्धित सम्मुख कांटों पर ताला लगा दिया गया है,

(iii) अन्तर्पाशित समपार फाटकों को यदि कोई हो, बन्द करके ताला लगा दिया गया है।

(iv) सही स्लाट दे दिया गया है या प्राप्त कर लिया गया है।

(v) सम्बन्धित लाइन खाली है और उस पर कोई रुकावट नहीं है।

यदि इन जांचों से सम्बन्धित सिगनल 'ऑफ' हो जाये तो स्टेशन मास्टर की अनुमति से सामान्य संचालन पुनः चालू कर दिया जायेगा। यदि फिर भी सिगनल 'ऑफ' न हो सके तो केबिनमैन/केबिनमास्टर या स्टेशन मास्टर, जैसी भी स्थिति हो, यह देखेगा कि गिट्टी या किसी अन्य बाधा के कारण किसी कांटे में गैप/जगह/झिरी तो नहीं रह गयी है और यदि ऐसा हो तो उसे दूर करने की व्यवस्था करेगा। इसके बाद यदि सिगनल 'ऑफ' हो जाये तो स्टेशन मास्टर की अनुमति से सामान्य संचालन पुनः चालू किया जायेगा। इस पर भी यदि सिगनल 'ऑफ' न हो सके तो केबिनमैन/केबिन मास्टर या स्टेशन मास्टर जैसी भी स्थिति है, ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि सिगनल खराब है और इस सूचना की पुष्टि प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान से की जायेगी।

(2) Every Railway servant concerned with the use of signals as specified by special instructions under GR 3.65 shall have a correct knowledge of their use and keep them ready for immediate use.

(3) Every Railway servant shall see that the Railway servants in his charge concerned with the use of warning signals as specified by Special instructions under GR. 3.65, have a correct knowledge of their use.

H. Defective fixed Signals and Points

3.68. Duties of Station Master generally when a signal is defective -

(1) As soon as a Station Master becomes aware that any signal has become defective or has ceased to work properly, he shall-

(a) immediately arrange to place the signal at 'On' if it is not already in that position;

(b) depute competent railway servants with such hand signals and detonators as may be required to give signals at the foot of the defective signal until he is satisfied that such signal has been put into proper working order;

(c) take action in accordance with Rules 3.69 and 3.70 as may be required for movement of trains past the defective signals; and

(d) report the occurrence to the railway servant responsible for the upkeep of the signals, and if the section is controlled, the controller also.

(2) When the Station Master receives information of any defect in a signals not pertaining to his station from the Loco Pilot or the Guard or any other railway servant he shall immediately inform the Station Master concerned of the fact and keep the controller advised, where the section is controlled.

(3) In case of signals becoming defective at stations situated on Centralised Traffic Control territories, the Centralised Traffic Control Operator on becoming aware of such defects, shall take action in accordance with special instructions.

S.R. 3.68/1. (a) At an interlocked station provided with a cabin or cabins, should it be found even after due check that a signal governing the movement of a train cannot be taken 'OFF' the Station Master on duty shall be informed. He shall arrange to have it checked by the Cabinman/Cabin Master concerned or, where there is a Cabin S.M. by the latter, whether :-

(i) all relevant points have been correctly set;

(ii) all relevant facing points have been locked;

(iii) interlocked level crossing gates, if any, have been closed and locked;

(iv) correct slot has been given or received;

(v) the relevant line is clear and free from obstructions.

If after these checks, the concerned signals come 'OFF' normal working shall be resumed, with the permission of the Station Master. If a signal still does not come 'OFF' the Cabinman/Cabin Master or cabin A.S.M. as the case may be, shall then ascertain whether there is a gap in any of the points caused by ballast or any other obstruction and arrange to remove them. If after this, the signal comes 'OFF' normal working shall be resumed with the permission of the station Master. Should, however, the signal still fails to come 'OFF' the Cabinman/Cabinmaster or the Cabin A.S.M. as the case may be, shall confirm to the Station Master on duty that the signal is defective and such advise shall be confirmed by an exchange of private numbers.

(ख) (i) जिन स्टेशनों पर विद्युत चालित कांटों की स्थिति दर्शाने के लिए केबिनों में विद्युत कांटा संकेतकों की व्यवस्था है ऐसी स्थिति में जब सही मार्ग सेट और पाशित करने के बाद ऐसा संकेत दिखाई नहीं देता है तो, रंगीन बत्ती या मोटर चलित सिगनलों के मामले में सम्बन्धित सिगनल को सम्बन्धित लीवर खींचकर संचालित किया जाना चाहिए, यदि सिगनल 'ऑफ' हो जाता है तो गाड़ी को सामान्य रूप से सिगनलों के आधार पर लेना/भेजना चाहिए। परन्तु यदि सिगनल संचालित नहीं होता है तो सिगनल खराब समझा जायेगा और खराब सिगनलों पर गाड़ियों को लेने और भेजने के लिए इन नियमों में निर्धारित कार्य–विधि के अनुसार उन्हे लेने/भेजने की व्यवस्था की जानी चाहिए। ऐसे सेमाफोर सिगनलों के मामले में जिनमें विद्युत सिगनल रिवर्सर लगाये गये हों, यदि कांटा संकेतक दिखाई नहीं देता तो सिगनल खराब समझा जायेगा ओर खराब सिगनलों पर गाड़ियों को लेने/भेजने के लिए इन नियमों में निर्धारित कार्य–विधि के अनुसार गाड़ियों कक संचालन की व्यवस्था की जायेगी।

<u>नोट</u>– प्रत्येक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में उन विशिष्ट सिगनलों का जिनमें रिवर्सर या विद्युत सिगनल मोटर लगी हो अथवा रंगीन रोशनी सिगनल यूनिटों का उल्लेख किया जायेगा ताकि ये कार्यविधि सिगनल कार्यप्रभारी को स्पष्ट रूप से ज्ञात हो सके।

(ii) जहां केबिनों में स्लाटों के विद्युत संकेत की व्यवस्था है वहां यदि बल्ब की विफलता या किसी अन्य कारण से स्लाट का विद्युत संकेत विफल हो जाता है तो सिगनल कार्यप्रभारी द्वारा प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करके यह सत्यापित करने के बाद कि स्लाट दे दिया गया है, रंगीन बत्ती/या विद्युत मोटर चालित सिगनल को उसका सम्बन्धित लीवर खींच कर संचालित किया जाना चाहिए। यदि सिगनल 'ऑफ'हो जाता है तो गाड़ी को सामान्य तरीके से सिगनलों के आधार पर लेना/प्रेषित किया जाना चाहिए। परन्तु यदि सिगनल संचालित नहीं होता है तो सिगनल खराब समझा जाना चाहिए और खराब सिगनलों पर गाड़ियों को लेने/भेजने के लिए इन नियमों के अन्तर्गत निर्धारित कार्यविधि के अनुसार उन्हें लेने/भेजने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

(ग) जिन अन्तर्पाशित स्टेशनों पर कोई केबिनमैन/केबिन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तैनात नहीं है, वहां ड्यूटी का स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.68/1 (क) में बतायी गयी जांच करने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा।

(घ) अन्तर्पाशन रहित स्टेशनों पर जहाँ काँटों पर चाभी वाले ताले की व्यवस्था हो, स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात की तसल्ली अवश्य करेगा कि गिट्टी आदि के कारण या किसी अन्य बाधा के कारण कांटों में कोई झिरी (गैप) नहीं है। यदि कोई ऐसी रूकावट हो तो उसे दूर कर देगा। यदि ऐसा करने से सिगनल 'आफ' हो जाये तो सामान्य संचालन पुनः चालू कर दिया जायेगा। ऐसे स्टेशनों पर कांटों के ताले में उपयुक्त चाभी का बाहर निकल आना यह सिद्ध करेगा कि कांटे सही प्रकार से सेट और बन्द हो गये हैं और उनमें कोई झिरी नहीं है।

स.नि. 3.68/2. यदि अन्तर्पाशन ठीक प्रकार से काम कर रहा हो और जहां सम्भव हो, प्रासंगिक लीवरों को खींच कर रखा जायेगा ताकि अन्तर्पाशन में सुरक्षा की जो व्यवस्था की गयी है उसे प्राप्त किया जा सके।

स.नि.3.68/3. जिस स्टेशन पर कोई सिगनल खराब हो गया हो वहां ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स.नि.3.68(क) के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि सिगनल को दोबारा 'ऑन' स्थिति में लाना सम्भव न हो तो खराब सिगनल के नीचे 'स्टॉप' हाथ सिगनल की व्यवस्था करेगा जो लगातार दिखाई देता रहे। यदि सिगनल बत्ती जला दी गयी हो तो उसे तब तक के लिए बुझा दिया जायेगा जब तक कि सिगनल वापस 'ऑन' स्थिति में नहीं लाया जाता।

स.नि.3.68/4. <u>खराब अन्तर्पाशन</u> – जब किसी अन्तर्पाशित स्टेशन पर अन्तर्पाशन विफल हो जाए या खराब हो जाये तो सम्बन्धित सिगनलों को खराब समझा जायेगा।

स.नि.3.68/5. जहां शंट सिगनल की व्यवस्था हो वहां शंटिंग संचलन के लिए उसका प्रयोग किया जायेगा। बशर्ते कि वह खराब हालत में न हो। लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि शंट सिगनल से गुजरने से पहले वह 'ऑफ' कर दिया जाता है सिवाय उस स्थिति में जब उसे सूचित कर दिया है कि शंट सिगनल खराब है। ऐसी स्थिति में वह शंटिग कार्य के इंचार्ज कर्मचारी द्वारा दिखाए गये हाथ सिगनल के अनुसार कार्य करेगा।

शंटिंग कार्य का इंचार्ज कर्मचारी यह सुनिश्चित करेगा कि सभी सम्बन्धित कांटे ठीक प्रकार से सेट किये गये हैं और सम्मुख कांटों को लॉक कर दिया है व उनमें झिरी नहीं है और जहाँ सम्मुख कांटो पर तालों की व्यवस्था है, कांटे तालित कर दिये गये हैं।

स.नि.3.68/6. <u>सिगनल अनुरक्षण कर्मचारियों को खराब सिगनल की सूचना देना</u> –

(क) किसी सिगनल के खराब होने की सूचना मिलने पर ड्यूटी का स्टेशन मास्टर ऐसी खराबियों की रिपोर्ट लिखित रूप में पूरे विवरण सहित कन्ट्रोल/स्थानीय फोन पर, यदि कोई उपलब्ध हो, सम्बन्धित सिगनल अनुरक्षक/अनुरक्षकों को देगा और उसकी प्रतिलिपि जूनियर इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर/सीनियर सेक्शन इंजीनियर को भेजेगा। सिगनल/सिगनलों के खराब होने की रिपोर्ट की एक प्रति यातायात निरीक्षक और कन्ट्रोल (नियंत्रित सेक्शन पर) को भी भेजी जायेगी।

(b) (i) At stations where electric point indications are provided in cabins to indicate the position of electrically detected points and in cases where such an indication does not appear inspite of correct route having been set & locked, the signal concerned should be operated by pulling its relevant lever in case of colour light or motor operated signals. If signals come 'OFF' the train should be received/despatched on signals as usual. if, however, the signal fails to respond the signal should be treated as defective and reception/departure arranged as per the procedure prescribed in these rules for reception/despatch of trains on defective signals. In the case of semaphore signals provided with Electric signal reverses, if the point indication does not appear, the signal should be treated as defective and reception departure arranged as per the procedure prescribed in these rules for reception/despatch of trains on defective signals.

NOTE:-The Station Working Rules of each station shall enumerate the precise signals provided with reverser or electric signal motors or colour light signal units to make the application of this procedure clear to the Cabin man.

(ii) In case of electric indication of slots provided in Cabins, if electric indication of the slot fails due to failure of bulb or any other reason, the colour light or electric motor operated signal should be operated by the Cabinman by pulling its relevant lever after verifying under exchange of private numbers that the relevant slot has been given. If the signal comes off, the train should be received/despatched on signals as usual. If, however, the signal fails to respond, the signal should be treated as defective and reception/despatch arranged as per the procedure prescribed in these rules for reception/despatch of trains on defective signals.

(c) At interlocked stations where no cabin staff are posted, the Station Master on duty shall ensure the checks (mentioned in SR 3.68/1(a)) personally or by the deputing of any competent staff.

(d) At non-interlocked stations where points are fitted with key lock, the Station Master must satisfy himself personally that there is no gap in the points due to ballast etc. or any obstruction and if there is, should remove it, if this results in the signals coming 'OFF' normal working shall be resumed. At such stations the extraction of appropriate key will ensure that the points have been correctly set and locked without any gap.

S.R. 3.68/2. If interlocking is in order and whenever possible, relevant levers shall be pulled in order to obtain the security provided by the interlocking.

S.R. 368/3. The Station Master on duty at the Station where any signal has become defective, shall act in accordance with G.R.3.68(a). Where it is not possible to put the signal back to 'ON' he shall arrange to have a stop hand signal exhibited continuously at the foot of the defective signal. If the signal lamp has been lit, is shall be put out until the signal is put back to 'ON'.

S.R. 3.68/4. Defective interlocking-When interlocking fails or becomes defective at an interlocked station, the relevant signals shall be treated as defective.

S.R. 3.68/5. A shunt signal where provided should be used for shunting operations unless it is defective. The Loco pilot will ensure that shunt signal is taken off before he passes it except in the case he is informed that it is defective. In such a case he will be guided by hand signal exhibited by the person in charge of shunting operations.

The person-in charge of shunting operation shall ensure that all relevant points are properly set and facing points are not gaping and also the facing point locks where provided are operated locking the points.

S.R.3.68/6. Reporting of Defective Signals to the Signal Maintenance Staff-

(a) On receipt of information of a signal being defective the Station Master on duty shall report such defects with complete particulars either in writing or on control local phones, if any, available to the concerned Signal Maintainer/s with copy to the JE/SE (Sig.). A copy of the reports of Signal/Signals shall also be endorsed to the Traffic inspector, and the Control on controlled section.

(ख) स्टेशन मास्टर सिगनल के खराब होने के सम्बन्ध में सिगनल विफलता रजिस्टर में तुरन्त प्रविष्टि करेगा।

(ग) यदि खराबी ठीक कर दी गयी है और खराबी को ठीक करने वाले व्यक्ति द्वारा प्रमाणित कर दिया जाता है, स्टेशन मास्टर को अपने आप को सन्तुष्ट करना चाहिए, यदि आवश्यक हो तो खराबी ठीक करने वाले व्यक्ति द्वारा प्रदर्शित किया जायेगा।

उसके पश्चात् स्टेशन मास्टर व खराबी ठीक करने वाले व्यक्ति द्वारा संयुक्त सुधार संदेश सभी सम्बन्धित को जारी किया जायेगा और गाड़ी रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि की जायेगी।

(घ) लोको पायलट और गार्डों को, सिगनल खराब हो जाने या ठीक तरह से काम न करने के प्रत्येक मामले को, स्टेशन या केबिन के नाम और सिगनल के विवरण के साथ क्रमशः अपने जर्नलों में अवश्य नोट करना चाहिए। लोको पायलट साइन ऑफ करते समय लॉबी पर्यवेक्षक के पास रखे हुए सम्बन्धित रजिस्टर में रेल पथ, सिगनल, ओ.एच.ई. इत्यादि की खराबी दर्ज करेगा।

स.नि.3.68/7.

(i) (क) पैनल इंटरलाकिंग के मामले में पर जब कभी सिगनल ऑफ न हो लेकिन पैनल पर रूट लाइट दिखाई दे रही हो तब स.नि. 3.68/1 (क) में दिए गए अनुदेशों का पालन करते हुए सभी संबंधित काँटों को सही तरीके से सेट तथा सभी संबंधित सम्मुख काँटों को तालित किया जाना चाहिए। ऐसे मामले में खराब सिगनलों से होकर गाड़ियों को लेने/भेजने के संबंध में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार गाड़ियों को लेने/भेजने की व्यवस्था की जाएगी।

(ख) यांत्रिक इंटरलाकिंग के मामले में जब काँटा और लॉक लीवर सही तरह से खिचे हों, तब वहाँ पर काँटे की सही सेटिंग और संबंधित सम्मुख काँटे की लॉकिंग की पुष्टि हो सकती है, जहाँ काँटों की स्थिति अर्थात "एन" अथवा "आर" दर्शाने वाला प्रकाशित संकेतक सहायक स्टेशन मास्टर के कार्यालय/केबिन में लगा और वह सही हालत में हो, सिगनल की विफलता के मामले में संबंधित काँटे को सही तरह से सेट और सम्मुख काँटे को तालित किया जाना चाहिए।

(ii) खराब सिगनल द्वारा पता लगाये गये कांटे सही तरीके से सेट किये गये हैं और उनमें ताला लगाया गया है यह सुनिश्चित करने वाले व्यक्ति के अलावा यदि किसी अन्य व्यक्ति द्वारा जब खराब सिगनल से गुजरने का प्राधिकार पत्र फार्म टी/369(3बी) पर जारी किया जाए तो इस प्रकार का प्राधिकार पत्र तब तक जारी नहीं किया जाना चाहिए जब तक मार्ग को सही सेट करने के बारे में उनमें आपस में प्राइवेट नंबरों का आदान प्रदान न हो गया हो। इस बारे में विभिन्न कर्मचारियों के विशिष्ट उत्तरदायित्वों को स्टेशन संचालन नियमों में उल्लेख किया जायेगा।

(iii) सिगनल को सही–सही ऑफ करने के लिए उसकी न्यूनतम आवश्यकता है कि सिगनल का हत्था (सेमाफोर प्रणाली में) आधे समकोण (अर्थात् 45 डिग्री) तक 'ऑफ हो'। यदि सिगनल हत्था इससे कम झुका हुआ हो तो उसे खराब मानना चाहिए और उसे 'ऑन' स्थिति में समझना चाहिए।

(iv) स्टेशन कर्मचारियों को किसी भी हालत में हाथ से खींचकर खराब सेमाफोर सिगनल को 'ऑफ' करने का प्रयत्न नहीं करना चाहिए क्योंकि यह खतरनाक है और इससे सिगनलों के अंतर्पाशित (इन्टरलाकिंग) का उद्देश्य विफल होता हैं।

(v) <u>सिगनल के काँच का निरीक्षण</u> – सिगनल बत्तियों को जलाने वाले रेल कर्मचारियों को सिगनलों के राउंडेल/काँच की जांच कर के यह देखना चाहिए कि वे चटके अथवा टूटे तो नहीं हैं और यदि उसे कोई खराब मिलें, तो इसकी सूचना तुरंत ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को देनी चाहिए जो इसे स्टेशन डायरी में लिखेगा तथा संदर्भ सूचना नियंत्रक के द्वारा सेक्शन इजी. (सिगनल) को तुरंत देगा एवं अभिलेख रखा जायेगा। ऐसे सिगनल जितनी अवधि के दौरान जलते हुऐ रखने आवश्यक है। उतनी अवधि के लिए, खराब समझे जायेंगे और सामान्य नियम 3.68 से 3.70 और उनके नीचे दिये गये सहायक नियमों में निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार कार्यवाही की जायेगी। इसके अलावा यदि लाल राउंडेल/काँच में कोई दरार या टूट–फूट मिले तो सिगनल को जलाकर नहीं रखा जाय और सिगनल से गुजरने वाली गाड़ी को खतरे का हाथ–संकेत दिखाने के लिए, एक रेल कर्मचारी को तैनात किया जाना चाहिए।

(vi) तूफान तेज हवा आदि के तुरंत बाद ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को सिगनलों की जाँच करनी चाहिए। लेन्स की हालत आदि देखनी चाहिए और आवश्यकतानुसार अगली कार्यवाही करनी चाहिए।

स.नि.3.68/8. <u>परस्पर विरोधी सिगनल</u> – (क) विरोधी संकेत देने वाले सिगनलों को खराब सिगनल मानना चाहिए अतः उन्हें खतरा सिगनल के समान मानना चाहिए। उदाहरण के लिए यदि किसी खास लाइन के आगमन सिगनल "ऑफ" हों और उसी लाइन के विरूद्ध दिशा के लिए प्रस्थान सिगनल भी "ऑफ" हों तब ऐसे सभी सिगनलों को परस्पर विरोधी संकेत देने वाला सिगनल तथा उन्हें खराब मानना चाहिए। इसी प्रकार यदि चेतावनी सिगनल उस समय "ऑफ" हो जब कि रोक सिगनल 'ऑन' हों तो सिगनल को विरोधी संकेत देने वाला मानकर उसे भी खराब मानना चाहिए।

(b) The Station Master shall also make an entry of the failure immediately in the Signal Failure Register.

(c) If the defect has been put right and certified by the person attending to the fault, the Station Master should satisfy himself, if necessary, by demonstration by the person attending to the fault.

Thereafter, the Station Master and the person attending to the fault shall jointly issue a rectification message to all concerned and make an entry in the Signal Failure Register.

(d) Loco Pilots and Guards must note on their journals respectively every case of signals being out of order or working improperly stating the name of the Station or Cabin and the description of the signal, Loco Pilot must record P.Way, S&T, OHE etc. failure in the concerned register with Lobby Supervisor while signing off.

S.R. 3.68/7.

(i) (a) On Panel interlocking wherever the signal does not come 'off' but the route light appears on the panel then all the relevant points are to be taken as correctly set and all relevant facing points as locked, there by fulfilling the requirement of SR 3.68/l(a). Reception /dispatch arranged as per the procedure laid down for reception/ dispatch of trains on defective signals.

(b) In Mechanical Interlocking when the point and lock levers are pulled properly, the proper setting of the point and also the locking of the relevant facing point can be taken as confirmed; Where the light indication of the point i.e. for the 'N' or 'R' aspect has been provided in the ASM's office/cabin and the light indication of the point is in working order, in case of failure of signal the relevant point may be taken to be correctly set and facing point locked.

(ii) When the authority to pass a defective signal on form T/369 (3b) is issued by a person other than the one who has ensured the correct setting and locking of points detected by defective signal such authority shall not be issued unless Private Numbers have been exchanged between them to confirm the correct setting of the route. The Station Working Rules shall lay down the specific responsibility of the various staff in this regard.

(iii) The taking 'Off' of the signal arm to half a right angle (i.e. 45 degree) is the minimum required and a signal arm at an inclination less than this should be treated as defective and considered as in the 'On' position.

(iv) Station staff must not try to take 'Off' defective signal by pulling the wire by hand, as it is a dangerous practice and defeats the object of interlocking the signals.

(v) Inspection of Signal Glass- The Railway servant, who lights the signal, shall inspect the roundels for cracks or breakages and if any defect is noticed, immediately report the matter to Station Master on duty who will enter the report in the station diary. Such signals should be treated as defective during the period they are required to be kept burning and action shall be taken in accordance with the procedure prescribed in General Rules 3.68 to 3.70 and Subsidiary Rules made there under provided further that if there is any crack or breakage in the red roundel, the signal must not be allowed to remain lit and a railwayman shall be deputed to show a danger hand signal to the approaching trains from the foot of the signal.

(vi) In the event of storms, heavy winds etc. the Station Master on duty should inspect the signals immediately thereafter, note the condition of lenses, and take further steps as necessary.

S.R. 3.68/8. Signals Conflicting- (a) Conflicting signals should be treated as defective and as such equivalent to danger signals, for example, if the reception signals for a particular line are 'Off' and departure signals for the same line for the opposite direction are also 'Off' then all these should be treated as conflicting and hence defective. Similarly when the signal is 'Off' while the stop signals are 'On' the signal should be treated as conflicting and hence defective.

(ख) यदि बाहरी सिगनल "ऑफ" हो और उससे संबंधित निकट सिगनल "ऑन" हो तो बाहरी सिगनल को खराब मानना चाहिए। यदि बाहरी सिगनल 'ऑफ' हो और निकट सिगनल 'ऑन' स्थिति में हो, तो लोको पायलट को अपनी गाड़ी बाहरी सिगनल पर रोकनी चाहिए। लेकिन, निकट–सिगनल की दृश्यता दूरी अपर्याप्त होने के कारण यदि गाड़ी बाहरी सिगनल पर न रोकी जा सके तो इकहरी लाइन के स्टेशनों पर विरूद्ध दिशा के अग्रिम प्रस्थान सिगनल या शंटिंग सीमा बोर्ड से पहले और दोहरी लाइन के स्टेशनों पर निकट सिगनल से पहले, अवश्य रोकनी चाहिए और उसे निकट–सिगनल तक आगे नहीं बढ़ना चाहिए जब तक कि वह सिगनल 'ऑफ' न किया जाए या जब तक उस सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए सा.नि. 3.80 के अनुसार प्राधिकृत न किया जाए।

(ग) निम्नलिखित सिगनल परस्पर संबंधित सिगनल हैं–

(1) आगमन सिगनल –
  (i) बाहरी
  (ii) निकट
  (iii) पथ निकट

(2) प्रस्थान सिगनल –
  (i) प्रस्थान सिगनल एवं मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल (यदि हो)
  (ii) अग्रिम प्रस्थान सिगनल

अतः जब परस्पर संबंधित सिगनल समूह का एक या अधिक सिगनल खराब हो जाए तब गाड़ी के लोको पायलट को सभी परस्पर संबंधित सिगनलों के पार करने के लिए एक ही प्राधिकार दिया जा सकता है तथापि ऐसा करते समय जो सिगनल ठीक हों, उन्हें "आफ" स्थिति में करके जानकारी हासिल करने का मौका नहीं खोना चाहिए।

3.69. आगमन रोक (अप्रोच स्टाप) सिगनल में खराबी हो जाने पर, स्टेशन मास्टर के कर्तव्य –

(1) उन स्टेशनों को छोड़कर जहां खराब होने वाले सिगनल पर सिगनल पोस्ट टेलीफोन या बुलावा सिगनल (कालिंग–आन) लगे हुए हैं, बाहरी (आउटर) निकट (होम) या पथ (राउटिंग) सिगनल के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन तथा पिछले नामांकित स्टेशन को सूचना देगा, जिससे कि आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को खराब हुए सिगनलों के बारे में चेतावनी दी जा सके और खराब सिगनल के नीचे 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल मिलने पर उन्हें उस सिगनल को पार करने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जा सके।

(2) खराब हुए सिगनल की सूचना मिलने पर उपनियम (1) में उल्लिखित पीछे का स्टेशन मास्टर, तुरन्त उसकी प्राप्ति–स्वीकृति देगा और जिस स्टेशन पर सिगनल खराब हुआ है उसके स्टेशन मास्टर को उस गाड़ी का नम्बर बताएगा, जिसे सर्वप्रथम खराब सिगनल की अधिसूचना दी जाएगी और बाद में उस सिगनल के ठीक हो जाने की सूचना मिलने पर, ऐसी अधिसूचित अन्तिम गाड़ी का नम्बर बताएगा।

(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 सब शर्तें पूरी कर ली गई हैं। तब वह लोको पायलट को नीचे बताई गई किसी पद्धति से, 'आन' स्थिति में खराब हुए सिगनल को पार करने का प्राधिकार देगा, अर्थात्–

(क) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर दे दी गई है तो आती हुई गाड़ी को खराब सिगनल के नीचे से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने के लिए, नियम 3.68 के उप नियम (1) (ख) के आधीन स्टेशन मास्टर किसी सक्षम वर्दी धारी रेल सेवक को, प्रतिनियुक्त करेगा। ऐसी दशा में, स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को तब तक लाइन क्लियर नहीं देगा जब तक कि खराब हुए सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें पूरी नहीं हो जातीं, अथवा

(ख) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर नहीं दी गई है तो खराब सिगनल के नीचे किसी सक्षम रेल सेवक के द्वारा लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में खराब हुआ सिगनल पार करने का एक लिखित प्राधिकार दिलाएगा, या

(ग) जहां बुलावा सिगनल (कालिंग आन) लगा है वहां उसे 'आफ' कराएगा, या

(घ) यदि सिगनल पोस्ट टेलीफोन लगा है तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार, टेलीफोन पर लोको पायलट को, खराब सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत करेगा।

(4) यदि निकट (होम) सिगनल खराब हो जाता है तो बाहरी (आउटर) सिगनल को भी खराब माना जाएगा और उपनियम (1), (2) और (3) में निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण किया जायेगा।

(b) In case the Outer signal is 'Off' and the Home Signal is in the "ON" position the Loco Pilot should bring his train to a stand at the Outer Signal. If, However, due to inadequate sighting distance of the Home signal, the train cannot be brought to a stop at the Outer Signal, the Loco Pilot must bring his train to stop short of Advance Starting Signal or Shunting Limit Board for the opposite direction in case of single line stations and short of Home signal in the case of double line stations, and he should not draw up to the Home signal until that signal is taken "Off" or unless he is authorised to pass it in the 'On' position, in accordance with G.R. 3.80.

(c) The following signals are inter-related signals-

(I) Reception signals-

(i) Outer,

(ii) Home,

(iii) Routing Home

(2) Departure Signals-

(i) Starter and intermediate Starter (if provided),

(ii) Advance Starter,

Hence, when one or more signals of a group of interrelated signals are defective, the Loco Pilot of a train may be given a single written authority for passing all the interrelated signals, However, in doing this, advantage of detection by taking 'Off' signals, which are in order, should not be lost.

3.69. Duties of Station Master when approach stop signal is defective -

(1) In the event of an Outer or a Home or a Routing signal becoming defective, the Station Master shall advise the station in rear and the nominated station in rear, save in a case where a signal post telephone or a Calling-on signal is provided on the defective signal, in order that the Loco Pilots of approaching trains may be warned of the defective signal and issued a written authority to pass such signal on receipt of Proceed hand signal at the foot of the defective signal.

(2) The Station Master in rear as referred to in sub-rule (1), on receiving the advice of the defective signal, shall immediately acknowledge it and advise the station Master of the station where the signal has become defective, of the number of the first train which will be notified of the defective signal and again on receipt of the advice that the defective signal has been put into proper working order, shall advise the number of the train so notified last.

(3) The Station Master of the station where the signal has become defective shall, before authorising a train to pass the defective signal ensure that the conditions for taking 'Off' that signal has been fulfilled.

He shall then authorise the Loco Pilot to pass the defective signal at 'On' in one of the following manners-

(a) When the Loco Pilot of an approaching train has been advised of the defective signal at a station in rear-by deputing a competent railway servant in uniform under clause (b) of sub-rule (1) of Rule 3.68, to exhibit proceed hand signal at the foot of the defective signal to the approaching train. In such cases, the Station Master shall not give Line Clear to the station in rear unless the conditions for taking 'Off' the signal which has become defective, have been complied with; or

(b) When the Loco Pilot of an approaching train has not been advised of the defective signal at a station in rear-by having written authority, authorising the Loco Pilot to pass the defective signal at 'On' delivered at the foot of the defective signal through a competent railway servant; or

(c) By taking 'Off' the Calling on signal where provided; or

(d) By authorising the Loco Pilot to pass the defective signal at 'On' over the signal post telephone where provided, in accordance with special instructions.

(4) When the Home signal becomes defective, the Outer shall also be deemed to be out of order and the procedure prescribed in sub-rules (1), (2) and (3) shall be followed.

स.नि.3.69 / 1. <u>खराब बाहरी (आउटर), निकट (होम) और पथ (राउटिंग) सिगनल</u> –

(क) यदि किसी स्टेशन के बाहरी या निकट पथ सिगनल खराब हो जाएं तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और साथ ही स.नि. 4.09–1 में दिये गये पिछले "नोटिस स्टेशन" के स्टेशन मास्टर को भी इसके समर्थन में एक प्राइवेट नंबर तथा उस सिगनल / सिगनलों का पूरा विवरण देते हुए सूचित करेगा। जब सिगनल ठीक हो जाए तो वह फिर पिछले स्टेशन को सूचित करेगा।

(ख) पिछले स्टेशन और पिछले "नोटिस स्टेशन" का स्टेशन मास्टर, खराब सिगनल / सिगनलों की प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित सूचना मिलने पर तुरंत प्राइवेट नंबर के साथ उसकी पावती स्वीकृति देगा तथा इसमें उस पहली गाड़ी के नंबर का उल्लेख करेगा, जिसे खराब सिगनल / सिगनलों के बारे में अधिसूचित किया जायेगा। खराब सिगनल / सिगनलों को ठीक चालू हालत में कर दिये जाने की सूचना मिलने के बाद वह फिर से उस अंतिम गाड़ी के नंबर के बारे में सूचना देगा जिसे इस प्रकार अधिसूचित किया गया था।

(ग) (i) पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को, इस प्रकार के खराब सिगनल / सिगनलों के नीचे "आगे बढ़ो" हाथ सिगनल मिलने पर, उसे / उन्हें उस समय तक पार करने के लिए लिखित प्राधिकार देगा जब तक कि उसे खराब सिगनल / सिगनलों को ठीक चालू हालत में कर दिये जाने की सूचना और उसके समर्थन स्वरूप एक प्राइवेट नंबर न मिल जाए। यदि गाड़ियां उस पिछले स्टेशन पर नहीं खड़ी होती हों तो लिखित सूचना पिछले "नोटिस स्टेशन" के स्टेशन मास्टर द्वारा उस समय तक जारी की जाती रहेगी जब तक कि उसे खराब सिगनल / सिगनलों को ठीक चालू हालत में कर दिये जाने की सूचना और उसके समर्थन स्वरूप एक प्राइवेट नंबर नहीं मिल जाता। इस प्राधिकार में सिगनल / सिगनलों का विवरण तथा स्टेशन का पूरा और साफ नाम अवश्य लिखा जाना चाहिए।

(ii) रंगीन बत्ती वाले क्षेत्र में यदि सिगनल बत्तियाँ पावर विफलता या अन्यथा बुझ जाने के कारण आगमन सिगनल खाली (नो लाइट) हो गया / गये हैं तो पिछले स्टेशन / नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर टी / 369(1) के अतिरिक्त टी / 409 भी जारी करेंगे जिसमें लोको पायलट को निर्देशित किया जायेगा कि सिगनल में कोई बत्ती नहीं जल रही है इसलिए वह अत्याधिक सतर्क रहें और खराब सिगनल के पास उपस्थित प्वाइंट्समैन / पोर्टर के हाथ सिगनल को ध्यानपूर्वक देखें और उसका पालन करें।

(घ) यदि गाड़ी पिछले स्टेशन से खराब सिगनल / सिगनलों को पार करने के प्राधिकार के साथ रवाना हो चुकी हो और इस बीच सिगनल ठीक चालू हालत में कर दिया गया हो / गये हों, तो संबंधित स्टेशन मास्टर जब तक कि अंतिम अधिसूचित गाड़ी नहीं आ जाती, तब तक उसी प्रकार की कार्यपद्धति अपनायेगा मानों कि सिगनल अब भी खराब हो / हों। यदि उपर्युक्त सूचना "नोटिस स्टेशन" पर प्राप्त हो, तो लोको पायलट को सुविधाजनक स्टेशन पर इस बात की लिखित सूचना दी जायेगी कि संबंधित सिगनल ठीक कर दिया गया है।

स.नि. 3.69 / 2. <u>खराब बाहरी (आउंटर) सिगनल</u> – जब बाहरी (आउटर) सिगनल खराब हो जाए, तो निकट सिगनल को "आन" स्थिति में अवश्य रखना चाहिए और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्रवाई करेगा :–

(क) <u>जब पहले स्टेशन पर किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सूचना दे दी गई हो</u> :– स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि बाहरी सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं एक वर्दीधारी प्वाइंट्समैन को, हाथ सिगनलों के साथ, बाहरी सिगनल पर नियुक्त करेगा। प्वाइंट्समैन गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाकर खराब बाहरी सिगनल को पार करायेगा तथा गाड़ी के प्रवेश के लिए निकट सिगनल को 'आफ' किया जायेगा।

(ख) <u>जब पिछले स्टेशन पर आने वाली लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना न दी गई हो</u> :– स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि बाहरी सिगनल को आफ करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं एक वर्दीधारी प्वाइंट्समैन के द्वारा बाहरी सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने के लिए फार्म टी / 369(3बी) में लोको पायलट को एक प्राधिकार भेजेगा। प्वाइंट्समैन यह प्राधिकार लोको पायलट को सौंप देगा और गाड़ी को निकट सिगनल तक पायलट करके लाएगा तथा गाड़ी निकट सिगनल पर खड़ी होने पर, निकट–सिगनल गाड़ी के प्रवेश के लिए 'आफ' किया जायेगा।

<u>टिप्पणी</u> :– जब केवल एक बाहरी सिगनल हों और निकट सिगनल न हो, तो गाड़ी स्टेशन में उस स्थान तक पायलट करके लाई जायेगी जहाँ वह आमतौर पर खड़ी होती हो।

S.R. 3.69/1. Defective Outer, Home and Routing Signals-

(a) In the event of an Outer or a Home or a Routing Signal/Signals of a station becoming defective, the Station Master on duty shall advise the Station in rear, and also the Station Master of the "Notice Station"in rear supported by a private number, giving the particulars of signal/signals in detail. He will again advise the station Master in the rear and the "Notice station" when the signals are rectified.

(b) The Station Master of the station in rear and the "Notice Station" in rear, on receipt of advice of the defective signal/signals supported by a private number, shall immediately acknowledge it supported by private number, specifying the number of the first train which will be notified regarding the defective signal/signals. Again on receipt of advice that the defective signal/signals has/have been put into proper working order, shall advise the number of the last train so notified.

(c) (i) The Station Master of the station in rear will issue written authority to the Loco Pilot of each train to pass such defective signal/signals on receipt of 'proceed' hand signal at the foot of the defective signal/signals, till he receives advice of the defective signal/Signals had been rectified and put into proper working order, supported by a private number. In case of trains not scheduled to stop at the station in rear, the Written authority shall be issued by the Station Master of the 'Notice Station' in rear till he recieves advice of the defective signal/signals had been rectified and put into proper working order, supported by a private number. In this authority the description of the signal/signals and the name of the station must be clearly given in full.

(ii) In Colour light signalling territory, in the event of approach signal (s) going blank (no light etc.) due to power failure or otherwise, the Station Master of station in rear/nominated station will issue T/409 apart from T/369(1), advising the Loco Pilot for the absence of any light on the signal(s) and therefore he should keep a good vigil and look out for the hand signal of Pointsman/Porter at the foot of defective signal and obey it.

(d) In case, a train has left the station in rear with a written authority to pass the defective signal/signals and in the mean while such signal/signals has/have been put into proper working order,

the station Master concerned must follow the same procedure as if the signal/signals is/are still defective, till the train as notified last has arrived. In case the advise was received at the 'Notice Station' the Loco Pilot can be advised at a convenient station that the signal concerned has been set right. This advice should be in writing.

S.R. 3.69/2. Defective outer Signal- When the Outer Signal is defective, the Home Signal must be kept in the 'On' position and the Station Master on duty will take the following action-

(a) When the Loco Pilot of an approaching train has been advised at the previous station - The Station Master will depute a Pointsman/Porter in uniform with hand signals to the Outer Signal after ensuring that the conditions for taking 'Off' the Outer signal are fulfilled. The Pointsman/Porter will show hand signal, the train pass the defective outer, and the Home Signal will be taken 'Off' for the admission of the train.

(b) When the Loco Pilot has not been advised at the previous station - The Station Master, after ensuring that the conditions for taking 'Off' the Outer are fulfilled will sent an authority on Form T/369(3b) to the Loco Pilot to pass the Outer signal at 'On' with the Pointsman/Porter in uniform who will hand over this authority to the Loco Pilot and pilot the train up to the Home Signal, and on the train coming to a stand, the Home signal will be taken 'Off' for its admission.

NOTE: When there is only an Outer and no Home signal, the train will be piloted up to the station where the train usually comes to a stand.

स.नि.3.69/3. खराब निकट सिगनल – जब निकट सिगनल या निकट बाहरी सिगनल दोनों ही खराब हों, तो दोनों को आन स्थिति में अवश्य रखना चाहिए एवं ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित कार्यवाही करनी चाहिए।

(क) यह सुनिश्चित करने के बाद कि होम और आउटर सिगनलों को 'आफ' करने की शर्तें पूरी हो गई हैं, आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर वर्दीधारी काँटे वाले को हाथ सिगनल एवं स्वहस्ताक्षरित टी/369(3बी) के साथ आउटर सिगनल पर भेजेगा जो आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को आउटर और होम सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार पत्र होगा। पाइंट्समैन आउटर पर गाड़ी के पूर्ण रुक जाने के बाद ही प्राधिकार पत्र लोको पायलट को सौंपेगा और उसे हरा हाथ सिगनल दिखायेगा। लोको पायलट यह जांचने के पश्चात कि लिखित टी/369(3बी) अधिकार पत्र सही है और पाइंट्समैन हरा हाथ सिगनल दिखा रहा है, आउटर और होम सिगनल पार करता हुआ गाड़ी स्टेशन की ओर लायेगा।

(ख) ऐसे स्टेशन जहाँ होम सिगनल प्रथम रोक सिगनल है :–

(i) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन से सूचना दे दी गई हो :– जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन से सूचना दे दी गई हो तो स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ करने की सभी शर्तें पूरी करने के बाद एक वर्दीधारी काँटे वाले/पोर्टर को हाथ सिगनल के साथ होम सिगनल पोस्ट के नीचे नियुक्त करेगा। होम सिगनल के पास नियुक्त काँटेवाला/पोर्टर स्टेशन की ओर आती हुई गाड़ी के लिए सही रूट सेट एवं लॉक सुनिश्चित करने के बाद ही लोको पायलट को गाड़ी स्टेशन तक ले जाने के लिए हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

(ii) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर सूचना न दी गई हो :– स्टेशन मास्टर होम सिगनल ऑफ करने की शर्तें पूरी करने के बाद एक वर्दीधारी काँटे वाले को होम सिगनल पर नियुक्त करेगा। होम सिगनल पर नियुक्त काँटेवाले को, टी/369(3बी) दी जायेगी जिसे वह लोको पायलट को तभी सौंपेगा जब गाड़ी होम सिगनल पर पूरी तरह खड़ी हो जाये उसके पश्चात् गाड़ी को हरा सिगनल दिखायेगा। लोको पायलट लिखित अधिकार पत्र टी/369(3बी) पाने के बाद और होम सिगनल के नीचे से हरा हाथ सिगनल दिखाये जाने पर होम सिगनल को पार करता हुआ स्टेशन की ओर बढ़ेगा।

स.नि.3.69/4. खराब पथ सिगनल (राउटिंग सिगनल) – खराब राउटिंग सिगनल, निकट (होम) सिगनल से इन्टरलाक्ड हो सकता है और नहीं भी, यदि इण्टरलाक्ड है तो आउटर और होम सिगनल को भी खराब माना जायेगा।

(i) यदि राउटिंग सिगनल होम सिगनल से इण्टरलाक्ड हो :– स्टेशन मास्टर राउटिंग सिगनल ऑफ करने की शर्तें सुनिश्चित करने के बाद एक वर्दीधारी काँटे वाले को आउटर होम तथा राउटिंग सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने के लिये हाथ सिगनल एवं टी/369(3बी) के साथ आउटर सिगनल पर भेजेगा। गाड़ी आउटर सिगनल पर पूरी खड़ी हो जाने के बाद लोको पायलट को टी/369(3बी) सौंपी जायेगी और गाड़ी को स्टेशन तक पायलट किया जायेगा।

(ii) यदि राउटिंग सिगनल होम सिगनल से इण्टरलाक्ड नहीं है :– स्टेशन मास्टर राउटिंग सिगनल ऑफ करने की शर्तें सुनिश्चित करने के बाद एक वर्दीधारी काँटे वाले को राउटिंग सिगनल के पास हाथ सिगनल और 'ऑन' स्थिति में राउटिंग सिगनल को पार करने के लिये टी/369(3बी) के साथ भेजेगा। गाड़ी खड़ी होने के बाद आउटर एवं होम 'ऑफ' किये जायेंगे। प्वाइंट्समैन/पोर्टर द्वारा राउटिंग सिगनल के नीचे राउटिंग सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये टी/369(3बी) दी जायेगी और गाड़ी को स्टेशन तक पायलट किया जायेगा।

3.70. प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य –

(1) यदि प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार देकर लोको पायलट को खराब हुआ सिगनल पार करने की अनुमति दे सकता है, यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहां खराब हुआ सिगनल स्थित है और इसके साथ ही स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार, एक सक्षम रेल सेवक प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हैंड सिगनल दिखायेगा अथवा यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अधीन बुलावा (कालिंग–आन) सिगनल की व्यवस्था है तो खराब हुए सिगनल पर गाड़ी खड़ी हो जाने के बाद बुलावा (कालिंग–आन) सिगनल को 'ऑफ' करेगा।

(2) यदि अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल खराब हो जाता है तो हैंड सिगनलों से काम नहीं लिया जायेगा और स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार द्वारा लोको पायलट को ऐसे सिगनल को पार करने की अनुमति दे सकता है। यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है;

परन्तु असाधरण परिस्थितियों में, यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के आधीन कोई अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल किन्हीं काँटों का बचाव करता है तो, हैंड सिगनलों के प्रयोग से छुटकारा नहीं हो सकेगा।

S.R.3.69/3. Defective Home Signal - Either Home signal or both the Home and Outer Signals are out of order, both must be kept in the 'On' position and the Station Master on duty must take following action-

(a) The Station Master will sent the Pointsman/Porter in uniform with hand signals at the Outer signal. After ensuring that the condition for taking 'Off' the Home and Outer signals are fulfilled the pointsman/Porter deputed at Outer signal must be provided with T/369(3b) signed by the station Master on duty for delivering the same to the Loco Pilot to pass the Outer and Home signals in the 'On' position. Only when the train comes to a stand at the Outer signal the Pointsman/Porter will handover the authority T/369(3b) and exhibit a green hand signal to the Loco Pilot. The Loco Pilot having secured the written authority on form T/369/(3b) and finding the green hand signal from the Pointsman/Porter at Outer signal shall proceed to the Station past the Outer and Home signals.

(b) At a statin where the Home signal is the first stop signal-

(i) When the Loco Pilot has been advised at a previous station- The Station Master on duty after ensuring that the, conditions for taking 'Off' he Home signal are fulfilled shall depute a pointsman porter in uniform at the foot of the Home signal with hand signals. The Pointsman/porter deputed at the foot of Home signal shall exhibit green signal to the Loco Pilot of an approaching train to proceed to the Station after ensuring correct and locking of points (route).

(ii) When the Loco Pilot has not been advised at a previous station - The Station Master on duty after ensuring that the conditions for taking 'Off' the Home signal are fulfilled shall depute a Pointsman / Porter in uniform at the foot of the Home signal. The Pointsman/Porter deputed shall be provided with T/369(3b) to pass the Home signal in 'On' position only after the train comes to stand at the Home signal the Pointsman/Porter will hand over the authority T/369(3b) and exhibit a green hand signal to the Loco Pilot. The Loco Pilot having secured the written authority on form T/369(3b) and finding the green hand signal from the pointsman/Porter at Home signal shall proceed to the station passing the Home signal.

S.R. 3.69/4. Defective Routing Signal- Routing signal may or may not be interlocked with Home signal, if interlocked, the Outer and Home signals should also be deemed to be defective.

(i) In case the Routing signal is interlocked with the Home signal- Station Master on duty, after ensuring that conditions for taking 'Off' the Routing signal are fulfilled, will send one Pointsman/Porter in uniform with hand signal and prescribed authority T/369(3b) to pass defective Outer, Home and Routing signal at 'On' at the foot of Outer signal. The T/369(3b) will be handed over to the Loco Pilot and after stopping train at Outer signal and the train will be piloted up to the station.

(ii) In case Routing signal is not interlocked with Home signal- Station Master on duty, after ensuring that conditions for taking 'Off' the Routing signal are fulfilled, will, send one Pointsman/Porter in uniform with hand signal and prescribed authority T/369(3b) to pass defective Routing signal at 'On' at the foot or Routing signal, Outer and Home signal will be taken 'Off' after stopping train at Outer signal. T/369(3b) will be handed over by Pointsman/Porter to pass Routing signal at 'On' at the foot of Routing signal and train will be piloted up to the station.

3.70. Duties of Station Master when a departure Stop signal is defective-

(1) In the event of a Starter becoming defective, the Station Master may authorise the Loco Pilot to pass such signal by a written authority which shall be handed over to the Loco Pilot at the station where the defective signal is located and in addition thereto, a competent railway servant shall show hand signals to the departing train in accordance with the instructions of the Station Master or by taking 'Off' the Calling-on signal, if provided under sub-rule (2) of Rule 3.13, after the train has been brought to a stand at the defective signal.

(2) In the event of an advanced Starter becoming defective, hand signals may be dispensed with and the Station Master may authorise the Loco Pilot to pass such signal by a written authority, which shall be handed over to the Loco Pilot at station, where the defective signal is located:

Provided that in exceptional circumstances where, under approved special instructions, an Advanced Starter Protects any points, hand signals shall not be dispensed with.

(3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित लिखित प्राधिकार देने के लिए गाड़ी को खराब हुए सिगनल वाले स्टेशन पर रोका जायेगा। लोको पायलट को खराब हुए प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल को पार करने के लिए लिखित प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि उस सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती।

(4) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कोई बुलावा (कालिंग–आन) सिगनल किसी ऐसे प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल जो कि अंतिम रोक सिगनल नहीं है, के नीचे लगाया गया है तो उस बुलावा (कालिंग–आन) सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि उसके ऊपर से प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती है।

स.नि.3.70/1. <u>खराब प्रस्थान सिगनल</u> – गाड़ी ऐसे स्टेशन पर अवश्य खड़ी की जायेगी और लोको पायलट को प्रस्थान सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए टी/369(3बी) फार्म पर प्राधिकार दिया जायेगा। संबंधित प्रस्थान सिगनल पर एक प्वाइंट्समैन/पोर्टर भी लोको पायलट को हरा हाथ सिगनल दिखाने के लिए तैयार किया जायेगा। प्राधिकार पत्र और प्रस्थान सिगनल के नीचे तैनात प्वाइंट्समैन/पोर्टर से हरा हाथ सिगनल मिलने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी रवाना करेगा।

जब ऐसा प्रस्थान सिगनल अंतिम रोक सिगनल हो, तो स्टेशन मास्टर को टी/369(3बी) फार्म पर दिये गये प्राधिकार पत्र के निर्धारित स्थान में अगले स्टेशन से प्राप्त लाइन क्लियर प्राइवेट नंबर का उल्लेख करते हुए यह स्पष्ट लिखना चाहिए कि अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

लोको पायलट को दिये जाने वाले फार्म टी/369(3बी) पर लिखे प्राधिकार पत्र को सौंपने से पहले स्टेशन मास्टर स्वयं यह सत्यापित करेगा कि स.नि. 3.68/7 के अनुसार मार्ग को सही रूप से सेट करके उसमें ताला लगा दिया गया है। जिस स्टेशन पर स.नि. 3.68/7 के अनुसार मार्ग को सही रूप में सेट करके उसमें ताला लगाया गया है यह सत्यापित करने के लिए यदि केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर को जिम्मेदार ठहराया जाये, वहां फार्म टी/369(3बी) प्राधिकार तब तक जारी नहीं किया जायेगा जब तक स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत इस बारे में सूचना न दी गई हो।

IndiaRule

स.नि.3.70/2.

(क) जब अग्रिम प्रस्थान सिगनल खराब हो जाता है तो सभी गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जायेगा और लोको पायलट को टी/369(3बी) फार्म के ऊपर सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्रस्थानादेश दिया जायेगा, उस पर वास्तविक रूप से अगले स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर को टी/369(3बी) दिये गये निर्धारित स्थान पर लिखा जायेगा।

स.नि.3.68/7 के अनुसार स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर तब तक सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्रस्थानादेश टी/369(3बी) नहीं देंगे जब तक वह स्वयं सुनिश्चित न कर ले कि सिगनल से रक्षित काँटे यदि हों तो उन्हें सही रूप से सही दिशा में लगाकर तालित कर दिया गया है। यदि प्रस्थान सिगनल इण्टर लाक्ड नहीं है तो उसे 'ऑफ' किया जायेगा।

(ख) <u>अन्तिम प्रस्थान सिगनल यदि खराब हो और मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल ठीक हो</u> :– यदि अन्तिम प्रस्थान सिगनल खराब हो और स्टेशन द्वारा संचालित आगे का मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल ठीक हो तो सभी गाड़ियों को स्टेशन पर रोका जायेगा तथा स्टेशन मास्टर ऐक्सिल काउंटर/ट्रैक सर्किट द्वारा सुनिश्चित करने के बाद कि अग्रिम प्रस्थान सिगनल एवं मध्यवर्ती रोक सिगनल के मध्य ब्लाक खण्ड साफ है। लोको पायलट को अग्रिम प्रस्थान सिगनल पार करने के लिये फार्म टी/369(3बी) देगा जिस पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल तथा अपना प्राइवेट नंबर सही स्थान पर लिखेगा एवं निर्देश लिखेगा कि आपको मध्यवर्ती सिगनल तक जाने की अनुमति दी जाती है और उसके पश्चात आप मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल के संकेतों का पालन करें।

(ग) <u>यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल और मध्यवर्ती रोक सिगनल दोनों ही खराब हों</u> :– यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल और मध्यवर्ती रोक सिगनल दोनों खराब हों तो दोनों ब्लाक सेक्शनों को एक ही ब्लाक सेक्शन समझा जायेगा। सभी गाड़ियां उस स्टेशन पर रुकेगी जहां का अग्रिम प्रस्थान सिगनल खराब है एवं लोको पायलट को अग्रिम प्रस्थान सिगनल और मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने हेतु टी/369(3बी) प्रस्थानादेश प्राधिकार दिया जायेगा जिस पर साफ अक्षरों में लिखा जायेगा कि अगले स्टेशन से प्रस्थानादेश ले लिया गया है तथा इसकी पुष्टिकरण हेतु लिया गया प्राईवेट नंबर भी प्राधिकार पर दिये गये निश्चित स्थान पर लिखा जायेगा।

(3) For the Purpose of handing over the written authority mentioned in sub-rules (I) and (2), the train shall be stopped at the station where the defective signal is located. The written authority to pass a defective departure stop signal shall not be handed over to the Loco Pilot unless all the conditions for taking 'Of' such signal have been fulfilled.

(4) Where under approved special instructions a Calling-On signal has been provided below a departure Stop signal, other than the last Stop signal, the Calling-on signal shall not be taken 'Off' unless the conditions for taking 'Off' the departure Stop signal above it have been fulfilled.

S.R. 3.70/1. Defective Starter signal- The train must be brought to a stand at the station and the Loco Pilot will then be given an authority on Form T/369/(3b) to pass the signal at 'On'. A Pointsman/Porter shall also be deputed at the starting signal concerned to exhibit a green hand signal to the Loco Pilot. On receipt of the authority and green hand signal from the Pointsman/Porter at the foot of the Starting signal, the Loco Pilot will start his train.

When a Starter Signal is the last Stop signal, Station Master shall mention clearly in authority on Form T/369(3b) that 'Line Clear' has been obtained from the station in advance, quoting the Private Number received from the station in advance in the space provided.

The Station Master shall personally verify the correct setting and locking of the route as per S.R. 3.68/7 before he parts with the authority on Form T/369(3b) to be delivered to the Loco Pilot. At a station where cabin ASM/Cabin Master/Cabinman is made responsible for the verification of the correct setting and locking of the route, as per the provision contained in S.R3.68/7, the authority on Form T/369(3b) shall not be issued unless the Station Master has been advised to this effect under the exchange of Private Numbers.

Indiarde

S.R. 3.70/2.

(a) When the Advanced Starter becomes defective, all trains must be stopped at the Station and an authority to pass the signal at 'ON' on Form T/369(3b) shall be handed over to the Loco Pilot, clearly mentioning in the authority that 'Line Clear' has been obtained from the station in advance and quoting the Private Number received from the station in advance in the space provided.

The authority to pass the signal in the 'ON' position shall not be delivered to Loco Pilot unless the points, if any, detected by the Signal have been correctly set and locked and personally verified by the station Master/Cabin A.S.M./Cabinmaster/Cabinman as per S.R. 3.68/7.

(b) Advanced Starter signal is defective and IBS is working- In the event Advance Starter signal is defective at a station provided with IBS ahead in working condition, all the trains must be stopped at the station and the station Master/Cabin ASM of that station after ensuring that Block Section between Advanced Starter and IBS is clear with the help of clear indication of axle counter/track circuit, shall issue an authority to the Loco Pilot to pass the advance Starter signal at 'ON', on prescribed form T/369(3b) filling up the number of defective Advance Starter in the proper column and quoting his private number in the private No. Column and will indicate the word 'You are authorised to proceed up to IBS and further follow its aspect'.

(c) Both, Advanced Starter and IBS are defective- In the event both Advanced Starter and IBS are defective then both Block sections to be treated as a single block section. All trains must be stopped at the station (where Advanced Starter is defective) and an authority, to pass Advanced Starter signal and Intermediate Block Signal at 'On' on form T/369(3b) will be handed over to the Loco Pilot, clearly mentioning in the authority that 'Line Clear' has been obtained from the station in advance and quoting the private no. received from the station in advanced, in the space provided.

(घ) यदि स्वचल ब्लॉक पद्धति में कार्यरत ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल का प्रज्वलित 'A' अक्षर बुझ जाय तो उसे मैनुअल स्टॉप सिगनल माना जाएगा। ऐसी स्थिति में यदि सिगनल ऑन है तो संबंधित स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि सेक्शन अगले ऑटोमैटिक सिगनल तक और उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ है, लोको पायलट को सिगनल ऑन की हालत में पार करने के लिए लिखित प्राधिकार T/369(3b) जारी करेंगे जिस पर प्राइवेट नंबर अंकित करना आवश्यक नहीं है। लोको पायलट अधिकतम 10 किमी प्रतिघंटा की गति से अगले ऑटोमैटिक सिगनल की जड़ तक जाएंगे और तत्पश्चात् इस सिगनल के संकेत के द्वारा निर्देशित होंगे, सा.नि. 9.02 एवं स.नि 3.61/2 (क) का अनुपालन करेंगे।

स.नि. 3.70/3. अंतिम रोक सिगनल, जो अगले ब्लाक स्टेशन का पहला रोक सिगनल हो, खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर अंतिम रोक सिगनल को पार करने के लिए, प्राधिकार पत्र तब तक जारी नहीं करेगा जब तक अगले ब्लाक स्टेशन मास्टर ने इस सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में करने की सब शर्तों का अनुपालन न कर लिया हो। इस प्रकार के आश्वासन का समर्थन अलग प्राइवेट नंबर द्वारा किया जाना चाहिए।

3.71. 'ऑफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल :–

(1) (क) यदि किसी खम्भे पर अकेला लगा हुआ चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो सिगनल के नीचे रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाया जायेगा। रात्रि के समय सिगनल की बत्ती या बत्तियाँ बुझा दी जाएंगी और गाड़ी को पहले खड़ा करके, सिगनल को पार करने के लिए हैंड सिगनल दिया जाएगा। सिगनल के खराब होने की सूचना गाड़ियों के लोको पायलटों को पिछले स्टेशन पर उस सिगनल पर रुकने के लिए चेतावनी रूप में दी जायेगी।

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

(2) यदि मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट का चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल को भी 'आन' रखा जाएगा और उसे खराब माना जाएगा तथा नियम 3.75 के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

स.नि.3.71/1. (क) जब सेमाफोर सिगनलिंग क्षेत्र में, चेतावनी/दूर सिगनल 'ऑफ' स्थिति में खराब हो जाए और 'ऑन' स्थिति में न रखा जा सके तो स्टेशन मास्टर, प्राइवेट नंबरों का आदान–प्रदान करके, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को तुरंत सूचित करेगा। गाड़ी को तब तक लाइन क्लियर नहीं दिया जायेगा जब तक आने वाली गाड़ियों को खतरा सिगनल दिखाने के लिए खराब चेतावनी/दूर सिगनल के नीचे प्वाइंट्समैन/पोर्टर तैनात नहीं किया जाता। यदि चेतावनी सिगनल (सेमाफोर सीमा में) स्थावर हरी बत्ती के नीचे लगा हो, तो स्थावर हरी बत्ती भी बुझा दी जायेगी।

(ख) उस स्टेशन के निकट के पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर जहां खराब चेतावनी/दूर सिगनल स्थित हो, सभी गाड़ियों को खड़ी करेगा और लोको पायलट को लिखित सूचना देगा तथा उसकी पावती लेगा।

लोको पायलट, जिसे ऐसी सूचना दी गई है, सिगनल के पास अपनी गाड़ी खड़ी करेगा और आगे तभी बढ़ेगा जब प्वाइंट्समैन/पोर्टर के द्वारा हाथ सिगनल दिखा कर गाड़ी पार कराई जायेगी।

स.नि.3.71/2. जब फाटक (गेट) रोक सिगनल का चेतावनी/दूर सिगनल 'ऑफ' स्थिति में खराब हो जाए और ऑन स्थिति में न रखा जा सके तो सिगनल की बत्तियाँ बुझा दी जायेंगी और गेटमैन इस बात की जानकारी समपार फाटक से टेलीफोन पर बात करके स्टेशन मास्टर को देगा। स्टेशन मास्टर यह सूचना मिलने पर, निकट के पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर, को प्राइवेट नंबरों का आदान–प्रदान करके सूचित करेगा कि वह, गाड़ियाँ खड़ी करे और प्रत्येक गाड़ी लोको पायलट को खराब चेतावनी/दूर सिगनल से पहले गाड़ी खड़ी करने और आगे वाले गेट रोक सिगनल के संकेत के अनुसार अगली कार्रवाई करने के लिए सतर्कता आदेश जारी करे।

(d) Advanced starter signal working in Automatic Block System- In the event the white illuminated letter 'A' of the Advanced starter signal working in Automatic Block system is extinguished. the signal will be treated as manual stop signal. In such a situation, if signal is 'On' the Station Master concerned shall issue written authority T/369(3b), dispensing with endorsement of private number, to the Loco Pilot to pass the signal at 'On' after ensuring that section is clear up to next automatic signal and adequate distance beyond it. The Loco Pilot shall proceed at speed not exceeding 10 KMPH till the foot of next automatic signal and thereafter be guided by the aspect of this signal observing GR. 9.02&SR. 3.61/2 (a).

S.R.3.70/3. In the event of the last Stop signal, which is also the first Stop signal of the block Station in advance, becoming defective the Station Master shall not issue the authority to pass the last stop signal at 'ON' unless the station Master of the block station in advance has complied with the conditions for taking 'OFF' this signal. Such an assurance should be supported by a separate Private Number.

3.71. Warner or Distant signals defective in the 'Off' position-

(1) (a) If a Warner signal on a post by itself or a Distant signal is out of order and cannot be kept in the 'On' position, a Stop hand signal shall be shown at the foot of the signal.

At night, the light or lights of the signal shall be extinguished and the train, after being first brought to a stand, may then be hand-signalled past the signal. Advice of the defective signal shall be given to the Loco Pilot of trains at the Station in rear warning them to stop at such signal.

(b) If a Warner signal placed below a stop signal becomes defective and cannot be kept in the 'On' position, the stop signal above it shall be treated as defective and by night the light of the Warner signal shall be extinguished.

(2) If the Warner or Distant Signal of an Intermediate Block Post is defective and cannot be kept in the 'On' position, the Intermediate Block Stop signal shall also be kept at 'On' and treated as defective and action taken as per Rule 3.75.

S.R.3.71/1.(a) When a Warner/Distant Signal in Semaphore Signalling Territory fails in 'Off' position and cannot be kept at 'On' the Station Master shall immediately advise the Station Master of the station immediately in rear exchanging private Numbers. 'Line Clear' shall not be granted for a train unless a Pointsman/Porter has been deputed at he foot of defective Warner/Distant Signal to exhibit danger signal to approaching trains. In case a Warner signal is placed below a fixed green light, the fixed green light shall also be extinguished.

(b) The Station Master of the station immediately in rear of the station where defective Warner/Distant is located shall stop all trains and give a written advice to the Loco Pilot and obtain his acknowledgement.

The Loco Pilot of the train who has been so advised shall bring his train to stop at the foot of the signal and proceed only after he has been hand signalled past by the pointsman/porter.

S.R.3.71/2 When a Warner/Distant signal of gate Stop signal has become defective in the 'Off' position and cannot be kept at 'On', signal light shall be extinguished and the Gateman shall intimate this fact to the station Master of the Station having telephonic communication with level crossing gate. The Station Master, on receipt of this information shall advise the Station of the Station immediately in rear exchanging Private Numbers, to stop trains and issue caution orders to the Loco Pilots of each train to stop short of the defective warner/Distant Signal and further act on the aspect of the gate Stop signal ahead.

जब गेट और दोनों ओर के किसी भी स्टेशन के बीच टेलीफोन/दूर संचार व्यवस्था का प्रबंध न हो अथवा जब टेलीफोन खराब हो तो गेट वाला गेट रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में करके और समपार को बंद रखकर सड़क यातायात को नियंत्रित करेगा। सड़क सड़क यातायात तब ही पार कराया जाए जब वह सुनिश्चित कर ले कि समपार की ओर कोई गाड़ी आने वाली नहीं है। पहले आने वाली गाड़ी के लिए, गेट वाला सड़क यातायात रोकने के लिए समपार (लेविल क्रासिंग) को बंद और सुरक्षित करने के बाद, खराब चेतावनी/दूर सिगनल पर जायेगा और आने वाली गाड़ी लोको पायलट को खतरा हाथ सिगनल दिखायेगा। गाड़ी खड़ी कर लेने के बाद, गेटवाला परिस्थितियों की जानकारी लोको पायलट को खतरा हाथ सिगनल दिखायेगा। गाड़ी खड़ी कर लेने के बाद, गेटवाला परिस्थितयों की जानकारी लोको पायलट को देगा और समपार गेट तक गाड़ी पायलट करके पार करायेगा।

पहली गाड़ी का लोको पायलट अगले स्टेशन पर गाड़ी खड़ी करेगा और सिगनल की खामी के बारे में स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा जो ऊपर बताये अनुसार कार्रवाई करेगा। त्रुटि दूर किये जाने तक सतर्कता आदेश जारी किये जाते रहेंगे।

3.72. रोक (स्टाप) सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निषेध – यदि चेतावनी (वार्नर) सिगनल लगे हुए स्टेशन पर कभी रोक (स्टाप) सिगनल खराब हो जाता है या वह ठीक तरह काम नहीं करता है तो खराब हुए रोक (स्टाप) सिगनल से संबंधित लाइन का चेतावनी (वार्नर) सिगनल भी तब तक 'ऑन' रखा जाएगा तब तक कि खराब रोक (स्टाप) सिगनल ठीक नहीं हो जाता है।

3.73. गेट रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना –

(1) यदि लोको पायलट देखता है कि फाटक रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' है तो वह निर्धारित कोड में सीटी देकर सिगनल के पहले ही अपनी गाड़ी रोक लेगा।

(2) (क) यदि फाटक रोक (स्टाप) सिगनल पर 'जी' ("G") चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ है तो लोको पायलट सिगनल पर दिन के समय एक मिनट और रात्रि के समय दो मिनट प्रतीक्षा करेगा और यदि इस अवधि में सिगनल 'ऑफ' नहीं हो जाता है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कता से आगे बढ़ाकर समपार (लेवल क्रासिंग) तक ले जाएगा, और

(ख) यदि फाटक वाला उपलब्ध है और वह हैंड सिगनल दिखा रहा है तो वह फाटक को सावधानीपूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या

(ग) यदि फाटक वाला उपलब्ध नहीं है या उपलब्ध है किन्तु हैण्ड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार से थोड़ा पहले गाड़ी को रोक लेगा, जहाँ इसके बाद उसे फाटक पार करने के लिए यदि फाटक वाला है तो या वह हैण्ड सिगनल दिखाएगा और यदि नहीं है तो गाड़ी का इंजन चालक दल का कोई सदस्य यह निश्चित कर लेने के पश्चात कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद हो गया है, हैंड सिगनल दिखाएगा।

(3) यदि लोको पायलट सिगनल पर रुकने के बाद 'जी' ("G") चिन्ह (मार्कर) नहीं पाता है तो वह विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार ही आगे बढ़ेगा।

3.74 स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल

(1) (क) यदि किसी स्थान पर, जहां साधारणतया स्थावर सिगनल रहता है, कोई स्थावर सिगनल नहीं है, अथवा

(ख) यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है, जब उसे जलाना चाहिए, अथवा

(ग) यदि रंगीन बत्ती की जगह सफेद बत्ती दिखाई देती है, अथवा

(घ) यदि सिगनल का संकेत भ्रामक है या अपूर्ण रूप से दिखाया गया है, अथवा

(ड.) यदि एक से अधिक संकेत दिखाई देते हैं, तो लोको पायलट यह मानकर चलेगा कि वह सिगनल अपना सबसे प्रतिबंधित संकेत प्रदर्शित कर रहा है,

परन्तु यदि रात्रि के समय केवल आने वाली गाड़ी के किसी लोको पायलट को सेमाफोर रोक (स्टाप) सिगनल की बत्ती बुझी मिलती है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल पर रोक देगा। यदि उसे सिगनल की दिन की स्थिति साफ–साफ दिखाई देती है और उसका इस सम्बन्ध में समाधान 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 (इन्टरमीडियेट) रोक (स्टाप) सिगनलों का, यदि कोई है, पालन करता हुआ, स्टेशन तक पहुँचेगा और उसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्रवाई के लिए करेगा।

When there is no telephone communication between the gate and any of the stations on either side or when the telephone is out of order, the Gateman shall keep the gate stop signal at 'On' and the level crossing closed and secured against the road traffic. The road traffic may be pass only when he has ensured that no train is approaching the level crossing. For the first approaching train, the Gateman, after closing and securing the level crossing against road traffic, shall proceed to the foot of the defective Warner/Distant signal and display hand danger signal to the Loco Pilot of approaching train After the train has been brought to a halt the Gateman shall advise the Loco Pilot of the circumstances and Pilot the train pass the level crossing gate.

The Loco Pilot of the first train shall stop at the next station and advise the station Master about the nature of signal defect, who shall take action as given above. The Caution Order shall continue to be issued till the defect is rectified.

3.72. Warner not be used when Stop signal is defective Whenever a Stop signal is defective or cases to work properly at a station provided with Warners, the Warner applying to the line to which the defective Stop signal applies shall be kept at 'On' until the defective Stop signal is rectified.

3.73. Passing of a gate Stop signal at 'On'-

(1) When a Loco Pilot finds a gate Stop signal at 'On' he shall sound the prescribed code of whistle and bring his train to a stop in rear of the signal.

(2) (a) If the gate Stop signal is provided with a 'G' marker, the Loco Pilot shall wait the signal for one minute by day and two minutes by night, and if the signal is not taken 'Off' within this period, he may draw his train ahead cautiously up to the level crossing, and

(b) If the Gateman is available and exhibiting hand signals, proceed further past the gate cautiously, or

(c) If the Gateman is not available, or, is available but not exhibiting hand signals, he shall stop short of the level crossing, where he shall then be hand signalled past the gate by the Gateman, if there is one, or in the absence of a Gateman, by one of the members of the engine crew of the train after ascertaining that the gates are closed against road traffic.

(3) If the Loco finds, after stopping at signal, that there is no 'G' marker, he shall proceed further only in accordance with the procedure laid down under special instructions.

3.74. Absence of a fixed signal or a signal without a light-

(1) (a) If there is no fixed signal at a place where a fixed signal is ordinarily shown, or

(b) if the light of a signal is not burning when it should, or

(c) if a white light is shown in place of a colour light, or

(d) if the aspect of a signal is misleading or imperfectly shown, or

(e) if more than one aspect is displayed, the Loco Pilot shall act as if the signal was showing its most restrictive aspect:

Provided that during night, if in the case of a semaphore Stop signal for approaching trains only, the Loco Pilot finds the signal light extinguished he shall bring his train to a stop at such signal. If he finds that the day aspect of such signal is clearly visible and is fulfilled that the signal is in the 'Off' position, he shall proceed past it up to the station cautiously at a restricted speed obeying all intermediate Stop signals, if any, relating to him, and report the matter to the Station Master for necessary action.

(2) जिन स्टेशनों पर 'पी' ("P") चिन्ह (मार्कर) वाले रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं, वहां यदि सिगनल में कोई प्रकाश नहीं है या अपूर्ण संकेत मिलता है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा। किन्तु यदि उसका इस बाबत समाधान हो जाता है कि सिगनल पर 'पी' ("P") चिन्ह (मार्कर) लगा है तो लोको पायलट अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार होकर आगे बढ़ेगा और उस सिगनल के संकेत से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा।

स.नि. 3.74/1. (क) जब कोई लोको पायलट किसी सिगनल को पार करते समय देखता है कि सिगनल जल–बुझ/संकेत बदलता है तो वह उस सिगनल के प्रतिबन्धित संकेत को मान कर अपनी गाड़ी को सिगनल के पहले रोकेगा। यदि सिगनल स्थिर संकेत प्राप्त कर लेता है एवं 60 सेकेण्ड तक वही संकेत बना रहता है तो लोको पायलट उसके स्थिर संकेत का पालन करेगा। यदि सिगनल निरंतर अपने संकेत बदलता है एवं उसका संकेत 60 सेकेण्ड तक स्थिर नहीं होता तो वह उस सिगनल को खराब मान कर नियमानुसार कार्य करेगा।

(ख) जब कोई लोको पायलट किसी सिगनल पर पहुँचता है जो एक साथ एक से अधिक संकेत दिखा रहा है तो निम्न अनुसार कार्यवाही की जायेगी –

(i) हस्तचलित रोक सिगनल के सम्बन्ध में वह सा.नि. एवं स.नि. 3.69,3.80 एवं 3.81 के अनुसार सिगनल को खराब मान कर कार्य करेगा।

(ii) स्वचलित सिगनल के सम्बन्ध में वह अति प्रतिबन्धात्मक संकेत मान कर संकेत का पालन करेगा।

स.नि. 3.74/2. पुनरावर्ती सिगनल जो अंग्रेजी अक्षर "R" से जाना जाता है सतर्कतापूर्वक पार किया जा सकता है भले ही सिगनल की भुजा अथवा बत्ती ठीक से न दिखे अथवा सिगनल की बत्ती बुझी हो। आगे वाले सिगनल के संकेत मिलने पर लोको पायलट आगे कार्रवाई करेगा।

3.75. मध्यवर्ती (इन्टरमीडिएट) ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना :–

(1) यदि लोको पायलट को कोई मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पहले रोक लेगा और यदि सिगनल के खंभे पर टेलीफोन लगा हुआ है तो उसके द्वारा पिछले ब्लाक स्टेशन मास्टर से संपर्क स्थापित करेगा।

(2) यदि मध्यवर्ती (इन्टरमीडिएट) ब्लाक रोक (स्टाप) 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 है तो लोको पायलट सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद उसे 'ऑन' स्थिति में पार करेगा तथा यदि उसे सामने की लाइन भली प्रकार दिखाई पड़ रही है तो वह अधिक से अधिक 15 किलोमीटर प्रति घंटे यदि दृश्यता अच्छी है अन्यथा अधिक से अधिक 8 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और उस खराबी की रिपोर्ट अगले ब्लाक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर को करेगा।

(4) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल का प्रचालन करने वाले ब्लाक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सिगनल खराब होने की सूचना पाने पर गाड़ी को भेजने से पहले, मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट से अगले ब्लाक स्टेशन तक के पूरे सेक्शन को एक ब्लाक सेक्शन मानेगा और लोको पायलट को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित पद्धति के अनुसार, खराब हुए मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल को, 'ऑन' स्थिति में, सिगनल पर बिना रुके, पार करने के लिए लिखित प्राधिकार देगा।

स.नि. 3.75/1. <u>मध्यवर्ती (इन्टरमीडिएट) रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करना</u> – जब लोको पायलट मध्यवर्ती (इन्टरमीडिएट) सिगनल को ऑन स्थिति में पाता है; तब वह अपनी गाड़ी को सिगनल से पूर्व रोकेगा और उसकी जानकारी गार्ड को स्पष्ट अंतराल पर एक लंबी लगातार सीटी बजाकर तथा वॉकी–टॉकी सेट पर भी देगा तथा पिछले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से पोस्ट टेलीफोन द्वारा संपर्क स्थापित करेगा।

स.नि.3.75/2. टेलीफोन के जरिए पायलट से सूचना प्राप्त होने पर यदि स्टेशन मास्टर सिगनल को खराब पाता है तो अगले स्टेशन से गाड़ी के लिए "लाइन क्लियर" प्राप्त करने के बाद वह लोको पायलट को मध्यवर्ती रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने एवं अगले ब्लाक खंड में प्रवेश करने के लिए टेलीफोन के जरिए प्राधिकार देगा। वह लोको पायलट को उस प्राइवेट नंबर की भी सूचना देगा जिसके अंतर्गत उसने अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त किया है। लोको पायलट उस प्राइवेट नंबर को अपनी मेमो पुस्तक में नोट कर लेगा।

(2) At stations equipped with a colour light signal provided with a 'P' marker, the Loco Pilot shall bring his train to a stand if it does not show any light or shows as imperfect aspect and having fulfilled himself that the signal is provided with 'P' marker, shall proceed preparing to stop at the next stop signal and shall be guided further by its aspect.

S.R. 3.74/1(a) When a Loco Pilot comes a cross any signal which is flickering/bobbing, he should consider that signal to be showing the most restrictive aspect and being his train to a stop short of it. If the signal assumes steady aspect and remains steady for 60 seconds, the Loco Pilot should as according to the steady aspect so shown. If, however, the signal continues to flicker/bob and does not assume the steady aspect for 60 seconds, he should treat the signal as defective and take further action accordingly.

(b) When a Loco Pilot comes a cross any signal which is showing more than one aspect simultaneously, he shall take action as detailed below:-

(i) In case of a manual stop signal, he shall observed GR & SR 3.69, 3.80, 3.81 treating the signal as defective.

(ii) In case of automatic signal, he shall obey the most restrictive aspect.

S.R. 3.74/2. The Repeating signal, which is distinguished by letter 'R' can be passed cautiously even when the signal arm or light is imperfectly shown, or signal light is extinguished. The Loco Pilot shall act further on the aspect of the signal ahead.

3.75. Passing of Intermediate Block stop signal at 'On'-

(1) When a Loco Pilot finds an Intermediate Block Stop Signal at 'On', he shall stop his train in rear of the signal and contact the Station Master of the block station in rear on the telephone, if provided on the signal post.

(2) The Station Master shall authorise the Loco Pilot to pass the Intermediate Block Stop Signal, if defective as prescribed by special instructions.

(3) If the telephone is not provided or is out of order, the Loco Pilot after waiting for 5 minutes at the signal shall pass it at 'On' and proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction, at a speed not exceeding 15 kilometers an hour if he has a good view of the line ahead otherwise at a speed not exceeding 8 kilometers an hour and report the failure to the Station Master at the block station ahead.

(4) The Station Master of the block stations working the intermediate Block stop signal on becoming aware that such a signal is defective shall, before dispatching a train, treat the entire section up to the block station immediately ahead of the Intermediate Block Post as one block section and issue a written authority to the Loco Pilot to pass the defective intermediate Block stop signal at 'On' without stopping at the signal, in accordance with the procedure prescribed by special instructions.

S.R.3.75/1.Passing Intermediate Block Stop signal at 'On'- When a Loco Pilot finds an intermediate Block Stop signal at 'On', he shall bring his train to a stop in rear of the signal, advise the Guard of the fact by sounding one long continuous whistle at distinct intervals as well as on walkie-talkie and contact the Station Master of the block station in rear, on the telephone provided for the purpose on the signal post.

S.R. 3.75/2. If the Station Master, on being contacted on telephone by the Loco Pilot finds that the signal is defective, he shall, after obtaining 'Line clear' for the train from the station in advance, authorise the Loco Pilot on the telephone to pass the Intermediate Block Stop signal at 'On' and enter the block section ahead. He shall also advise the Loco Pilot, under which he had received 'Line Clear' from the station in advance. The Loco Pilot will note this Private Number in his Memo Book.

स.नि.3.75/3. यदि फिर भी मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के खंभे पर लगाया गया टेलीफोन खराब हो गया हो और लोको पायलट पिछले स्टेशन से सम्पर्क स्थापित करने में असमर्थ हो तो ऐसी परिस्थिति में वह 5 मिनट तक सिगनल पर प्रतीक्षा करेगा और यदि इस अवधि के दौरान सिगनल 'ऑफ' स्थिति में नहीं किया जाता है तो वह एक लंबी सीटी बजाकर, जिसकी आवश्यकतानुसार पुनरावृत्ति की जा सकती है, गार्ड को इसकी सूचना देगा और फिर से उससे "सब ठीक है" सिगनलों का आदान–प्रदान करने के बाद मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार कर अगले ब्लाक सेक्शन में जा सकता है। जब किसी मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल को इस प्रकार पार किया जाए तो दृश्यता अच्छी होने पर गाड़ी की रफ्तार 15 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए। जहां किसी भी कारण से आगे का रेल पथ साफ–साफ दिखाई नहीं पड़ता हो तो लोको पायलट बहुत धीमी रफ्तार से, जो किसी भी हालत में 10 कि.मी. प्र.घं. से अधिक न होगी, आगे बढ़ेगा। मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल से अगले ब्लाक स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल तक, लोको पायलट को बहुत ही सावधान एवं सतर्क रहना चाहिए, और अवरोध का पता लगाने को बाहर की ओर भी ध्यान से देखते रहना चाहिए, जिससे वह संभाव्य अवरोध के पहले ही अपनी गाड़ी को रोकने की स्थिति में हो सके। अगले ब्लाक स्टेशन पर आने के बाद, लोको पायलट सिगनल/टेलीफोन, (जो भी हो) खराब होने की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

स.नि. 3.75/4. (क) फिर भी यदि मध्यवर्ती (इंटरमीडिएट) ब्लाक रोक सिगनल से निकट वाले पिछले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बात की जानकारी हो कि ऐसा सिगनल खराब हो गया है, तो गाड़ी भेजने के पहले, वह मध्यवर्ती ब्लाक सिगनल एवं अगले ब्लाक स्टेशन के बीच के लिए "लाइन क्लियर" प्राप्त करेगा और इसके बाद अगले मध्यवर्ती (इंटरमीडिएट) ब्लाक रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में उस पर रुके बिना, पार करने के लिए लोको पायलट को लिखित प्राधिकार पत्र देगा। इस प्राधिकार पत्र में इस आशय से पृष्ठांकन किया जायेगा कि दूसरे स्टेशन तक ब्लाक खंड के लिए प्राइवेट नंबर के अन्तर्गत 'लाइन क्लियर' प्राप्त कर लिया गया है। अगले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से इस प्रकार प्राप्त प्राइवेट नम्बर को भी वह प्राधिकार पत्र में उद्धृत करेगा।

(ख) स्टेशन मास्टर जिसके साथ आई.बी.एस. सिगनल कार्यरत है, आगे वाले ब्लाक स्टेशन से पहली गाड़ी के पूर्ण आगमन की सूचना मिलने तक तीसरी गाड़ी आगे वाले ब्लाक सेक्शन में नहीं भेजेगा।

<u>टिप्पणी</u> :– उन खंडों पर, जहां ढाल अथवा अन्य स्थानीय परिस्थितियों के कारण लोको पायलट इंजन नहीं छोड़ सकता हो, वहां गार्ड को इंजन में आकर सहायता देने के लिए दो लंबी और दो छोटी सीटियां स्पष्ट रूप से बजायेगा। ऐसे मामलों में लोको पायलट की ड्यूटी गार्ड द्वारा निभायी जायेगी।

3.76. खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना– खराब सिगनल के ठीक होते ही स्टेशन मास्टर इस बात की सूचना उन अधिकारियों को देगा जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गई थी।

3.77. खराब या नुकसानग्रस्त काँटे (प्वाइन्ट) इत्यादि :–

(1) यदि काँटे (पाइंट) कैंची (क्रासिंग) या गार्ड रेल खराब या नुकसानग्रस्त हो जाती है तो जिस रेल सेवक के कार्यभार (चार्ज) में काँटों का प्रचालन है, वह उनको संरक्षित करेगा और तत्काल इस बात की सूचना स्टेशन मास्टर को देने की व्यवस्था करेगा।

(2) स्टेशन मास्टर, यह मालूम होते ही कि काँटे (प्वाइन्ट) आदि खराब या नुकसान ग्रस्त है, निम्नलिखित कार्यवाही करेगा, अर्थात् :–

(क) इनके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक से उसकी खराबी दूर करवाने की तुरन्त व्यवस्था करेगा,

(ख) गाड़ियों के निरापद (सुरक्षित) संचालन की व्यवस्था करेगा, तथा

(ग) खराबी ठीक होने तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखेगा।

स.नि.3.77/1. <u>खराब काँटे (प्वाइन्ट)</u> – स्टेशन मास्टर/के. स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर यह सूचना मिलने के बाद कि काँटे खराब हो गये हैं या किसी अन्य कारण से परिचालित नहीं हो रहे हैं तो वे संबंधित सिगनलों को और कांटों को सामान्य स्थिति में लाने का प्रयास अवश्य करेंगे एवं उन्हें फिर से संचालित करने का प्रयास करेंगे। यदि खराबी फिर भी दूर नहीं होती और सिगनल और दूर संचार के गियरों (पुर्जों) को अनुरक्षण करने वाले सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी उपलब्ध हो तो वे उन्हें शीघ्रतापूर्वक अवश्य सूचित करेंगे। यद्यपि जहाँ सिगनल और दूरसंचार कर्मचारी उपलब्ध न हो तो वह व्यक्तिगत रूप से कांटों का निरीक्षण करेगा और खराबी का पता लगाकर उसे दूर करने का प्रयास करेगा, यदि वह कर सकता है तो। यदि वह ऐसा न कर सके तो उसे शीघ्रतापूर्वक सर्व संबंधितों को सूचित करना चाहिए तथा गाड़ी संचालन हेतु संबंधित नियमों का अनुपालन करना चाहिए।

S.R. 3.75/3. If, however, the telephone provided at the Intermediate Block Stop signal post, is out of order and the Loco Pilot is unable to contact the station in rear, he shall wait for 5 minutes at the signal and if within this period the signal is not taken 'OFF' he may, after advising the Guard of this fact by sounding one long whistle which may be repeated as necessary and after exchanging all-right signal with him, pass the Intermediate Block Stop signal at 'On' and proceed cautiously into the block section ahead. When such a signal is passed in this manner, the speed of the train shall not exceed 15 KMPH if the visibility is good. Where, owing to any reason, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 10 KMPH. Loco Pilot shall be extremely vigilant and continue to proceed cautiously till he reaches the foot of next stop signal. Even if that signal is 'Off' the Loco Pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the same and will act upon it's indication only after he has reached it. After being received at the block station ahead, the Loco Pilot shall report the failure of the signal/the telephone, as the case may be, to the Station Master.

S.R.3.75/4.(a) However, if the Station Master of the block station immediately in rear of an Intermediate Block Stop Signal is aware that such a signal is defective, he shall, before dispatching a train, obtain 'Line Clear' for the block section between the intermediate Block Stop signal and the block station in advance and then issue a written authority to the Loco Pilot to pass the Intermediate Block Stop signal ahead at 'On' without stopping at the signal. An endorsement shall be made on such an authority that 'Line Clear' for the block section up to next station has been obtained under Private Number, quoting the Private Number so obtained from the station Master of the block station in advance.

(b) The Station Master of the block station working the intermediate block stop signal shall not despatch the third train till such time complete arrival of the first train has been received from the block station in advance.

Note:- On those sections, where due to gradients and other local conditions, the Loco Pilot cannot leave the engine. In such cases the duties of the Loco Pilot will devolve upon the Asstt Loco Pilot.

3.76. Intimation to officials when defects remedied - As soon as a defective signal has been put into good working order, the Station Master shall intimate the fact to the officials who were advised of its being defective.

3.77. Defective or damaged points etc.

(1) Whenever points, crossings or guardrails are defective or damaged, the railway servant in charge of operation of points shall protect them and immediately arrange to report the circumstances to the station Master.

(2) The Station Master, on becoming aware of such defective or damaged points etc. shall-

(a) immediately arrange to have the defect rectified by the railway servant responsible for their maintenance.

(b) arrange to ensure the safe passage of trains, and

(c) keep the signal or signals concerned at 'On' until the defect is rectified.

S.R. 3.77/1. Defective Points - On receipt of information that points are defective or cannot for any reason be fully operated, the SM, or the Cabin ASM/Cabin Master must normalise the signals and points concerned and attempt to re-operate them. If the defect still persists, and S&T staff responsible for the maintenance of S&T gears are available, they must be promptley advised. Where, however, such S&T staff are not available, he must personally inspect the points to find out the cause and remedy the defect, if he can. If he cannot, he must promptly advise "All Concerned."

स.नि. 3.77/2. क्षतिग्रस्त कांटे – स्टेशन मास्टर को क्षतिग्रस्त कांटों की तुरन्त जांच करनी चाहिए और जब तक खराबी दूर न कर दी जाए, तब तक क्षतिग्रस्त रेल पथ के ऊपर से सभी प्रकार के संचालन को रोकने के लिए कदम उठाने चाहिए।

स.नि. 3.77/3. लोको पायलट द्वारा कांटे अनुमुख दिशा से तोड़ते हुए जाना – यदि किसी कारण से कोई गाड़ी किसी अनुमुख कांटों को तोड़ते हुए निकल जाए, तो उस गाड़ी को किसी भी परिस्थिति में उस टूटे हुए अनुमुख कांटों पर से पीछे की ओर तब तक नहीं गुजारें जब तक या तो खराबी ठीक न कर दी जाए, या अगले संचालन के लिए उसे ठीक तरह से लगाकर क्लैम्प न कर दिया जाए, बशर्ते क्लैम्प करने के बाद कांटे के बीच खाली जगह/झिरी न रहे।

3.78. सिगनलों के बारे में इंजन चालक–दल के कर्तव्य –

(1) (क) लोको पायलट प्रत्येक सिगनल पर चाहे उसे उस सिगनल के दिखाए जाने का कारण ज्ञात है या नहीं फौरन ध्यान देगा और उसका पालन करेगा।

(ख) लोको पायलट सिगनलों पर ध्यान देने के अतिरिक्त चौकस और सतर्क रहेगा।

(2) (क) जब उसके इंजन से पटाखे फटे तब लोको पायलट रुक–रुक कर सीटी बजायेगा और आवश्यकतानुसार अपनी गाड़ी की गति कम करने के साथ ही साथ हर संभव सतर्कता बरतेगा, ताकि गाड़ी उसके पूर्णतया नियंत्रण में रहे और वह लाइन पर मौजूद किसी अवरोध से पहले रुक सके।

(ख) जिस स्थान पर उसके इंजन से पटाखे फटे थे, वहाँ से 1.5 कि.मी. आगे चलने के बाद यदि उसके इंजन से और कोई पटाखा नहीं फटता है, तब लोको पायलट पुनः प्राधिकृत गति पर आगे बढ़ सकता है, और –

(ग) लोको पायलट इस बात की रिपोर्ट अगले स्टेशन या केबिन को देगा।

(3) यदि धुंध या आँधी या किसी अन्य कारणवश सिगनल दिखने में कठिनाई होती है तो लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह नियंत्रित रखने के लिए सभी संभव सावधानियाँ बरतेगा।

(4) पटाखों के अलावा जब लोको पायलट को किसी अवरोध के लिए चेतावनी सिगनल दिखाई दे तब वह अपनी गाड़ी को तुरंत रोकेगा और चेतावनी सिगनल प्रदर्शित करने वाले की सूचना पर अथवा स्वयं द्वारा देखे गए अवरोध के आधार पर कार्रवाई करेगा। यदि चेतावनी सिगनल प्रदर्शित किए जाने के बारे में और ब्यौरा जानकारी में नहीं आता है तब स्थान और/अथवा चेतावनी का कारण सुनिश्चित करने के लिए दिन के समय एक मिनट और रात के समय दो मिनट रुकने के बाद सतर्क निगाह रखते हुए अगले ब्लाक स्टेशन तक जाएगा।

(5) लोको पायलट को रेल के जिस सेक्शन या सेक्शनों पर काम करना है वहां की संचालन पद्धति, सिगनलों की स्थिति और गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अपने आप को पूरी तरह परिचित रखना होगा। यदि वह रेल के किसी भाग से जिस पर उसे काम करना है, परिचित नहीं है तो वह किसी ऐसे अर्हित रेल सेवक की सहायता लेगा जो ऐसे भाग से परिचित हो।

स.नि.3.78/1. अनन्तर्पाशित सम्मुख कांटों पर लोको पायलट का कर्तव्य – यदि अनन्तर्पाशित स्टेशन के बाह्यतम सम्मुख कांटों पर वर्दी पहने हुए कोई रेल कर्मचारी तैनात न मिले, तो वह, मालगाड़ी के संबंध में उसकी रफ्तार कम करके 10 कि.मी. प्रति घंटा कर देगा और सवारी गाड़ी के संबंध में पूर्णतः रुककर सावधानी के साथ आगे बढ़ेगा। गाड़ी स्टेशन पर जाने के पश्चात् वह इसकी सूचना स्टेशन मास्टर व गाड़ी के गार्ड को देगा तथा गार्ड इस तथ्य को अपने जर्नल में लिखेगा। स्टेशन मास्टर तदर्थ समुचित व्यवस्था करेगा।

स.नि.3.78/2. सिगनलों को ध्यानपूर्वक देखने की आवश्यकता – किसी स्टेशन पर पहुंचते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय लोको पायलट प्रदर्शित किये गये विभिन्न सिगनलों को ध्यानपूर्वक इसलिये देखेगा कि :–

(क) वह अपनी गाड़ी को लागू होने वाले और लागू न होने वाले सिगनलों की पहचान कर सके।

(ख) वह अपनी गाड़ी को लागू होने वाले ऐसे सिगनलों के संकेत तब तक देख सके जब तक वह उनसे गुजर न जाए।

टिप्पणी :– स्टेशन पर आते समय अथवा स्टेशन से जाते समय चालक दल उन सभी सम्मुख काँटों की स्थिति को देखने के लिए जिम्मेदार होगा जहाँ कांटों के साथ काँटा संकेतक लगे हैं।

S.R. 3.77/2. Damaged Points- The Station Master must examine the damaged points immediately and take steps to prevent any movement over the damaged track until the defect has been rectified.

S.R. 3.77/3. Trailing through Points by Loco Pilots- If on any account a point is trailed through, the Loco Pilot must not under any circumstances back his train over the point trailed through before the defect to the point has either been rectified, or the Point been properly set and clamped for any further movement, provided that after clamping, the point does not gap.

3.78. Duties of locomotive engine crew in respect of signals-

(1) (a) The Loco Pilot shall pay immediate attention to and obey every signal whether the cause of the signal being shown is known to him or not.

(b) The Loco Pilot shall in addition to giving attention to signals, be vigilant and cautious.

(2) (a) When his engine explodes detonator(s); the Loco Pilot shall whistle intermittently and take every possible caution including reduction of speed as necessary, so as to have the train well under his control and be able to stop short of any obstruction on the line.

(b) after proceeding 1.5 kilometers from the place where his engine exploded detonator(s), if his engine does not explode any more detonator(s), the Loco Pilot may resume authorized speed, and

(c) The Loco Pilot shall report the incident to the next station or cabin.

(3) If in consequence of fog or storm or for any other reason, the view of the signals is obstructed, the Loco Pilot shall take every possible precaution, so as to have the train well under control.

(4) When the Loco Pilot notices a signal warning of an obstruction, except detonator(s), he will stop his train immediately and act on advice of the person exhibiting warning signal or on the basis of obstruction noticed by him. In case no further details of exhibition of warning signal are noticed after stopping for one minute by day and two minutes by night to ascertain the location and/or cause of the warning, he shall proceed cautiously upto the next block station, keeping a sharp look out.

(5) A Loco Pilot shall acquaint himself with the system of working, location of signals and other local conditions affecting the running of trains on a section or sections of the railway over which he is to work and if he is not so acquainted with any portion of the railway over which he is to work, obtain the services of a qualified railway servant who is conversant with it to assist him.

S.R.3.78/1. Non-Interlocked facing points- If the Loco Pilot finds that the outermost facing points at a Non Interlocked station are not manned by a railway servant in uniform he shall reduce speed to 10 Kms in case of goods trains and shall stop dead and proceed cautiously in case of passenger trains.

On arrival of his train at the station he shall advice the station Master and the Guard of the train and the later shall record this in the journal.

S.R.3.78/2. Need for careful attention- While approaching or leaving a station. the Loco Pilot shall pay careful attention to the various signals displayed in order-

(a) to distinguish between the signals applicable to train and those not applicable.

(b) to observe the aspect of such signals as are applicable to his train until he passes them.

Note: The Loco Pilot of a train shall be responsible for observing the position of all facing points fitted with point indicators, while arriving at or leaving a station.

स.नि.3.78/3. जब कभी धुंध कोहरा, तूफान या किसी अन्य अपवादात्मक कारणों से आगे की लाइन साफ दिखायी न देती हो, तो लोको पायलट सावधानी बरतेगा और अपनी गाड़ी की सुरक्षा को सुनिश्चित करके तथा आगे के अवरोध से, विशेष रूप से समपार (लेवेल) फाटकों पर यदि हो, तो होने वाले अवरोध से बचकर, गाड़ी पर नियंत्रण रखेगा।

स.नि.3.78/4. नई/दूसरी/तीसरी लाइन अथवा सेक्शन की जानकारी।

(i) लोको निरीक्षक तथा कर्मीदल सेट की प्रारंभिक रोड लर्निंग–लाइट इंजन से दिन में एक ट्रिप तथा रात्रि में एक ट्रिप।

(ii) पहली कुछ मालगाड़ियों के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को– प्रारंभिक रोड लर्निंग प्राप्त लोको निरीक्षक के साथ प्रशिक्षित किया जायेगा, जिसके अनुसार दिन के समय एक ट्रिप मालगाड़ी का संचालन करना होगा। उसके बाद बाकी मालगाड़ियों के लोको पायलटों को गाड़ी में प्रशिक्षित कार्यरत कर्मीदल के साथ फुटप्लेट पर दिन के समय एक ट्रिप और रात के समय एक ट्रिप रोड लर्निंग दी जाएगी। इसके बाद लोको पायलट/सहायक लोको पायलट उस लाइन/सेक्शन पर गाड़ी संचालन के लिए पात्र हो जाएगा।

(iii) यात्री गाड़ियों के लोको पायलट – कार्यरत गाड़ी कर्मीदल के साथ दिन में दो ट्रिप और रात में एक ट्रिप फुटप्लेट पर। उसके बाद लोको पायलट यात्री गाड़ी चलाने के लिए योग्य हो जाएगा।

नोट – इंजन कर्मीदल के मार्गदर्शन के लिए नई/दूसरी/तीसरी लाइन/सेक्शन के लिए सिगनल लोकेशन सारिणी तत्काल संदर्भ के लिए उपलब्ध कराई जाएगी।

स.नि.3.78/5. यदि लोको पायलट ने किसी सेक्शन में काफी समय से कार्य नहीं किया है, तब वह निम्नानुसार रोड लर्निंग प्राप्त कर मार्ग की पुनः जानकारी प्राप्त करेगा–

अनुपस्थिति की अवधि	रोड लर्निंग के लिए ट्रिपों की संख्या	
	दिन में	रात में
तीन माह से अधिक	1	1
एक वर्ष से अधिक	2	1

IndiaCode

3.79. बुलावा (कालिंग आन) सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य – जहां रोक (स्टाप) सिगनल के नीचे बुलावा (कालिंग आन) सिगनल लगा है, वहां हर एक गाड़ी के लोको पायलट का मार्गदर्शन सदैव उस रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत द्वारा निर्देशित होगा। यदि वह रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' है तो वह गाड़ी को रोक देगा। तत्पश्चात् यदि वह यह देखता है कि बुलावा (कालिंग आन) सिगनल 'ऑफ' कर दिया गया है तो वह गाड़ी को रोक देने के बाद सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ाएगा और किसी भी अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

3.80. आगमन रोक (एप्रोच स्टाप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य :–

(1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (राउटिंग) सिगनल को, 'ऑन' स्थिति में खराब होने पर तब तक पार नहीं करेगा, जब तक कि :–

(क) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने की सूचना प्राप्त नहीं कर ली है और उसे सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक से "आगे बढ़ो" हैंड सिगनल नहीं मिल गया है, अथवा

(ख) गाड़ी रोकने के बाद, उसे या तो स्टेशन मास्टर से ऐसे सिगनल से आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं मिल गया है या 'ऑफ' स्थिति में बुलावा (कालिंग–आन) सिगनल द्वारा प्राधिकृत नहीं कर दिया है या विशेष अनुदेशों के अनुसार सिगनल पोस्ट पर लगे टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर से अधिकार प्राप्त नहीं हो गया है।

(2) गाड़ी का लोको पायलट बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (राउटिंग) सिगनल को 'ऑन' अथवा खराब होने की स्थिति में पार करते समय यह सुनिश्चित कर लेगा कि उसकी गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है।

S.R.3.78/3. Whenever due to fog, heavy dust, storm or for any exceptional circumstances the visibility of the line ahead is impaired, the Loco Pilot shall excercise caution and keep his train under control ensuring the safety of the train and of any obstruction ahead particularly at level crossing gates, it any.

S.R.3.78/4. Acquaintance of new/2nd/3rd line or section.

(i) initial road learning of Loco Inspector and set of crew - one trip in day and one trip in night on a light engine.

(ii) Loco Pilots of first few goods trains- One trip in day and one trip in night working a goods train with a Loco Inspector, who has done initial road learning. Thereafter, Loco Pilots of other goods trains shall be given road learning for one trip in day and one trip in night on footplate of a train with working crew. After this the Loco Pilot will be eligible for working of a train on that line/section.

(iii) Loco Pilot of passenger carrying trains- Two trips in day and one trip in night on footplate of a train with working crew. Thereafter, Loco Pilot becomes eligible for working of passenger carrying trains.

Note: In order to guide the engine crew, a signal location table for the new / 2nd/3rd line/section shall be provided to the crew as a ready reference.

S.R.3.78/5. In case, the Loco Pilot/Guard has not worked in the section for a long period, he shall re-acquaint himself by undertaking road learning as mentioned below-

Period of absence	No. of trips for road learning	
	During day	During night
over 3 months	1	1
over one year	2	1

3.79. Duties of Loco Pilot in respect of a Calling-on signal- The Loco Pilot of a train shall be guided always by the indication of the stop signal below which the Calling on signal is fixed. If this Stop Signal is at 'On' he shall bring his train to a stop. If he finds that the Calling-on Signal is taken 'Off', he shall, after bringing his train to a Stop, draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

3.80. Duties of Loco Pilot when an approach Stop signal is 'On' or defective -

(1) The Loco Pilot of a train shall not pass an Outer, a Home or a routing signal that refers to him, when it is 'On' or defective unless -

(a) he has, at a previous station, received notice in writing specifying that the signal is out of order and unless he also receives a Proceed hand signal from a railway servant in uniform at the foot of such signal; or

(b) after coming to a stand, he is either given a written authority by the Station Master to proceed to pass such signal or is auhorised by a Calling on signal in the 'Off' position or is authorised by the Station Master over the signal post telephone in accordance with special instructions.

(2) The Loco Pilot of a train while passing an Outer, a Home or a Routing signal, when it is 'On' or defective, shall ensure that the speed of his train does not exceed 15 Kilometers an hour.

स.नि.3.80/1. जब कोई आगमन सिगनल 'ऑन' हो या खराब हो जाए, तब लोको पायलट का कर्तव्य – किसी गाड़ी का लोको पायलट अपने निर्दिष्ट किसी स्थावर आगमन सिगनल को, जब वह 'ऑन' हो या खराब हो, तब तक पार नहीं करेगा जब तक कि :–

(क) पिछले या पिछले नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर से उस खराब सिगनल/सिगनलों को पार करने के लिए लिखित प्राधिकार न मिल गया हो और इसके साथ उसे खराब सिगनल/सिगनलों के पास से "आगे बढ़ो" हाथ सिगनल न मिल गया हो।

(ख) खराब सिगनल पर रुक जाने के बाद उसे ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर द्वारा फार्म टी/369(3बी) पर एक लिखित अनुमति न मिल गई हो और वर्दीधारी प्वाइंट्समैन द्वारा उसे हाथ सिगनल न दिखाया गया हो।

3.81. प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य :–

(1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' या खराब होने पर, तब तक पार नहीं करेगा, जब तक कि उसकी गाड़ी उस स्टेशन पर, जहां खराब सिगनल स्थित है, आकर रुक नहीं जाती और उसे पार करने के लिए निम्नलिखित रूप में प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता, अर्थात्

(क) स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति मिलने के अतिरिक्त प्रस्थान सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर वह उसे तब तक पार नहीं करेगा जब तक कि उसे सिगनल पर तैनात किसी यथा विधि प्राधिकृत स्टेशन कर्मचारी से आगे बढ़ो हाथ सिगनल नहीं मिल जाता ।

(ख) यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अनुसार अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन बुलावा (कालिंग आन) सिगनल की व्यवस्था है, तो उसे 'ऑफ' करके;

(2) अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर, वह उसे तब तक पार नहीं करेगा तब तक कि संचालन पद्धति के अधीन उसके पास समुचित प्रस्थान प्राधिकार न हो।

स.नि.3.81/1. प्रस्थान सिगनलों के खराब या 'ऑन' होने पर लोको पायलट के कर्तव्य :– जब कांटों का बचाव करने वाले प्रस्थान रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना हो, तो लोको पायलट को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ऐसे काँटों को पार करते समय उसकी गाड़ी की रफ्तार 15 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक न हो।

3.82. परिचालित (रनिंग) लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति – लोको पायलट अपने इंजन को किसी परिचालित लाइन पर या उसके पार तब तक नहीं ले जायेगा जब तक कि उसे स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती और वह इस सम्बन्ध में आश्वस्त नहीं हो जाता कि सभी सही सिगनल प्रदर्शित कर दिए गए हैं।

3.83. सिगनलों के बारे में इंजन चालक दल की सहायता –

(1) लोको पायलट और यथास्थिति, सहायक लोको पायलट अपनी गाड़ी के संचालन संबंधी प्रत्येक सिगनल के दिखाई देते ही उसे पहचानेंगे। वे पुकार कर दूसरे को सिगनल के संकेत बतायेंगे।

(2) सहायक लोको पायलट, 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 उपबन्ध, लोको पायलट को सिगनलों को देखने से और उसके पालन की जिम्मेदारी से किसी भी प्रकार मुक्त नहीं करेंगे।

स.नि.3.83/1. स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर/केबिनमैन तथा प्वाइंट्समैन/पोर्टर से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान लोको पायलट अपनी ओर से तथा सहायक लोको पायलट अपनी ओर से करेंगे।

3.84. किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के संबंध में लोको पायलटों के कर्तव्य – उन परिस्थितियों के सिवाय, जहां उसके विपरीत विशेष अनुदेश दिए गए हैं, जब किसी गाड़ी में 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 सिगनल या इंजनों के लोको पायलट सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट की तरफ देखते रहेंगे और उससे संकेत लेंगे।

स.नि.3.84/1. जुडवाँ (कॅपल्ड) इंजनों के लोको पायलट के कर्तव्य :– जब किसी गाड़ी में दो इंजन लगे हों, तो अगले इंजन का लोको पायलट गाड़ी का कार्यभारी होगा और वह, लाइन क्लियर, टोकन या प्रस्थान अनुज्ञा पत्र और स्टार्टिंग परमिट, सतर्कता आदेशों को, जब जारी किये जायेंगे, प्राप्त करेगा तथापि अगला लोको पायलट इस बात की स्वयं तसल्ली करेगा कि दूसरे लोको पायलट ने सतर्कता आदेश नोट कर लिये हैं।

S.R. 3.80/1. Loco Pilot's duty when an approach Stop signal is 'On' or defective- The Loco Pilot of a train must not pass a fixed approach Stop signal which refers to him when it is 'On' or defective unless-

(a) he has received a written authority from the Station Master of the Station in rear or the nominated station in rear authorising him to pass such defective signal/signals and also he has received a Proceed hand signal at the foot of the defective signal/signals, or

(b) after coming to a stop at the defective signal he is given a written permission on Form T/369(3b) by the Station Master on duty and is also signalled to pass by the Pointsman/Porter in uniform.

3.81. Duties of Loco Pilot when a departure Stop signal is 'On' or defective -

(1) The Loco Pilot of a train shall not pass a departure Stop signal that refers to him, when it is 'On' or defective, unless his train has been brought to a stop at the station where the defective signal is situated and he is authorised to do so -

(a) by a written permission from the Station Master, in addition, in the case of a Starter, Or Advanced Starter protecting points, he shall not pass such signals, when "ON" or defective. Unless he also received a "Proceed" hand signal from a duty authorised member of the station staff posted at the signal, or

(b) by taking 'Off' the calling-on-signal, if provided under approved special instructions, vide sub-rule (2) of Rule 3.13.

(2) In the case of a last Stop signal, he shall not pass such signal, when 'On' or defective, unless he is also in possession of a proper authority to proceed under the system of working.

S.R.3.81/1. Loco Pilot's duties when Departure signals defective or 'ON' - When departure Stop signal protecting the points is to be passed at 'On' the Loco Pilot shall ensure that while passing over such points, the speed of his train does not exceed 15 kilometers an hour.

3.82. Permission before entering on or crossing a running line No Loco Pilot shall take his engine on or across any running line until he has obtained the permission of the Station Master and has ensured himself that all the correct signals have been shown.

3.83. Assistance of the engine crew regarding signals

(1) The Loco Pilot and the Assistant Loco Pilot, as the case may be, shall identify each signal affecting the movement of the train as soon as it becomes visible. They shall call out the aspects of the signals to each other.

(2) The Assistant Loco Pilot shall, when not otherwise engaged, assist the Loco Pilot in exchanging signals as required.

(3) The Provisions of sub-rules (1) and (2) shall, in no way, absolve the Loco Pilot of his responsibility in respect of observance of and compliance with the signals.

S.R. 3.83/1 Loco Pilot and Assistant Loco Pilot shall exchange all right signal with Station Master, Cabin Master/Cabin man and Pointsman / Porter from their respective (own) side.

3.84. Duties of Loco Pilots as to signals when two or more engines are attached to train When two or more engines are attached to a train, the Loco Pilot of the leading engine shall be responsible for the observance of and compliance with the signals and the Loco Pilot, or

Loco Pilots of other engine or engines shall watch for and take signals from the Loco Pilots of the leading engine, except in the cases where special instructions are issued to the contrary.

S.R. 3.84/1. Loco Pilot's duties of Coupled engines- When two engines are attached to a train, the Loco Pilot of the leading engine will be in charge of the train, and will received the Line Clear Token or Starting Permit and Caution Orders when issued. The second Loco Pilot should, however, satisfy himself that everything is in order, correct signals given, etc. The leading Loco Pilot will satisfy himself that the other Loco Pilots have noted the Caution Orders.

3.85. सिगनलों की खराबी की रिपोर्ट करना –

(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 कुछ छिप गई है या उसका प्रकाश इतना तेज नहीं है कि संकेत साफ–साफ दिखाई पड़े तो वह अगले स्टेशन पर, जहां गाड़ी रुके इस बात की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर से करेगा।

(2) लोको पायलट या गार्ड से ऐसी रिपोर्ट मिलने पर स्टेशन मास्टर तुरन्त ही इसकी सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को देगा जो उसे ठीक करायेगा।

स.नि.3.85 / 1. लोको पायलट क्रू बुकिंग लाबी पर उपलब्ध सम्बन्धित रजिस्टर में सिगनल, रेल पथ, स्टेशन वर्किंग, ओ.एच. ई. एवं अन्य खराबी जो कि वह स्टेशन / मार्ग में देखता है, लिखेगा / क्रू बुकिंग लाबी प्रभारी उन खराबियों के बारे में तुरन्त सुधारने हेतु सर्वसम्बन्धित को सूचनार्थ उत्तरदायी होगा। लॉबी प्रभारी यह भी सुनिश्चित करेगा कि उक्त खराबियों की सुधार अनुपालन रपट चालक दल को सूचनार्थ संबंधित पंजी में दर्ज कर दी जाये।

IndiaCode

3.85. Reporting of defects in signals-

(1) Should a Loco Pilot or a Guard observe that a signal is rendered imperfectly visible by branches of trees or by any other cause, or that a signal light is partially obscured or not burning brightly enough to give a clear aspect, he shall report the matter to the Station Master at the next station at which the train stops.

(2) When such a report is made by a Loco Pilot or a Guard, the Station Master shall take immediate steps to advise the Station Master concerned who shall get it rectified.

S.R. 3.85/1. The Loco Pilot shall report signal, track, station working, OHE and other irregularities noticed at stations or enroute in concerned register maintained in crew lobby. It will be responsibilities of crew lobby incharge to relay such abnormalities to the all concerned for immediate action.

IndiaCode

अध्याय – 4

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क. गाड़ियों की समय पाबन्दी तथा उनका परिचालन

4.01. मानक समय – स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जायेगा जिसकी सूचना निर्धारित रीति से, रेल के सब प्रमुख स्टेशनों को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जाएगी।

स.नि.4.01/1. ड्यूटी का खण्ड नियंत्रक नियंत्रित खण्ड के स्टेशनों को 16.00 बजे समय संकेत प्रेषित करेगा। यदि खण्ड नियंत्रक की ड्यूटी 16.00 बजे बदलती हो तो ड्यूटी से जाने वाला खण्ड नियंत्रक संकेत प्रेषित करेगा। नियंत्रण रहित खण्ड पर नियंत्रक स्टेशन द्वारा टेलीफोन पर समय संकेत प्रेषित किया जायेगा।

4.02. विज्ञापित समय की पाबंदी – कोई भी सवारी या मिली–जुली गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

स.नि.4.02/1. <u>गाड़ियों का समय पालन</u> –

(क) जब गाड़ी देरी से चल रही है तो देरी को कम करने के लिए स्टेशनों पर हर प्रकार का प्रयत्न किया जाना चाहिए। प्रस्थान सिगनल को "ऑफ" करने में देरी नहीं की जानी चाहिए।

(ख) लोको पायलटों को सतर्क रहना चाहिए तथा गार्ड से सिगनल मिलने तथा इस बात से स्वयं पूर्णरूप से संतुष्ट होने पर कि प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ' कर दिया गया है और इकहरी लाइन पर सही प्रस्थान प्राधिकार प्राप्त हो गया है, उसके तुरन्त बाद अपनी गाड़ी रवाना करनी चाहिए।

(ग) यदि गाड़ियां देरी से चल रही हैं तो उनके रुकने (हाल्ट) के समय को कम करके रवाना होने के लिए प्रस्थान प्राधिकार दिया जा सकता है। लेकिन कोई भी सवारी ले जाने वाली गाड़ी सार्वजनिक समयसारणी में दिखाये गये उनके प्रस्थान समय से पहले रवाना नहीं होगी।

4.03. घड़ी मिलाना – गाड़ी के अंतिम स्टेशनों से या चालक दल बदली स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, गार्ड अपनी घड़ी को स्टेशन या ड्यूटी 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 ले।

4.04. गाड़ी के चालक दल के लिए उपस्थिति का समय – प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, या सहायक लोको पायलट विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।

स.नि.4.04/1. <u>गार्डों को ड्यूटी पर कब आना चाहिए</u> – सवारी गाड़ी के गार्डों को गाड़ी छूटने के निर्धारित समय से कम से कम 30 मिनट पहले ड्यूटी पर आना चाहिए। टर्मिनल यार्डों से प्रारंभ होने वाली मालगाड़ियों के संबंध में गार्डों को गाड़ी छूटने के कम से कम 45 मिनट पहले ड्यूटी पर आना चाहिए। मध्यवर्ती स्टेशनों पर जहां गाड़ी का कर्मीदल/गार्ड बदलता है वहां पर उपस्थित होने का समय मंडल रेल प्रबंधक द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

स.नि. 4.04/2. <u>लोको पायलटों एवं सहायक लोको पायलटों की उपस्थिति</u> – लोको पायलटों एवं सहायक लोको पायलटों, को उनकी गाड़ी छूटने के पहले उस समय पर उपस्थित होकर हस्ताक्षर (साइन ऑन) करना चाहिए जो मंडल रेल प्रबन्धक द्वारा निर्धारित किया गया हो। आवश्यक समय की गणना के लिए निम्नलिखित समय निर्धारित किया गया है :–

(क) 'साइन' करने के पश्चात शेड में इंजन की जांच करने और उसका चार्ज लेने के लिए 30 मिनट।

(ख) लोको शेड से गाड़ी तक जाने के लिए जितना समय आवश्यक हो उतने समय की गणना प्रत्येक स्टेशन के लिए वास्तविक समय के औसत आधार पर अलग–अलग की जानी चाहिए।

(ग) गाड़ियों के प्रस्थान समय से पूर्व अतिरिक्त शंटिंग 15 मिनट।

उन्हें यात्रा समाप्त करके लोको शेड आने के पश्चात् अपने इंजनों पर उतने समय तक अवश्य रहना चाहिए, जितना समय उनके इंजनों की जांच करने, मरम्मत बुक करने या अन्य आवश्यक कामों के लिए निर्धारित किया गया हो।

CHAPTER-IV

WORKING OF TRAINS GENERALLY

A. Timing and Running of Trains

4.01. Standard time-The working of trains between stations shall be regulated by the standard time prescribed by the Government of India, which shall be transmitted daily to all the principal stations of the Railway at 16.00 hours in the manner prescribed.

S.R.4.01/1.The Section Controller on duty at 16.00 hours shall transmit the time signal to the stations in the section controlled by him. In case the duty of the Section Controller changes at 16.00 hrs. the out going Section Controller shall transmit the signal. In the non-controlled section, the time shall be relayed by the controlling station on phone.

4.02. Adherence to advertised time:- No passenger train or mixed train shall be dispatched from a station before the advertised time.

S.R.4.02/1. Punctuality of trains-

(a) Every endeavor must be made to make up time at stations when a train is running late. No delay must take place in taking 'Off' the departure signals.

(b) Loco Pilots must be on the alert and start their trains immediately they have received the Guard's signal and have satisfied themselves that the departure signals have been taken 'Off' and, on the single, line, the correct 'Authority to proceed' has been received.

(c) Trains, if running late, may be allowed to start if the full halt allowed for the train has not elapsed; but no train carrying passengers must start before the departure time shown in the Public Time Table.

IndiaCode

4.03. Setting watch:- Before a train starts from a terminal or crew changing station, the Guard shall set his watch by the station clock or the clock at the authorized place of reporting for duty and communicate the time to the Loco Pilot who shall set his watch accordingly.

4.04. Time of attendance for train crew:- Every Guard, Loco Pilot or Assistant Loco Pilot shall be in attendance for duty at such place and at such time as may be prescribed by special instructions.

S.R.4.4./1. Attendance of Guards- Passenger Guards must report for duty at least 30 minutes before the scheduled departure of the train. In the case of goods trains originating from a terminal yard, the Guards shall appear on duty at least 45 minutes before the train is scheduled to leave. At intermediate points where only the change of Train Crew/Guard takes place, the time of attendance will be prescribed by the Divisional Railway Manager.

S.R.4.04/2. Attendance of Loco Pilots and Assistant Loco Pilots- Loco Pilots and Assistant Loco Pilots must 'Sign on' at such time in advance of the Starting time of their trains, as the Divisional Railway Manager will fix. In the Calculation of the time required. The following will be allowed for-

(a) 30 minutes for examining and taking over engine in shed after 'Signing on' duty.

(b) Such time as is required for the journey between the shed and the train. This time should be calculated for each separate station, on an average of the actual time required.

(c) 15 minutes for free shunting time before the departure time of the trains.

They must also remain with their engines on arrival at the shed after finishing a journey for such time as may be prescribed for the purpose of examining their engines, booking repairs, or such other work as may be necessary.

4.05. सही परिचालित लाइन – लोको पायलट अपनी गाड़ी सही परिचालित लाइन पर ही ले जाएगा।

4.06. परिचालन की दिशा –

(1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया हो, दोहरी लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बाईं तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।

(2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तार लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियां चलें, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जायेगा।

4.07. कार्य संचालन सारणी तथा मानक आयामों की अनुसूची देना –

(1) तत्समय प्रवृत कार्य संचालन सारणी की एकप्रति प्रत्येक स्टेशन गार्ड, लोको पायलट, रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और ऐसे किसी भी अन्य रेल सेवक को दी जाएगी जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान उसके प्रयोग की आवश्यकता है।

(2) कार्य संचालन सारणी प्रकाशित हो जाने पर, उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भी दी जायेगी।

(3) तत्समय प्रवृत्त मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जायेगी।

ख. गाड़ियों की गति

4.08 साधारण गति सीमा

(1) (क) 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।

(ख) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति – प्रतिबंध, कार्य संचालन सारणी में दिखाये जाएंगे।

(ग) लोको पायलट तब तक के सिवाय जब कि किसी विद्युत रेल इंजन के मामले में कोई एक गति मापी मीटर अथवा अन्य इंजनों के मामले में दो गति मापी मीटर खराब हों, खण्ड के लिए स्वीकृत गति का पालन करेगा। ऐसे खराब गति मापी मीटरों के मामले में सवारी गाड़ियों की अधिकतम अनुज्ञेय गति और निर्धारित गति दोनों को, अन्यथा अनुज्ञेय गति से दस प्रतिशत कम किया जायेगा।

स्वचल सिगनलिंग क्षेत्र में जब मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू हो और कोहरे या अन्य किसी कारण से दृश्यता साफ नहीं है तब लोको पायलट स.नि. 4.08/1 (A) एवं (B) का अनुपालन करेंगे जबकि दृश्यता साफ होने की दशा में सिवाय अन्य किसी लागू गति प्रतिबंध के वह (लोको पायलट) गाड़ी को अधिकतम अनुज्ञेय (परमिसबल) गति से चला सकते हैं।

(2) लोको पायलट –

(क) गाड़ी के परिचालन का विनिमय और नियंत्रण कार्य संचालन सारणी के अनुसार करेगा, जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो न समय की ही हानि हो, तथा

(ख) दो स्टेशनों के बीच उससे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यचालन समय सारिणी (वर्किंग टाइम टेबल) में, इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबंधों का पालन करेगा।

(3) यदि लोको पायलट को सूचना देना आवश्यक है कि कहां पर गाड़ियां 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 में विनिर्दिष्ट नियमों के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।

स.नि.4.08/1.

क. लोको पायलट गाड़ी को उस गति से चलाएगा जिस गति पर वह ब्रेक पावर, लोड, दृश्यता इत्यादि के आधार पर अपनी गाड़ी को नियंत्रित कर सके।

ख. घने कोहरे अथवा तूफानी मौसम में दृश्यता खराब होने के दौरान –

(क) पूर्ण ब्लाक सेक्शन में – लोको पायलट 60 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक की गति पर गाड़ी नहीं चलाएगा, और

(ख) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में –

(i) हरा संकेत पर सिगनल को पार करने पर लोको पायलट 60 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक की गति पर गाड़ी नहीं चलाएगा, और

4.05. Proper running line:- The Loco Pilot shall take his train along the proper running line.

4.06. Direction of running-

(1) On a double line, every train shall run on the left hand line, unless otherwise prescribed by special instructions.

(2) If there are two or more parallel lines, the direction in which trains are to run on each line shall be prescribed by special instructions.

4.07. Supply of Working Time Table and Schedule of Standard Dimensions-

(1) A copy of the Working Time Table for the time being in force shall be supplied to each Station, Guard, Loco Pilot, Inspector of Way or Works and any other railway servant requiring the use of the Working Time Table during the course of his duties.

(2) A copy of the Working Time Table shall, on issue, be supplied to the commissioner of Railway Safety.

(3) A copy of the Schedule of Standard Dimensions for the time being in force shall be supplied to each Inspector of Way or works and train Examiner.

B. Speed of Trains

4.08. Limits of speed generally-

(1) (a) Every train shall be run on each section of the railway within the limits of speed sanctioned for that section by approved special instructions.

(b) The Sectional speed sanctioned and permanent speed restrictions shall be shown in the working Time Table.

(c) "The Loco Pilot shall observe the sanctioned sectional speed except when either one speedometer in case of electric loco or two speedometers in case of other locomotives are defective. In such cases of defective speedometers both the maximum permissible speed and booked speed of coaching trains shall be reduced by ten percent from the speed otherwise permissible.

In Automatic Signalling Territory, when Modified Automatic Signalling System to introduced and visibility is not clear due to fog or any other reason, the loco Pilot shall comply with SR4.08/1(A) & (B) Where as in case of clear visibility he can run the train at maximum permissible speed except any other speed restrictions imposed.

(2) The Loco Pilot shall-

(a) regulate and control the running of the train according to the Working Time Table, so as to avoid either excessive speed or loss of time, and

(b) not make up between any two stations more time than is allowed in this behalf in the Working Time Table, and shall also observe all speed restrictions.

(3) When it is necessary to indicate to the Loco Pilot where trains are to run at a restricted speed or where trains have to come to a stop due to the line being under repairs or due to any other obstructions, action shall be taken as specified in Rule 15.09.

S.R.4.08/1. (A) The Loco Pilot shall run the train at a speed at which he can control the train depending on brake power load, visibility etc.

(B) During thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility-

(a) In Absolute Block Section - The Loco Pilot shall run the train at a speed not exceeding 60kmph: and

(b) In Automatic Signalling Territory-

(i) On passing a signal with 'Green' aspect, the Loco Pilot shall run the train at a speed not exceeding 60 kmph: and

(ii) दो पीला संकेत पर सिगनल को पार करने पर लोको पायलट सतर्क गति से गाड़ी को चलाएगा ताकि अगले रोक सिगनल पर अथवा किसी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहे।

(iii) एक पीला संकेत पर सिगनल को पार करने पर लोको पायलट सतर्क गति से गाड़ी को चलाएगा ताकि अगले रोक सिगनल पर अथवा किसी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहे।

(ग) स्वचल सिगनलिंग क्षेत्र में जब मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू हो और कोहरे या अन्य किसी कारण से दृश्यता साफ नहीं है तब लोको पायलट स.नि. 4.08/1 (A) एवं (B) का अनुपालन करेंगे जबकि दृश्यता साफ होने की दशा में सिवाय अन्य किसी लागू गति प्रतिबंध के वह (लोको पायलट) गाड़ी को अधिकतम अनुज्ञेय (परमिसबल) गति से चला सकते हैं।

स.नि.4.08/2. डॉक प्लेटफार्म पर प्रवेश करते समय गाडी की गति – डॉक प्लेटफार्म की लाइनों पर प्रवेश करते समय गाड़ी की गति 10 कि.मी. प्रघं. से अधिक नहीं होगी।

4.09. सतर्कता आदेश –

(1) जब कभी, लाइन की मरम्मत हो रही है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है तो लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटरों में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहां सावधानी आवश्यक है, गाड़ी रुकने से ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जायेगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

(2) उपनियम (1) वहाँ लागू नहीं होगा जहाँ अधिक समय से लगातार मरम्मत चल रही है और स्थावर सिगनल ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिये गए हैं और संबंधित चल कर्मचारी को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।

(3) उपनियम (1) में निर्दिष्ट सतर्कता आदेश को सफेद कागज पर नीले या काले फॉन्ट में या टंकित रूप में या कम्प्यूटर से तैयार किया जाएगा और ध्यानकर्षण हेतु फार्म के ऊपर उपयुक्त फॉन्ट साइज बोल्ड अक्षरों में ''सतर्कता आदेश'' स्पष्ट रूप से लिखा जाएगा और उस पर पूर्ण हस्ताक्षर किया जाएगा।'

स.नि.4.09/1. I. जब गति प्रतिबंध या रेल पथ ऊपरी उपस्कर (ओ.एच.ई.) सिगनलिंग और अंतर्पाशन उपस्कर आदि को हुई क्षतियों के कारण या अन्य किसी कारण से जिससे सुरक्षा को खतरा हो, लोको पायलट को सतर्क करने के लिए विशेष अनुदेश देना आवश्यक हो तो ड्यूटी वाला स्टेशन मास्टर, लोको पायलट एवं गार्ड को सफेद कागज पर छपे हुए फार्म टी/409(2) में उल्लिखित प्रावधान के बावजूद भी सामान्य नियम 4.09/1 के उपबन्ध लागू होंगे और सभी अस्थाई गति प्रतिबन्धों के लिए सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जाना चाहिए। उन ब्लाक खण्डों पर जहां स्थाई गति प्रतिबन्ध लागू हो, नोटिस स्टेशन/पिछले स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक न होगा। परिस्थितियां नीचे लिखे अनुसार हैं–

(1) जब स्टेशन सीमा के अन्दर या बाहर इंजीनियरिंग अथवा मरम्मत कार्य किया जा रहा हो।

टिप्पणी – सामान्य नियम 4.09/2 में उल्लिखित प्रावधान के बावजूद भी सामान्य नियम 4.09/1 के उपबन्ध लागू होंगी और सभी अस्थाई गति प्रतिबन्धों के लिए सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जाना चाहिए। उन ब्लाक खण्डों पर जहां स्थाई गति प्रतिबन्ध लागू हो, नोटिस स्टेशन/पिछले स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक न होगा।

(2) जब लोको पायलट द्वारा गाड़ी की विषम रफ्तार या भारी झटकों (हेवी लर्च) की शिकायत की जाए।

(3) जब कोई गश्त लगाने वाला (पेट्रोलमैन) स्टेशन पर निर्धारित समय पर पहुँचने के 15 मिनट बाद तक सूचना न दे।

(4) नदियों या बांधों की असुरक्षित स्थिति।

(5) जब पुलों पर पानी की सतह खतरे के निशान से ऊपर हो जाय।

(6) जब फाटक सिगनल के खराब होने की सूचना मिले।

(7) जब इस बात की शंका या संदेह हो कि पहले वाली गाड़ी के गुजरने के दौरान ब्लाक खंड प्रभावित या अवरूद्ध हो गया है।

(8) जब ट्राली या लारी नियमों में बतायी गयी व्यवस्था के अनुसार खंड में कार्य कर रही हो।

(9) जब खण्ड पर नया सिगनल लगाया गया हो अथवा दूसरे स्थान पर लगाया गया हो।

(10) यदि दोहरी लाइन खंड पर जाने वाली सवारी गाड़ी अपने सामान्य चलन (रनिंग टाइम) से 10 मिनट या माल गाड़ी 20 मिनट के अन्दर नही आती।

(11) जब ऊपरी उपस्कर (ओ.एच.ई.) खराब हो गया हो या उसकी मरम्मत की जा रही हो।

(ii) On passing a signal with 'Double Yellow' aspect, the Loco pilot shall run the train at a speed not exceeding 30 kmph: and

(iii) On passing a signal with 'Single Yellow' aspect, the Loco Pilot shall run the train at cautious speed, so as to be prepared to stop at the next stop signal or short of any obstruction.

(C) In Automatic Signalling Territory, when Modified Automatic Signalling system is introduced and visibility is not clear due to fog or any other reason, the Loco Pilot shall comply with SR 4.08/1 (A) & (B) whereas in case of clear visibility he can run the train at maximum permissible speed except any other speed restrictions imposed.

S.R. 4.08/2. Speed of Trains entering dock platform- The Speed of trains while entering dock platform lines shall not exceed 10 KMPH.

4.09. Caution Order -

(1) Whenever, in consequence of the line being under repair or for any other reason, special precautions are necessary, a Caution Order detailing the kilometres between which such precautions are necessary, the reasons for taking such precautions, and the speed at which a train shall travel, shall be handed to the Loco Pilot at the stopping station immediately short of the place where such precautions are necessary, or at such other stations and in such manner, as prescribed under special instructions.

(2) Sub-rule (I) does not apply in the case of long continued repairs when fixed signals are provided at an adequate distance short of such place and have been notified to the running staff concerned.

(3) The Caution Order referred to in sub rule (1) shall be on white paper in blue or black font or typed or made out on computers with the word 'CAUTION ORDER' written on top of Form in bold letters of appropriate font size to draw attention distinctly and signed in full.'

S.R.4.09/1. I. When it is necessary to give a Loco Pilot special instructions in regard to restriction of speed, need for observing caution due to damage, repairs to track overhead equipment, signalling and interlocking equipment or for any other reason endangering safety, a caution order on form T/409 on white paper shall be issued to the Loco Pilot and the Guard by the Station Master on duty. The circumstances are listed below.

(1) When engineering works or repairs are undertaken inside or outside station limit.

Note: Not withstanding anything contained in G.R. 4.09/(2), Provisions of G.R. 4.09(1)shall apply and caution order for all temporary speed restrictions must be issued. For block section where permanent speed restriction provided, caution order need not be issued by notice station or by station immediately preceding that section.

(2) When rough running or heavy lurch is reported by the Loco Pilot.

(3) When any patrolman does not report within 15 minutes of his scheduled arrival at the station.

(4) Unsafe condition of bunds of tanks or rivers.

(5) When water level rises over the danger level marked at bridges.

(6) When Gate signals are reported to be defective.

(7) When there is doubt or suspicion that a block section may have been affected or obstructed during the passage of an earlier train.

(8) Trolley or lorry working in section, as required under the rules.

(9) When a signal is newly erected or resited on the sections.

(10) On a double line section if a passenger train does not arrive within 10 minutes or a goods train within 20 minutes of its normal running time, for train proceeding in opposite direction.

(11) When overhead equipment is damaged or under taken for repairs.

(12) जब सिगनल और अन्तपार्शन उपस्कर खराब हो गया हो या उसकी मरम्मत की जा रही हो।
(13) जब खण्ड में अशक्त गाड़ी की सहायता के लिए एक इंजन भेजा गया हो।
(14) दोहरी लाइन खण्ड पर जब अस्थाई तौर पर इकहरी लाइन संचालन किया जा रहा हो या संचार व्यवस्था पूर्णतः भंग हो जाने पर कार्य संचालन किया जा रहा हो अथवा जब असाधारण परिस्थितियों के अन्तर्गत कार्य संचालन किया जा रहा हो जो नियमों के अन्तर्गत आवश्यक हो या जैसा आवश्यक समझा जाय।
(15) गिट्टी गाड़ी को सेक्शन में काम करने का अधिकार देने के लिए।
(16) जब गाड़ी का इंजन ब्लाक सेक्शन में छूटे हुए पिछले भाग को लेने वापस जा रहा हो।
(17) जब बैकिंग इंजन सहायता कर रहा हो तो गाड़ी इंजन लोको पायलट को सूचित करने हेतु।
(18) जब किसी कोच/कम्पार्टमेन्ट के खतरे की जंजीर को हटा दिया गया हो।
(19) अन्य किसी स्थिति अथवा परिस्थितियों में जिसमें सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक हो।

टिप्पणी :– उपर्युक्त सूची आकस्मिक स्थितियों की सामान्य सूची है, जिसके अन्तर्गत आदेश जारी किये जाते हैं किन्तु यह सूची विस्तृत नहीं है।

II- सूचना भेजना –

(1) उपर्युक्त परिस्थितियों में जब आवश्यक पूर्वापाय की जरूरत हो या गाड़ी की संरक्षा के लिए खतरा उत्पन्न होने की आशंका हो, तो स्टेशन मास्टर सूचना प्राप्त होने के तुरन्त बाद प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान द्वारा, इसकी सूचना प्रभावित ब्लाक खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर एवं सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा जो कि पॉवर कंट्रोलर, ट्रैक्सन पॉवर कंट्रोलर, लोको फोरमैन, दूसरे सम्बन्धित रेल कर्मचारियों एवं नोटिस स्टेशन को प्राइवेट नम्बर आदान–प्रदान करके सूचित करेगा।
(2) सेक्शन कंट्रोलर तत्पश्चात् सर्वसंबंधित को सूचित करने की सूचना सतर्कता आदेश देने वाले स्टेशन मास्टर को देगा।

III- सतर्कता आदेश जारी करने की कार्य पद्धति –

(1) प्रभावित ब्लॉक खण्डों के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों के द्वारा–
   (i) रेल पथ की मरम्मत हो रही है अथवा गाड़ी की संरक्षा को खतरे में डालने वाली अन्य कोई संभावित घटना, जिसके लिए सतर्कता बरतना जरूरी हो, की सूचना पाने वाले स्टेशन मास्टर किसी भी गाड़ी अथवा ब्लाक बचाव के अन्तर्गत चल रहे किसी भी वाहन को अपने स्टेशन से अथवा अन्य स्टेशन से प्रभावित ब्लाक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि :–
      (क) दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर उक्त सूचना पाने की पावती भेज कर पुष्टि नहीं करता;
      (ख) कार्य संचालन समय सारणी में अधिसूचित स्थायी गति प्रतिबंधों के मामलों को छोड़कर वह, आगे आने वाले खतरे एवं उसके स्थान के बारे में लोको पायलट एवं गार्ड को सतर्कता आदेश जारी करते हुए चेतावनी नहीं देता।
      (ग) उसने सुनिश्चित न कर लिया हो कि संबंधित नोटिस स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश जारी कर दिये गये हैं और
      (घ) उसे पुनः सामान्य कार्य संचालन के संबंध में सूचना प्राप्त नहीं होती।
   (ii) प्रभावित ब्लाक खंड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर भी उपर्युक्त खण्ड (1) के उपखण्ड (ख) से (घ) के अनुसार कार्यवाही करेंगे।
   (iii) सतर्कता आदेश जारी करने के लिए बिना रुके सीधे जाने वाली गाड़ियों को तब तक रोका जायेगा जब तक यह सुनिश्चित न कर लिया गया हो सम्बन्धित नोटिस स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश जारी कर दिया गया है।

(2) नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा :–
   (क) यह सूचना प्राप्त होने पर कि रेल पथ की मरम्मत की जा रही है या अन्य कोई सम्भावित घटना जिससे गाड़ी की संरक्षा खतरे में पड़े तथा जिसके लिए सतर्कता बरतना जरूरी है, नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर इसकी प्राप्ति की सूचना देगा तथा स्टेशन से किसी भी गाड़ी जिसे प्रभावित ब्लाक खंड से गुजरना है, उसके स्टेशन से छूटने की तब तक अनुमति नही देगा तब तक कि वह गार्ड एवं लोको पायलटों को खतरे एवं उसके स्थान संबंधी चेतावनी, सतर्कता आदेश जारी करके नहीं दे देता है। वह सेक्शन कंट्रोलर को पहली गाड़ी जिसके लिए सतर्कता आदेश जारी कर दिये गये हैं की विस्तृत सूचना अवश्य देगा।
   (ख) नोटिस स्टेशन या स्टेशन मास्टर यदि अपने और गाड़ी के अगले नोटिस स्टेशन के बीच संचलन की दिशा में कोई विशिष्ट पूर्वापाय पालन करने के लिए सूचना प्राप्त नही करता है वह अपने स्टेशन से छूटने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों एवं गाड़ी को 'शून्य' (निल) सतर्कता आदेश जारी करेगा।

टिप्पणी :– जब तक नोटिस स्टेशन से सतर्कता आदेश प्राप्त नहीं हो जाता तब तक लोको पायलट न तो गाड़ी रवाना करेगा और न गार्ड गाड़ी रवाना करने के लिए सिगनल ही देगा।

(12) When signalling and interlocking equipment is damaged or undertaken for repairs.
(13) When sending an engine to assist a disable train in section.
(14) In connection with temporary single line working on double line section, working of double line when all communications fail, and working under abnormal conditions as required under the rules or considered necessary.
(15) To authorize working of ballast train in the section.
(16) When a train engine returns to pickup the rear portion left behind in the Block section.
(17) To notify a train engine Loco Pilot when a banking engine will assist.
(18) When alarm chain apparatus to any coach/compartment is blanked off.
(19) Any other conditions or circumstance necessitating issue of caution orders,

Note : The above is the usual list of contingencies under which a Caution Order is required to be issued but is not exhaustive.

II. Sending of Information-

(1) Whenever in circumstances detailed above special precautions are necessary, or when any danger to safety of trains is apprehended, the Station Master receiving such information shall immediately inform the Station Master at the other end of affected block section, and the Section Controller, who will inform to the Power Controller, the Traction Power Controller, the Loco Foreman, other Railway servants concerned and the notice station or stations of such conditions under exchange of Private Numbers.
(2) The Section Controller shall in return inform to the Station Master that all concerned have been advised of such conditions.

III. Procedure for issue of Caution Order-

(1) By the Station Master at either end of the affected Block section-
(i) The Station Master receiving advice about the line being under repairs, or any other eventuality endangering safety of trains, necessitating exercise of caution shall not permit any train running to enter the affected block section either from his station or from the other end unless-
(a) The Station Master at the other end has acknowledged receipt of such information,
(b) He has warned the Loco Pilot and the Guard of the danger ahead and its location by the issue of a Caution Order except in case of permanent speed restrictions, which are notified in the Working Time Table,
(c) He has ensured that Caution Order has been issued by the Notice Station concerned, and
(d) He has received advice about restoration of normal working.
(ii) The Station Master at the other end of the affected block section shall also take action in accordance with sub-clauses (b) to (d)of the clause (i) above.
(iii) Run through trains shall be stopped out of course for issue of Caution Order till such time it has been ensured that a Caution Order has been issued by the Notice Station concerned.

(2) By the Station Master of Notice Station-
(a) On receipt of advice of the line being under repairs or any other eventuality endangering the safety of trains, necessitating exercise of caution, the Station Master of the Notice Station shall acknowledge the same and shall not allow any train, which has to pass through the affected block section, to leave his station unless he has warned the Loco Pilot and the Guard of the danger and its location through the issue of a Caution Order. He shall also advise the Section Controller about the first train to which the Caution Order has been issued.
(b) The Station Master of a Notice station shall issue 'NIL' Caution Order to the Loco Pilots and the Guards of all trains leaving his station if he has received no intimation of any special precautions to be observed between his station and the next Notice Station of the train, in the direction of movement.
Note: The Loco Pilot shall not start the train and the Guard shall not give signal to start the train from a Notice Station until they have received the Caution Order.

(3) <u>नोटिस स्टेशन के सिवाय अन्य स्टेशनों से प्रारम्भ होने वाली गाड़ियों के मामले में</u> : यदि गाड़ी ऐसे स्टेशन से प्रारम्भ होती है जो नोटिस स्टेशन नही है, तो स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक या पीछे के नोटिस या अगले नोटिस स्टेशन (केवल इकहरी लाइन खण्ड पर) से परामर्श करेगा और अगले नोटिस स्टेशन तक सतर्कता आदेश जारी करेगा। तथापि यदि संचार व्यवस्था, नियंत्रण कक्ष या पिछले नोटिस स्टेशन या अगले नोटिस के (मात्र इकहरी लाइन खण्ड पर) खराब हो जाने के कारण ऐसी सूचना नहीं प्राप्त हो सके तो अगले ब्लाक स्टेशन तक प्रतिबंधों के लिए कोई हो तो सतर्कता आदेश जारी करने के बाद गाड़ी को रवाना करना चाहिए, या 'शून्य' सतर्कता आदेश जारी करते हुए लोको पायलट को इस आशय की लिखित सूचना देना चाहिए कि उसे अपनी गाड़ी अगले ब्लाक स्टेशन पर रोकनी है तथा वहां दिये गये सभी अनुदेशों के अनुसार कार्य करना है। इस प्रक्रिया को तब तक चालू रखना चाहिए जब तक वह स्टेशन न आ जाय जहां अगले नोटिस स्टेशन तक के भी सभी प्रतिबंधो के विवरण प्राप्त किए जा सकते हैं।

(4) <u>मार्ग में गाड़ी चालक दल का बदलना</u> :– यदि मार्ग में गाड़ी का चालक दल बदलना है तो कार्यभार ग्रहण करने वाले लोको पायलट/गार्ड को कार्यभार मुक्त होने वाले लोको पायलट/गार्ड से अपनी गाड़ी से संबंधित सभी सतर्कता आदेश अवश्य प्राप्त कर लेना चाहिए और उसकी पावती दे देनी चाहिए।

(5) <u>मार्ग में सहायक उच्चालक (बैकिंग) इंजनों को लगाना</u> – यदि मार्ग के किसी स्टेशन पर सहायक उच्चालक (बैकिंग) इंजन लगाना हो तो उस इंजन के लोको पायलट की यह जिम्मेदारी होगी कि वह स्वयं सभी प्रतिबंधों की जानकारी प्राप्त करे तथा गाड़ी के लोको पायलट अथवा गार्ड से, यथास्थिति संपर्क स्थापित करके आवश्यक सूचना प्राप्त कर ले।

(6) <u>संचार व्यवस्था खराब हो जाने के दौरान</u> :– संचार व्यवस्था खराब हो जाने के दौरान प्रभावित ब्लाक खण्ड के ठीक पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन खण्ड अथवा दोहरी लाइन खण्ड एवं उस खण्ड पर लागू संचालन पद्धति का विचार किये बिना, सभी प्रकार की गाड़ियों के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(7) यदि पावर ब्लाक वालें खंड पर परिचालित लाइन के लिए डीजल इंजनों द्वारा चलाये जाने वाले वाहनों के संचालन की अनुमति देनी आवश्यक हो जाये तो नियमानुसार सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जाना चाहिए। पावर ब्लाक की मांग करते समय सम्बन्धित कर्षण शक्ति नियंत्रक (टी.पी.सी.) को पावर ब्लाक की अवधि ब्लाक स्टेशनों और उन स्टेशनों के बीच की सही किलोमीटर की दूरी जहां पर कार्य करना है, कार्य का प्रकार, गाड़ी चलने की गति तथा लोको पायलट द्वारा पालन किये जाने वाले अन्य विशेष प्रिकाशन्स आदि का उल्लेख किया जाना चाहिए।

<u>टिप्पणी</u> :– अन्य इंजीनियरिंग कार्यों के मामले में:– पटरी बदलने गिट्टियों की गहरी छनाई (डीप स्क्रीनिंग) एवं घुमावों की डोरी लाइन (स्ट्रिंग लाइनिंग) जैसे कार्यों के मामले में जहां पर कार्य की प्रगति होने से गति प्रतिबंधों के स्थान समय समय पर बदलते रहते हैं वहां जब ब्लाक उठा लिया जाता है तब कार्य से संबंधित इंजीनियरिंग कार्यभारी कर्मचारी निकटतम ब्लाक स्टेशन (ब्लाक खंड में प्रवेश नियंत्रित करने वाला ब्लाक स्टेशन) के स्टेशन मास्टर को किलोमीटर दूरी एवं पालन किये जाने वाले गति प्रतिबंध को निर्देशित करते हुए एक दैनिक संदेश जारी करेगा और उसकी पावती लेगा। इस गति–प्रतिबंध–संदेश की प्रतिलिपि, खंड नियंत्रक, लोको फोरमैन एवं पावर नियंत्रक (टी.पी.सी.) को भी भेजेगा।

इस सूचना के प्राप्त होने के तुरन्त बाद स्टेशन मास्टर, प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान द्वारा प्रभावित खंड के ठीक पिछले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को और इकहरी लाइन पर दोनों सिरों के स्टेशन मास्टर को और सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा।

(8) <u>उन स्टेशनों के मामले में जहां कोई भी गाडी रुकने के लिए बुक नहीं है</u> :–

(क) सिवाय आपात स्थिति में जब कि गति प्रतिबंधों का अचानक लगाया जाना आवश्यक हो गया हो, सामान्यतः सतर्कता आदेश जारी नहीं किया जायेगा।

(ख) यदि ऐसी कोई भी सूचना, जिसमें सतर्कता आदेश जारी करना जरूरी हो, किसी स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मिलती है तो पास वाले ब्लाक स्टेशनों को सतर्कता आदेश जारी करने के लिए तुरन्त सूचना देगा और इस संबंध में प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के साथ उनसे पावती प्राप्त होने पर ही गतिबंधों को लगाये जाने वाले संदेशों की पावती देगा।

(ग) ऐसी सूचना के प्राप्त होने पर निकटतम स्टेशन मास्टर जिसे सूचना पहले प्राप्त होती है उसी प्रकार से कार्य करेगा मानो उसने स्वयं प्रतिबंध लगाने वाला संदेश प्राप्त किया हो।

(3) In case of trains orginating from station other than Notice Station- In case of a train originating from a station which is not a Notice Station, the Station Master shall consult the Section Controller or the Notice Station in rear or the Notice Station in advance (on single line section only) and issue Caution Orders upto the Notice Station in advance. However, when such information cannot be collected by the station due to failure of communications with the Section Controller or the Notice Station in rear or the Notice Station in advance (on single line section only) the train should be started after issuing a Caution Order for restrictions, if any, or a 'NIL' Caution Order upto the block station in advance giving a written advice to the Loco Pilot to stop at the block station in advance and act upon the instructions given there. This procedure will be followed up to the station from which he can obtain particulars of all restrictions upto the Notice Station in advance.

(4) Change of train crew enroute- In case of change of train crew enroute, the Loco Pilot and Guard taking over charge must take over all Caution Orders relating to his train giving acknowledgment to the Pilot and Guard who is being relieved.

(5) Attaching of Assisting/Banking engine enroute- In case of an Assisting or a Banking engine being attached at a station enroute, the responsibility for acquainting himself with restrictions shall lie on the Loco Pilot of such an engine who shall contact the train engine Loco Pilot or the Guard, as the case may be, and get the necessary information.

(6) During failure of communications- During failure of communications, the Station Master of the station immediately in rear of the affected block section shall issue Caution Order to trains of all descriptions irrespective of whether it is a single line section or a double line section and irrespective of the system of working in force on the section.

(7) In case of Power Blocks on electrified sections- In case it becomes necessary to permit movement of vehicles hauled by diesel locomotives on a section under Power Block for a running line, a Caution Order must be issued as per rules. While asking for the Power Block, the Traction Power Controller concerned shall invariably mention the duration of the Power Block, the block stations and the exact kilometre between which the work is to be done, the nature of work, the speed at which the train shall travel, and other special precautions required to be observed by the Loco Pilot.

Note: In case of other engineering works- In case of works like relaying, deep screening of ballast, string lining of curves etc., where the work progress and the location of the speed restrictions consequently change from time to time, the engineering official in charge of the work will issue a daily message, when the block is lifted, to the Station Master of the nearest block station (preferably the block station controlling entry into the block section concerned) indicating the kilometreages and speed restrictions to be observed and obtain his acknowledgment. The copy of this restriction message should also be endorsed to the Section Controller, the Loco Foreman, the Power Controller and the Traction Power Controller.

The Station Master immediately on receipt of this advice shall inform the Station Master of the block station immediately in rear of the affected section on double line and the Station Masters on either side of single line and the controller, under exchange of Private Numbers.

(8) In case of Stations where no train is booked to stop-

(a) A Caution Order shall normally not be issued except in an emergency necessitating imposition of sudden speed restrictions.

(b) If any information warranting issue of Caution Order is received by the Station Master of such a station, he shall immediately advise the adjoining block stations for the issue of Caution Order and only after obtaining their acknowledgments in this regard under exchange of Private Numbers, shall acknowledge the message requiring imposition of speed restrictions.

(c) On receipt of such information, the Station Master of the adjoining station who receives the information first, shall act as if he had himself received the message for imposition of the restriction.

IV- <u>सतर्कता आदेश का विवरण और उसे बनाना</u> –

(क) सतर्कता आदेश निर्धारित प्रपत्र टी/409 पर सफेद कागज पर तैयार किया जायेगा। सभी प्रपत्रों पर क्रम संख्या लिखी होगी और प्रत्येक पन्ने पर जारी करने वाले स्टेशन के नाम की मुहर अवश्य लगाई जायेगी। वह तीन पन्नों में होगा, जो कि लोको पायलट गार्ड और स्टेशन के रिकार्ड के लिए होगा। उन गाड़ियों के मामलों में जिन के इंजनों में लोको पायलट एवं सह–लोको पायलट तैनात होते हैं, सतर्कता आदेश सह–लोको पायलट द्वारा भी नोट किया जायेगा। सतर्कता आदेश स्वच्छ एवं स्पष्ट रूप से कार्बन द्वारा तीन प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए।

(ख) सतर्कता आदेश के पीछे कोई भी प्रविष्टि नहीं की जानी चाहिए यदि एक से ज्यादा सतर्कता आदेश पत्र (फार्मेट) प्रयोग में लाये जाएं तो उनमें क्रमशः पृष्ठ 1, पृष्ठ 2, पृष्ठ 3 आदि लिखे जाने चाहिए।

(ग) प्रतिबंधित क्षेत्र किलोमीटर दूरी और स्टेशन जिस पर या वे स्टेशन जिनके बीच सतर्कता बरतनी है, उसका कारण और जिस गति से गाड़ी जायेगी उस गति का सतर्कता आदेश में उल्लेख किया जायेगा। स्टेशनों का कूट नाम नहीं लिखा जाना चाहिए। संबंधित स्टेशनों के नाम पूरे–पूरे लिखे जाने चाहिए।

(घ) विशेष रूप से उल्लिखित स्टेशनों एवं गाड़ियों को छोड़कर प्रत्येक गाड़ी के लिए विशेष रूप से सतर्कता आदेश अलग–अलग बनाए जाने चाहिए। विशेष रूप से उल्लिखित मामलों में उसे टाइप, साइक्लोस्टाइल या छपाया जा सकता है बशर्ते कि उसे देते समय यह सुनिश्चित करने के लिए उसे फिर से जांच लिया जाए कि वे सभी स्थल जहां सतर्कता का पालन किया जाना है उसमें शामिल कर लिये गये हैं। जहां कहीं दो या दो से अधिक स्थलों पर गति प्रतिबंधों का पालन किया जाना आवश्यक है, वहां ऐसे स्थलों की किलोमीटर दूरी संचालन की दिशा में, भौगोलिक स्थिति के अनुसार दर्शायी जायेगी।

(ड.) सतर्कता आदेश पर सदैव तारीख लिखकर पूरे हस्ताक्षर किया जायेंगे।

(च) किसी भूल या लिखे हुए के ऊपर लिखने के मामले में सतर्कता आदेश को रद्द कर दिया जायेगा तथा नया सतर्कता आदेश बनाया जायेगा।

V. <u>सतर्कता आदेश दिया जाना</u> –

(1) गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को सतर्कता आदेश या तो स्वयं स्टेशन मास्टर या उसके द्वारा तैनात सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा दिया जायेगा और उसकी प्राप्ति तथा उसे समझ लेने के प्रमाण स्वरूप, लोको पायलट तथा गार्ड के हस्ताक्षर रिकार्ड पन्ने पर लिये जायेंगे। जब एक से अधिक पृष्ठ दिये जाएं तब प्रत्येक प्रतिपत्रक (काउन्टर फाइल) पर लोको पायलट और गार्ड हस्ताक्षर करेंगे।

(2) जहां पर एक से अधिक इंजन लगे हों वहां पर सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को सतर्कता आदेश दिया जायेगा और उपनियम (1) के अनुसार उसके हस्ताक्षर लिये जायेंगे। यदि किसी गाड़ी में बैंकिंग/सहायक इंजन आगे या पीछे से लगाया जाता है तब बैंकिंग/सहायक इंजन के लोको पायलट को स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश की प्रति देगा।

VI. <u>विशेष पूर्वोपायों को अधिसूचित/रद्द करने की कार्य पद्धति</u> –

(1) जब कोई सक्षम रेल सेवक किसी गति प्रतिबंध या किसी विशेष पूर्वोपाय को मरम्मत कार्य या किसी अन्य कारण के लिए लाइन के किसी मार्ग पर जिसमें ऊपरी उपस्कर भी शामिल हैं, लगाना जरूरी समझता हो तो वह :–

(i) (क) सबसे पास के ब्लाक स्टेशन मास्टर (संबंधित ब्लाक खंड में प्रवेश नियंत्रित करने वाला ब्लाक स्टेशन बेहतर होगा) को सही किलोमीटर और स्टेशन या स्टेशनों के बीच जहां पर प्रतिबंध को लगाना हो या विशेष पूर्वोपाय का पालन हो तो उसका प्रकार, संभावित अवधि, प्रतिबंधित क्षेत्र के रक्षण की कार्यपद्धति, स्थिति के सहित जहां इंजीनियरिंग संकेतक इत्यादि प्रदर्शित किये जाते हैं, की लिखित सूचना देगा और साथ ही संबंधित रेल कर्मचारियों को पैरा (ii) के खंड (i) के अनुसार जिनको इस संबंध में अधिसूचित किया जाता है, सूचित करेगा और

(ख) स्टेशनमास्टर से लिखित पावती प्राप्त होने तक काम शुरू नहीं करेगा।

(ii) सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर तब तक पावती नहीं देगा जब तक कि वह ब्लाक खंड के दूसरी ओर के प्रभावित होने वाले स्टेशन मास्टर को, यदि कोई हो, सूचित नहीं कर देता और उसकी पावती नहीं प्राप्त कर लेता।

(2) जब सेसे प्रतिबंध या विशेष पूर्वोपाय का कारण हटा दिया गया हो, तब सक्षम रेल कर्मचारी इस तथ्य को निकटतम ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को व अन्य संबंधित पदाधिकारियों को जिन्हें पहले इस प्रतिबंध के लगाये जाने की सूचना दी गई थी प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

IV. Description and Preparation of Caution Order-

(a) Caution Order shall be prepared in the prescribed Form No T/409 on white paper, All forms should be serially numbered and the name of the station issuing it shall be stamped on each foil- one each for the Record, Loco Pilot, and Guard.

In cases of trains worked by engine manned by Loco Pilots and Co-Loco Pilots, the Caution Order shall be got noted by the Co-Loco Pilot also, Caution Order should be prepared neatly and legibly in triplicate by carbon process.

"Printing of Caution Order forms should be bilingual is English and Hindi.

(b) No entries should be made on the back of the Caution Order. If more than one Caution Order form is used, pages should be serially numbered as Page-1, Page-2, Page-3 etc.

(c) The Caution Order shall specify the kilometreage and the station at which or the Stations between which caution is required to be observed the reasons therefore, and the speed at which the train will travel on the restricted zone. Station codes should not be used. Names of the Stations concerned should be written in full.

(d) Caution order shall be specifically made out for each train separately except at specified stations and for specified trains for which case it may be typed, cyclostyled or printed, provided that it shall be checked up again at the time of service to ensure that all locations where caution is required to be observe have been incorporated there in. Wherever speed restrictions are required to be observed at two or more locations, the kilometerage of all such locations shall be indicated in geographical order in relation to the direction of movement.

(e) Caution Order shall always be dated and signed in full.

(f) In case of any error of overwriting, it shall be cancelled and a fresh Caution Order shall be prepared.

V. Serving of Caution Order-

(1) The Caution Order shall be delivered to the Loco Pilot and the Guard of a train by the station Master either personally or through a competent railway servant deputed by him and the signatures of Loco Pilot and Guard obtained on the record foil in token of their having received and understood it. When more than one foil is served, each counter foil will be signed by the Loco Pilot and Guard.

(2) Where there is more than one engine, the Caution Order shall be given to Loco Pilot of the leading engine and his signature obtained. In case, there is a Banking engine/Assisting engine or engines in rear/front a fresh Caution Order should be issued by Station Master where such engines are attached.

VI. Method of notifying/cancellation of special precautions-

(1) When a competent railway servant finds it necessary to impose any speed restriction or any special precaution on a portion of a line, including OHE, due to repairs or work or for any other reason, he shall-

(i) (a) advise in writing the Station Master of the nearest block station (preferably) the block station controlling entry into the block section concerned) the exact kilometerage and the station at which or the stations between which the restriction or special precaution is to be observed, its nature and likely duration, the method of protection of the place of restriction or special precaution is to be observed, its nature and likely duration, the method of protection of the place of restriction together with the location where Engineering Indicators are to be exhibited etc., and also advise other railway servants concerned as per clause (1) of paragraph II who are required to be notified in this regard, and

(b) not commence such operations until written acknowledgment is received from the Station Master.

(ii) The Station Master receiving the advice shall not acknowledge it until he has advised the Station Master of the block station at the other end of the block section if any to be affected and obtain his acknowledgment under exchange of private No.

(2) When the cause of such restriction or special precaution has been removed, the competent railway servant shall advise this fact to the Station Master of the nearest block station under exchange of Private Numbers and other officials concerned who were notified earlier of the imposition of restriction.

VII. <u>गति प्रतिबंध रद्द किये जाने के पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा कार्रवाई</u> –

(1) प्रतिबंध के हटाये जाने की सूचना पाने वाला स्टेशन मास्टर संबंधित ब्लाक खंड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टरों और सेक्शन कंट्रोलर को (जो कि सर्वसम्बन्धित को सूचित करेगा) प्राइवेट नम्बर आदान–प्रदान के साथ सूचित करेगा। सतर्कता आदेश के रद्द किये जाने की सूचना देने के पश्चात् स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना बंद कर देना चाहिए।

(2) यदि कोई गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होने के लिए बुक नहीं है तो प्रतिबंध हटाये जाने की सूचना पास वाले ब्लाक स्टेशन को भेजी जायेगी जो उपर्युक्त पैरा (1) के अनुसार कार्रवाई करेगा।

VIII. <u>सतर्कता आदेशों का रिकार्ड</u> –

(क) उन सभी स्टेशनों पर जहां सतर्कता आदेश जारी किये जाते हैं, स्टेशन मास्टर, लगाये गये सभी प्रतिबंधों का अद्यतन रिकार्ड उनके लागू और रद्द होने की तारीख, प्राधिकारी, प्रकार इत्यादि के साथ सतर्कता आदेश पंजी में रखेगा और प्रति सोमवार 0000 बजे संचालन की दिशा के अनुसार भौगोलिक क्रमानुसार जारी किये जाने वाले सतर्कता आदेशों को आगे लिखेगा। इन पंजियों में स्टेशन के कूट नामों का प्रयोग नहीं करना चाहिए। नोटिस स्टेशन, प्रत्येक नोटिस क्षेत्र के अनुसार अलग–अलग रजिस्टर रखेगा।

(ख) इसी प्रकार का रिकार्ड नियंत्रण कार्यालय, लोको शेडों आदि में भी रखना चाहिए। जहां इस संबंध में सूचना प्राप्त होती है।

<u>टिप्पणी</u> : (1)जब ड्यूटी बदलने पर या किसी अन्य कारण से स्टेशन मास्टर को कार्यभार मुक्त किया जाए तो, वह सुनिश्चित करेगा कि कार्यभार ग्रहण करने वाला व्यक्ति उस समय लागू सभी सतर्कता आदेशों/गति प्रतिबंधों के बारे में अवगत हो। जब कोई स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर आता है तो उसे स्टेशन दैनंदिनी में उस समय लागू सभी सतर्कता आदेशों को क्रमानुसार जरूर लिखना चाहिए।

(2) लोको फोरमैन को भी प्रत्येक खंड के लिए पृथक–पृथक इसी प्रकार की एक सतर्कता आदेश–पंजी रखनी चाहिए। एक पृथक रजिस्टर भी रखना चाहिए जिसमें लोको पायलटों को प्रत्येक फेरे पर बुक करने से पहले उनके फेरे के खंड में लागू गति प्रतिबंध के बारे में उनके द्वारा जानकारी प्राप्त कर लेने के प्रमाण में उनसे पावती ली जा सके। यह जिम्मेदारी लोको पायलटों की होगी कि वे पंजी देखें और जिस खंड में उन्हें गाड़ी ले जानी है, उसमें लागू सभी सतर्कता आदेशों/गति प्रतिबंधों के बारे में वे स्वयं जानकारी प्राप्त करें।

IX. <u>सतर्कता आदेशों को सुरक्षित रखना</u> – सतर्कता आदेश का "रिकार्ड प्रति पर्ण" उसके जारी करने के पश्चात् 12 महीनों की अवधि तक सुरक्षित रखा जाना चाहिए।

X. <u>नोटिस स्टेशनों की सूची</u> – सभी गाड़ियों के लोको पायलटों एवं गार्डों को नोटिस स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश जारी किये जायेंगे। प्रत्येक सेक्शन के लिये नोटिस स्टेशनों का निर्धारण मंडल रेल प्रबंधक द्वारा किया जायेगा एवं संचालन समय सारणी में अधिसूचित किया जायेगा।

4.10. सम्मुख कांटों पर गति सीमा –

(1) अनन्तर्पाशित सम्मुख कांटों पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 15 किलो मीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी और टर्न आउट तथा क्रास ओवर पर भी गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति अनुमत नहीं कर दी जाती।

(2) उपनियम (1) उपबंधों के आधीन रहते हुए, कोई गाड़ी अन्तर्पाशित सम्मुख कांटों पर उतनी ही गति से चलेगी, जितनी अन्तर्पाशन मानक द्वारा अनुमत है।

स.नि. 4.10/1. लोको पायलट को टर्नआउट एवं क्रास ओवर पर निर्धारित गति सीमा का पालन अवश्य करना चाहिए। जब तक उन पर से पूरी गाड़ी न गुजर जाये और गार्ड द्वारा "सब ठीक है" संकेत आदान–प्रदान करके न दे दिया जाये तब तक लोको पायलट पुनः सामान्य गति से नहीं चलेगा। ऐसी स्थिति में गार्ड अपनी गाड़ी का अन्तिम वाहन उन्मुख कांटों के पार होने तक "सब ठीक है" संकेत नहीं देगा।

4.11. <u>स्टेशनों पर बिना रुके जाने वाली गाडियों की गति सीमा</u> –

(1) अन्तर्पाशित स्टेशन पर कोई भी गाड़ी 50 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे कम ऐसी गति से जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई है, से अधिक तेज नहीं चलेगी, जब तक कि उस लाइन को जिस लाइन पर से गाड़ी को पार होना है, कांटों को सेट करके या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा दूसरी लाइनों से पृथक नहीं कर दिया जाता और अन्तर्पाशन द्वारा सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि यह स्थिति गाड़ी के पार हो जाने तक बनी रहेगी।

VII. Action by the Station Master after cancellation of the speed restriction.

(1) The Station Master receiving advice regarding the removal of the restriction shall advise the station Masters at the other end of the block section concerned and the Section Controller (under exchange the private number) who will advise to all concerned about it. After issue of the advice regarding cancellation of the Caution Order, the Station Master should discontinue the issuing of the Caution Order.

(2) If no train is booked to stop at the station, the advice regarding the removal of restriction shall be sent to one of the adjoining block stations who should take action in accordance with para (1) above.

VIII. Record of Caution Orders-

(a) At all stations where Caution Orders are issued, the Station Master shall keep an up to date record of all the speed restrictions imposed with the dates of their enforcement and cancellation, authority, nature, etc. in the Caution Order Register and bring forward every Monday at 00 hrs. in geographical order in relation to the direction of movement, the Caution Orders due to be issued. No code names of station shall be used in these register. The Notice Stations will maintain such registers separately for each Notice Area.

(b) Similar record should also be kept in Control Offices, Loco sheds etc., where information in this regard is received.

Note: (1) When a Station Master is relieved, either for change of duty or otherwise, he will ensure that his reliever is acquainted with all the cautions/speed restrictions that are in force at the time of relief. When a Station Master comes on duty he must record in station diary the serial numbers of all the Caution Orders in force at that time.

(2) A Similar Caution Order Register should be maintained by the Loco Foreman separately, for each section. A separate register should be maintained for obtaining the acknowledgments of Loco Pilots before they are booked out for each trip in token of their having acquainted themselves with the cautions/speed restrictions in force. over the section of their run. It will be the responsibility of Loco Pilots to peruse the register and acquaint themselves with all cautions speed restrictions what are to be observed over the section over which they are booked to run.

IX. Preservation of Caution Orders- Record foils of the Caution Orders shall be preserved for a period of twelve months after issue.

X. List of Notice Stations - Caution Orders will be issued to the Loco Pilots and Guards of all trains at Notice Stations that are nominated by the DRMs for each section under his jurisdiction and notified in the working Time Table.

4.10. Limits of speed over facing points-

(1) The speed of trains over non-interlocked facing points shall not exceed 15 kilometers an hour in any circumstances, and the speed over turnouts and crossovers shall not exceed 15 kilometers an hour unless otherwise prescribed by approved special instructions, which may permit a higher speed.

(2) Subject to the provisions of sub-rule (1), a train may run over interlocked facing points at such speed as may be permitted by the standard of interlocking.

S.R. 4.10/1. The Loco Pilot must observe the prescribed speed limits over turn-outs and cross overs and shall not resume normal speed until the entire length of the train has cleared the same and until this has been so indicated to him by the Guard by exchanging an "All Right" signal. In such cases the Guard shall not give all right signal to the Loco Pilot unless the last vehicle of his train has cleared the trailing points.

4.11 Limits of speed while running through stations-

(1) No train shall run through an interlocked station at a speed exceeding 50 kilometers an hour, or such less speed as may be prescribed by approved special instructions unless the line on which the train is to run has been isolated from, all other lines by the setting of points or other approved means, and interlocking is such as to maintain this condition during the passage of the train.

(2) यदि गाड़ियों को स्टेशन पर बिना रुके ऐसी लाइन पर से जाने की अनुमति दी जाती है जिसका दूसरी लाइनों से पृथक्करण नहीं किया गया है, तो हर ऐसी परिस्थिति में शंटिंग पूरी तरह रोक दी जाएगी और इंजन से अलग किसी वाहन को, या नियम 5.23 के अनुसार ठीक तरह सुरक्षित नहीं है, तो ऐसी सम्बद्ध लाइन पर नहीं रखा जाएगा जो कि लाइन से पृथक नहीं की गई है।

स.नि.4.11/1. (क) बड़ी लाइन खण्डों में काँटों पर गाड़ी की गति निम्नलिखित गति से अधिक नहीं होनी चाहिए –

(i)	नान इण्टरलॉक्ड प्वाइंट पर	15 कि.मी. प्रति घंटा
(ii)	इण्टरलाक्ड प्वॉइंट पर जब गाड़ी 12 में 1 के घुमाव से या कर्व सिमेट्रीकल स्प्लिट स्विचों में 8½ में 1 के घुमाव से एक लाइन से दूसरी लाइन पर जाये–	15 कि.मी. प्रति घंटा
(iii)	मोटर ट्राली (भारी या हल्की) जब प्वॉइंट या क्रासिंग पर से गुजरे (ट्राली चाहे सीधी लाइन से गुजरे या टर्न आउट से–	15 कि.मी. प्रति घंटा
(iv)	जब गाड़ी स्ट्रेट स्विच वाले 8½ में 1 टर्न आउट से या स्ट्रेट स्विच वाले 8½ में 1 आपात कालीन क्रास ओवर से एक लाइन से दूसरी लाइन पर जाये	10 कि.मी.प्रति घंटा

(ख) छोटी लाइन के खण्डों में सम्मुख कांटों पर निर्धारित गति सीमायें कार्य संचालन समय सारणी में दी गयी हैं।

(ग) जो गाड़ियां 12 में 1 या 8½ में 1 टर्न आउट जो कि कर्व/सिमेट्रिकल स्विच से युक्त लूप लाइन से बिना रुके जाती है, इण्टरलॉक्ड/नान इण्टरलॉक्ड लूप लाइन से कोई भी लोको पायलट 15 कि.मी. प्रति घन्टे की गति से अधिक नहीं जाना चाहिये।

(घ) स्ट्रेट स्विच युक्त 8½ में 1 टर्न आउट से जब गाड़ियां गुड्स लूप लाइन या लूप लाइन से बिना रुके जाती हैं।

(i) नान इण्टरलाक्ड या इण्टरलाक्ड स्टेशनों की गुडस लूप लाइन या लूप लाइन से जहाँ 8½ में 1 का स्ट्रेट स्विच युक्त टर्न आउट है वहाँ से कोई भी गाड़ी किसी भी परिस्थिति में बिना रुके नहीं जानी चाहिये। सर्वप्रथम गाड़ी को लूप लाइन में रोका जायेगा उसके पश्चात ही जहाँ सिगनल दिये हैं उन्हें आफ किया जायेगा या लोको पायलट को प्रस्थानादेश दिया जायेगा।

(ii) लोको पायलट इस प्रकार की लूप लाइन में प्रवेश करते समय तथा लूप लाइन से निकलते समय गाड़ी की गति 10 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं रखेगा।

टिप्पणी : जहाँ 8½ में 1 का स्ट्रेट स्विच युक्त टर्न आउट है वहाँ लोको पायलट को अपनी गति 10 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं रखनी चाहिये इसीलिये गति चेतावनी बोर्ड लगाया गया है। ऐसे टर्न आउटों की सूची वर्किंग टाइम टेबिल में दी जायेगी।

4.12. इंजन द्वारा धकेलना –

(1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा के बाहर नहीं ढकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति 25 कि.मी. प्रति घन्टे से अधिक नहीं होगी।

परन्तु यह उपनियम ऐसी गाड़ी के लिये लागू नहीं होगा जिसका सब से आगे वाला वाहन चालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन परिचालित किया जा सकता है।

परन्तु 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 उपनियम लागू नहीं होगा।

आपात स्थिति को छोड़कर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर निर्वात/ऐयर ब्रेक नहीं लगे हैं स्टेशन सीमा के बाहर नहीं धकेली जायेगी।

गश्ती गाड़ी या खोज गाड़ी को जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं अधिक से अधिक 40 कि.मी. प्र.घं. की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है।

(2) यदि रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, या जहां विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर किसी इंजन द्वारा धकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपात् स्थिति को छोड़कर सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित सामने की बत्ती और चिन्ह बत्तियां लगाई जाएंगी।

(3) जब गाड़ियां उपनियम (1) और (2) में वर्णित रूप में चलाई जाती हैं तो यदि धकेलने वाला इंजन सबसे पीछे है तो उसमें अथवा सबसे पीछे के वाहन में, यदि कोई है, पिछला बोर्ड या पिछली बत्ती लगेगी।

(2) In every case in which trains are permitted to run through on a non-isolated line, all shunting shall be stopped and no vehicle unattached to an engine or not properly secured in accordance with Rule 5.23 may be kept on a connected line which is not isolated from the through line.

S.R. 4.11/1. (a) On the Broad Guage sections the speed over points must not exceed-

(i)	Non-interlocked Points	- 15KMPH
(ii)	Interlocked when the train takes a turn out from one line to another with 1 in 12 or 1 in 8 ½ turn out with curve symmetrical split switches.	- 15 KMPH
(iii)	Motor trolly (Heavy or light) while passing through points and crossings (irrespective of whether the trolly is running through the straight or a turnout.)	- 15 KMPH
(iv)	When a train takes a turn out from one line to another over 1 in 8 ½ turnout with straight switches or over an emergency crossover having 1 in 8 ½ turnout with straight switches.	- 10 KMPH

(b) The prescribed limits of speeds over the facing points on the Narrow Gauge sections are given in the Working Time Table.

(c) Trains running through on the loop line with 1 in 12 turn out or 1 in 8 ½ turn out equipped with curved/symmetrical split switches-

The Loco Pilot shall not exceed a speed limit of 15 KMPH when running through a loop line at the stations.

(d) Trains running through on goods loop lines with 1 in 8 ½ turn outs with straight switches-

(i) In no circumstances is a train allowed to run through an interlocked or non-interloeked station over a goods loop or a loop with 1 in 8 ½ turn out with straight switches. The train must first be brought to a stand on that line and then signals, if provided, may be taken 'Off' and the 'Authority to proceed' handed over to the Loco Pilot.

(ii) The Loco Pilot shall not exceed the speed limit of 10 KMPH while entering or leaving such lines of the stations.

Note : Warning Boards of speed limit have been provided at all 1 in 8 ½ turn outs with straight switches for warming the Loco Pilot to restrict the exceed to 10 KMPH, A list of such turnouts will be notified in the Working Time Table.

4.12. Engine pushing-

(1) No engine of self-propelled vehicle shall push any train outside station limits except in accordance with special instructions and at a speed not preceding 25 kilometers an hour :

Provided that this sub-rule shall not apply to a train the leading vehicle of which is equipped with driving apparatus and which may be operated under approved special instructions :

Provided further that this sub-rule shall not apply to an engine assisting in rear of a train, which may be permitted under approved special instructions to run without being coupled to the train;

Provide also that no train, which is not equipped with continuous vacuum/air brake, shall be pushed outside station limits except in case of emergency;

Provided further that a "Patrol" or "Search-light" special with one or more vehicles in front of the engine may be permitted to run at a maximum speed of 40 kilometers an hour.

(2) For movement of trains outside station limits with engine pushing during night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or where otherwise prescribed by special instructions the leading vehicle of such trains shall be equipped with the prescribed head light and marker lights except in case of emergency.

(3) When trains are worked as described in sub-rules (1) and (2) the engine pushing the load when it is the rearmost, or the rearmost vehicle if any, shall carry a tailboard or tail lamp.

स.नि.4.12/1. <u>गाडी को खींचते समय इंजन की स्थिति</u> – निम्नलिखित अपवादों को छोड़कर किसी इंजन द्वारा किसी गाड़ी को चालू लाइन पर धकेला नहीं जायेगा परंतु वह उसे खींच कर लायेगा :–

(क) स्टेशन सीमाओं के भीतर अथवा जहां विशेष रूप से प्राधिकृत किया जाए।

(ख) विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत जब उसे सहायक इंजन के तौर पर उपयोग में लाया जाए।

(ग) जब स.नि.4.12/2 के अनुदेशों के अन्तर्गत गाड़ी को उस स्टेशन पर वापस धकेल कर जाना आवश्यक हो जहां से वह खंड में दाखिल हुई थी।

(घ) असमर्थ गाड़ी अथवा दुर्घटना होने पर पीछे से आने वाला इंजन, गाड़ी अथवा वाहनों को अगली साइडिंग अथवा पहले स्टेशन या केबिन तक धीरे–धीरे धकेल सकता है, जहां इस इंजन को गाड़ी के आगे लगाया जा सकता है।

(ड.) जब स्टेशन सीमा के बाहर किसी यात्री के बाहर गिर जाने या किसी व्यक्ति के गाड़ी से टकरा जाने पर, गाड़ी को दुर्घटना स्थल तक वापस धकेलना आवश्यक हो, परन्तु घाट खंडों में, स्वचालित ब्लाक सिगनल वाले खंडों में और उन खण्डों पर जहां विशेष अनुदेशों द्वारा रोक लगायी गई हो, वहां गाड़ी धकेली नहीं जायेगी।

(च) जब लाइन अवरूद्ध हो और गाड़ियां अवरोध स्थल तक दोनों ओर से चलायी जा रही हों।

(छ) जब किसी गाड़ी को चलाने में सहायता देनी आवश्यक हो।

(ज) जब इंजीनियरिंग कार्य के लिए अथवा गिट्टी गाड़ियों के संबंध में ऐसा करना आवश्यक हो, बशर्ते कि गाड़ी का अगला डिब्बा ब्रेकवान हो और जिसमें गाड़ी का गार्ड मौजूद हो।

(झ) जब निरीक्षण स्पेशल गाड़ी में यात्रा करते समय महाप्रबंधक/मुख्य परिचालन प्रबंधक अथवा मुख्य इंजीनियर ऐसा करने की आज्ञा दें।

स.नि.4.12/2. <u>गाड़ियों को ब्लाक खंड से वापस धकेलना</u> –

(क) जिस स्टेशन से कोई गाड़ी किसी ब्लाक खंड में दाखिल हुई हो, उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के लिखित प्राधिकार पत्र के बिना कोई गाड़ी ब्लाक खंड से वापस धकेली नहीं जायेगी।

वापस धकेलने का प्राधिकार पत्र देने के पश्चात् उस दिशा, प्रस्थान सिगनल के बाहर लाइन पर कोई भी अवरोध नहीं होने देना चाहिए सिवाय इकहरी लाइन के 'ख' श्रेणी के स्टेशनों के, जहां ब्लाक संचालन नियमावली के अनुसार स्टेशन खंड के भीतर अवरोध रह सकता है।

(ख) धकेली जाने वाली गाड़ी का गार्ड निर्वात ब्रेकवाल्व/एयर ब्रेकवाल्व अथवा हाथ ब्रेकयुक्त अगले वाहन में यात्रा करेगा। यदि अगले वाहन में ऐसी व्यवस्था न हो तो वह इस प्रकार की व्यवस्था वाले अगले निकटतम वाहन में यात्रा करेगा। यदि अगले वाहन में ऐसी व्यवस्था न हो तो वह इस प्रकार की व्यवस्था वाले अगले निकटतम वाहन में यात्रा करेगा। धकेली जाने वाली गाड़ी की गति जब कि गार्ड सबसे अगले वाहन में चल रहा हो, 25 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए। यदि डिब्बे में गार्ड न चल रहा हो तो गाड़ी की गति 10 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ग) जिस स्टेशन से गाड़ी रवाना हुयी हो तथा उसी स्टेशन को उसे वापस धकेल कर लाना हो, तो उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को टेलीफोन द्वारा अगले स्टेशन को एवं नियंत्रित खंडों पर नियंत्रक को भी सूचित करना चाहिए कि गाड़ी उस स्टेशन पर वापस धकेली जायेगी। इसके बाद वह ब्लाक उपकरण पर अगले स्टेशन से "क्या खंड में रुकने वाली गाड़ी के लिए लाईन क्लियर है" संकेत की प्राप्ति स्वीकृति लेगा और फिर सामान्य तरीके से "गाड़ी खण्ड में दाखिल हो रही है" संकेत देगा।

(घ) गाड़ी के वापस आ जाने पर गार्ड इस बात की सूचना देगा कि खंड से संपूर्ण गाड़ी स्टेशन पर वापस लौट आयी है और उसके प्रमाणस्वरूप उसे गाड़ी सिगनल रजिस्टर पर जरूर हस्ताक्षर करने चाहिए और साथ ही "गाड़ी वापस धकेलने को प्राधिकार पत्र" स्टेशन मास्टर को लौटा देना चाहिए जिसे स्टेशन मास्टर रद्द कर देगा। इसके बाद स्टेशन मास्टर ब्लाक उपकरण पर, जैसी भी स्थिति हो, "इससे पहले का संकेत रद्द समझो" संकेत देगा और गाड़ी सिगनल रजिस्टर अथवा लाइन क्लियर पूछताछ रजिस्टर में गाड़ी की प्रविष्ट के सामने यह टिप्पणी लिखेगा "गाड़ी वापस धकेली गयी"। इकहरी लाइन के संबंध में जहां टोकन उपकरण लगे हैं वहां टोकन ब्लाक उपकरण में वापस अवश्य डाल देना चाहिए अथवा लाइन क्लियर टिकट रद्द कर देना चाहिए।

(ड.) जब गाड़ी को किसी खंड से वापस धकेलने की व्यवस्था की गयी हो तो उसे सदैव वापस धकेलना ही चाहिए और अगले स्टेशन को सीधे नहीं जाने देना चाहिए।

IndiaCode

S.R. 4.12/1. Position of engine when moving a train- With the following exceptions no engine must push a train upon any running line, but must draw it.

(a) When within stations limits, or where specially authorized.

(b) Under Special Instructions when used as an assisting engine.

(c) When it is necessary for a train to push back to the station from which it entered the section under the instructions laid down in S.R. 4.12/2.

(d) In the case of a disabled train or accident, a following engine may push the train or vehicles slowly to the next siding or to the first station or cabin at which the engine can be transferred to the front of the train,

(e) when it is necessary for a train to push back to the site of accident in case of a passenger being thrown out or a person being knocked down by a train, outside the station limits, except that such pushing back should not be done on ghat sections in automatic block signalling sections and at other places where prohibited by special instructions.

(f) When the line is obstructed and trains are being worked to the point of obstruction on both sides.

(g) When required to assist a train in starting.

(h) When required to do so in connection with Engineering works or material trains, provided the brakevan occupied by the Guard of the train is the leading vehicle.

(i) When required by the General Manager, Chief Operations Manager, or Chief Engineer travelling on an Inspection Special train.

S.R. 4.12/2. Train pushing back from block section-

(a) No train must be allowed to push back from the block section without a written authority from, the Station Master of the station from which it has entered the section.

After an authority to push back has been given, no obstruction of the line beyond the Staring signal in the same direction must be allowed, except at a class "B" station, on the single line, where obstruction may be permitted within the station section in accordance with instructions laid down in Block Working Manual.

(b) The Guard of a pushing train will travel in the leading vehicle, which is fitted with a vacuum brake/air brake valve or hand brake. If the leading vehicle is not so fitted, the Guard will travel in the nearest vehicle there to which is so fitted. The speed of a pushing train with the Guard travelling in to leading vehicle must not exceed 25 kms. per hour. If the Guard is not travelling in the leading vehicle, the speed must not exceed 10 kms per hour.

(c) The Station Master at a station where the train starts from and pushes back to, must advise the station in advance on the telephone and also the section Controller on controlled section that the train will push back to the station. He will then obtain Line Clear from the station in advance on the block instrument, and then give the "Train Entering Section" Signal in the usual way.

(d) On return of the train, the Guard will intimate that the whole train has returned complete from the section, and he must sign in the Train Signal Register to that effect, and return the "Authority to push back" to the station Master who will cancel it. The Station Master will then give 'Cancel last signal' on the block instrument and endorse that remarks in the Train Signal Register or the Line Clear Enquiry Book 'Train pushed back' against the entry of the train. In the case of signal line, the token must be returned to the block instrument, where token instruments are provided or the Line Clear Ticket cancelled.

(e) When it has been arranged for a train to push back from the section it must always do so, and not go to the station in advance.

(च) जब गाड़ी को खंड से वापस धकेला जा रहा हो तो गार्ड एवं लोको पायलट को सतर्क रहना चाहिए तथा समपार अथवा अन्य किसी अवरोध के पहले उसे रोकने के लिए तैयार रहना चाहिए। समपार फाटक को पार करते समय सड़क यातायात को चेतावनी देने के लिए इंजन की सीटी को अक्सर बजाना चाहिए। गार्ड को बड़ी सावधानी पूर्वक सामने देखना चाहिए और यदि कोई समस्या आ जाए तो गाड़ी को रोकने के लिए उपाय करने चाहिए।

(छ) दोहरी लाइन पर गाड़ी को वापस धकेलना आवश्यक हो तब उसे दूसरी लाइन से सम्बन्धित सबसे बाहरी सिगनल के सामने अवश्य रोक देना चाहिए और लोको पायलट को सीटी बजानी चाहिए। यदि गाड़ी लेने के लिए लाइन क्लियर हो तो उसे (पथ प्रदर्शित) पायलट करके स्टेशन पर लाना चाहिए।

(ज) इकहरी लाइन पर गाड़ी को वापस धकेलना आवश्यक हो तब उसे पहले सबसे बाहरी सिगनल के बाहर अवश्य रोक देना चाहिए और सीटी बजानी चाहिए और यदि लाइन क्लियर हो तो गाड़ी लेने के लिए आगमन सिगनलों को "आफ" करना चाहिए। अनन्तर्पाशित स्टेशन पर इसके अतिरिक्त गाड़ी को सबसे बाहरी सिगनल से (पथ प्रदर्शित) पायलट करके लाना चाहिए।

(झ) आपात स्थिति को छोड़कर गिट्टी गाड़ियां केवल दिन के प्रकाश में ही वापस धकेली जा सकती हैं। यदि इसे रात में वापस धकेलना आवश्यक हो तो गाड़ी की गति 10 कि.मी. प्रति घंटा तक सीमित रखनी चाहिए।

स.नि.4.12/3. <u>जहां पर बिना टोकन के उपकरण लगाये गये हैं वहां इकहरी लाइन खंड पर गाडियों को पीछे धकेलना</u> – यदि गाड़ी को उस स्थान तक पीछे धकेलना है जहां से वह रवाना हुई थी तो लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए ब्लाक संचालन नियमावली में उल्लिखित प्रक्रिया को अपनाया जायेगा "गाड़ी लाइन पर" है (टी.ओ.एल.) संकेत दिखायी देने पर गाड़ी को सामान्य ढंग से रवाना किया जायेगा।

गाड़ी वापस लौटने पर कैंसिलेशन स्विच को प्रयोग में लाकर आगमन सिगनल "ऑफ" किये जायेंगे और लाइन बंद करने की कार्य पद्धति वही होगी जो कार्य पद्धति प्रस्थान स्टेशन पर गाड़ी वापस लौटने के संबंध में ब्लाक संचालन नियामावली में बतायी गयी है।

4.13. टेंडर आगे होने पर इंजन की गति सीमा–

(1) (क) कोई सवारी या मिली जुली गाड़ी भाप इंजन द्वारा, टेंडर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दशाओं के सिवाय नहीं खींची जाएगी, अर्थात :–

(i) जब प्राधिकृत अधिकारी ने इसके लिए लिखित आदेश दिया है, या

(ii) ऐसी परिस्थिति जिसमें लोको पायलट ऐसा करना अनिवार्य रूप से आवश्यक समझे,

(ख) जब गाड़ी इस प्रकार ले जायी जाती है तो उसकी गति 25 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होगी या 40 कि.मी. प्र.घं. तक की ऐसी कोई उच्चतर गति होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत की जाती है।

(2) अपरिहार्य आवश्यकता होने पर, भाप (स्टीम) इंजन लगी मालगाड़ियां, टेंडर आगे होने पर 25 कि.मी. प्र.घं. से अधिक गति से नहीं चल सकेंगी या ऐसी कोई उच्चतर गति से चल सकेंगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाय। किन्तु ऐसी गति किसी भी दशा में 40 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होगी।

(3) यदि उपनियम (1) के खण्ड (क) के उपखण्ड (i) और उपनियम (2) के अधीन जब भाप (स्टीम) इंजन वाली गाड़ियों का टेंडर आगे करके नियमित रूप से चलाना है तो नियम 4.14 में निर्धारित रूप में प्रमुख बत्ती (हेडलाइट) और चिन्ह् (मार्कर) बत्तियां टेंडर पर लगाई जायेंगी।

ग. गाड़ियां और उनके चालक दल के साज–समान

4.14 प्रमुख बत्ती और चिन्ह बत्तियाँ और गति मापक –

(1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में स्टष्ट दिखाई नहीं देता है या लंबी सुरंगों में गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि इंजन पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और उसके अतिरिक्त तेल या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर बत्तियाँ) नहीं लगी हैं।

(2) स्टेशन पर और यार्डों में केवल शंटिंग कार्य पर लगे इंजनों में, रात्रि के समय अथवा धुंध कोहरे या तूफान मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और आगे तथा पीछे दो लाल चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलायी जायेंगी।

(f) While a train is being pushed back from the section, the Loco Pilot and the Guard shall be vigilant and be prepared to stop short of any obstruction including obstruction at a level crossing. The Loco Pilot shall make frequent use of engine whistle as a warning to the road traffic passing across the level crossing, The Guard shall keep a sharp look-out in front and take measures to stop the train, if circumstances so warrant.

(g) On the double line, when a train is required to be pushed into a station the train must come to a stand opposite the outermost signal pertaining to the other track and the Loco Pilot shall whistle when, if a line is clear for its reception, it must be piloted into the station.

(h) On the single line, when a train is required to be pushed back, it must first come to a stand outside the outer most signal and whistle, if a line is clear, reception signals may be taken 'Off' for its reception. At a Non-interlocked station, the train must, in addition, be piloted from the outermost signal.

(i) Except in an emergency/material trains may be pushed back during daylight only. If it is necessary to push back at night the speed should be restricted to 10 kms. per hour.

S.R. 4.12/3. Pushing back to trains on single line section tokenless instruments have been provided if a train is required to push back to the station from where it started Line Clear shall be obtained according to the procedure detailed in the Block Working Manual. The train will be despatched as usual when the 'TOL' indication will appear.

When the train returns, the reception signals shall be taken 'Off' using cancellation switch and the procedure for closing the line will be as for normalising block instrument when train returns to the despatching block station as given in Block Working Manual.

4.13. Limits of speed with engine tender foremost-

(1) (a) A passenger train or a mixed train shall not be drawn outside station limits by a steam engine running tender foremost, except-

(i) under a written order issued by the authorised officer; or

(ii) in a case of unavoidable necessity, to be established by the Loco Pilot.

(b) When any such train is so drawn, the speed shall not exceed 25 kilometers an hour, or such higher speed, not exceeding 40 kilometers an hour, as may be authorised by approved special instructions.

(2) In case of unavoidable necessity, goods trains may run with steam engines tender foremost at a speed not exceeding 25 kilometers an hour or such higher speed, which shall, in no circumstances, exceed 40 kilometers an hour, as may be laid down by special instructions.

(3) When trains have to be worked with steam engines tender foremost as a regular measure under sub-clause (i) of clause (a) of sub-rule (1) and sub rule (2) the head light and marker light as prescribed in Rule 4.14 shall be provided on the tender.

C. Equipment of Trains and Train Crew

4.14. Head light, Marker lights and speedometer-

(1) A train shall not be worked at night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or in long tunnels, unless the engine carries an electric head light of an approved design and, in addition, two oil or electric white marker lights.

(2) An engine employed exclusively on shunting at stations and yards shall, at night or during thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, display such head lights as are prescribed by the Railway Administration, and exhibit two red marker lights in front and in rear.

(3) इंजन पर लगी बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) का प्रकाश धीमा करने के लिए उसमें स्विच लगा रहेगा और यह नीचे लिखी स्थिति में धीमी की जायेगी।

(क) जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है,

(ख) जब गाड़ी उसी गेज या भिन्न गेज के दोहरी (डबल) अथवा नई लाइन वाले रेलपथ पर सामने से आती हुई किसी अन्य गाड़ी के पास पहुँच रही है, तथा

(ग) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किसी अवसर पर

(4) यदि इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लाईट) खराब हो जाती है अथवा इंजन को टेंडर आगे करके आपातस्थिति में चलाना आवश्यक है, तो उपनियम (1) के अनुसार इंजन पर तेल की या बिजली की दो सफेदी चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जाएंगी जो संचालन की दिशा की ओर संकेत देंगी और गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार, निर्धारित गति से चलेगी।

(5) इंजन की हेड लाईट के खराब होने पर उन खण्डों में जहां चमकदार परावर्तक प्रकार के फिक्सड् इंजिनियरिंग सिगनल लगे हैं वहां रात में, कोहरे अथवा धुन्ध में या जब दृश्यता साफ न हो वहां बड़ी लाइन और मीटर गेज लाइन पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सतर्कता पूर्वक उस गति से जो अस्थाई रूप से उस खण्ड में लगाई गई है या 40 कि.मी. प्रति घंटे की गति से जो भी कम गति हो, का पालन करेगा।

(6) खराब गति मापक रिकार्डर वाले यात्री गाड़ी के इन्जनों को शेड से नहीं निकालना चाहिए यदि चलती गाड़ी में गति मापी रिकार्डर रास्ते में खराब हो जाये तो विशेष आदेशों के तहत दी गई गति से इन्जन को चलाया जायेगा।

स.नि.4.14/1. <u>इंजनों में बिजली की हेड लाइट</u> –

(क) गाड़ी इंजन की तरह अकेले इंजन को भी हेडलाइट जलाना चाहिए।

(ख) उपनगरीय ई.एम.यू. में सामने की हेड लाइट और दो सफेद मार्कर लाइट्स हेड कोड लाइट्स निर्धारित मानक के अनुसार लगी होनी चाहिए।

स.नि.4.14/2. (क) लोको पायलट को लोको शेड छोड़ने से पूर्व सुनिश्चित करना चाहिए कि इंजन/गाड़ी के इंजन की हेड लाइट और मार्कर लाइट सा.नि. 4.14 के अनुसार कार्यरत हैं और यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि दोनों सिरों पर लगी फ्लेशर बत्ती उचित रूप से कार्य करने की दशा में है।

(ख) विद्युत हेड लाइट फिटर यह प्रमाणित करने के लिये जिम्मेदार है कि इंजन की हेड लाईट कार्यरत अवस्था में है।

(ग) लोको पायलट विद्युत हेड लाइट की जांच करेगा और स्वयं को संतुष्ट करेगा कि वह पर्याप्त रोशनी (मानकों के अनुसार) दे रही है।

(घ) यदि यात्रा के दौरान इंजन की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) अंधेरे के समय या घने कोहरे के समय खराब हो जाय तो चालक को सा.नि. 4.14 के पैरा 4 के अनुसार मार्कर लाइटें जलानी चाहिए और सतर्कता पूर्वक गाड़ी को बड़ी/मीटर लाइन पर 40 कि.मी. प्र.घं. एवं छोटी लाइन पर 15 कि.मी. प्र.घं. की गति पर इस शर्त पर चलना चाहिए कि खण्ड पर लागू अधिकतम अनुमेय गति और अन्य गति प्रतिबन्धों का उल्लंघन न हो, और साथ–साथ इंजन की सीटी बार–बार बजानी चाहिए, लोको पायलट अगले ब्लाक सेक्शन के स्टेशन मास्टर को इस बात की जानकारी देगा, जो कि बाद में, यदि कोई खण्ड नियंत्रक है तो उसे सूचित करेगा।

स.नि.4.14/3. जब कोई गाड़ी स्टेशन की ओर आ रही हो तब स्टेशन मास्टर की यह देखने की जिम्मेदारी होगी कि इंजन में हेड लाईट और मार्कर लाइट है। यदि गाड़ी बिना हेड लाइट और मार्कर लाइट के स्टेशन से थ्रू जाती है तो स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। यह सूचना मिलने के बाद दूसरी ओर का स्टेशन मास्टर गाड़ी रोकेगा और पता लगायेगा कि हेड लाइट और मार्कर लाइट न जलने का क्या कारण है और लोको पायलट से विद्युत हेड लाइट और मार्कर लाइट जलाने के लिये निर्देशित करेगा।

स.नि. 4.14/4. किसी लम्बी सुरंग में प्रवेश करने से पूर्व दिन के समय लोको पायलट को इंजन की हेड लाइट और मार्कर लाइट को अवश्य जला देना चाहिए।

स.नि.4.14/5. जब कोई गाड़ी किसी स्टेशन से गुजर रही है तो पहले आने वाली गाड़ी की हेडलाइट धीमी कर दी जायेगी। यदि धीमी करने का बटन खराब हो तो मुख्य लाइट (हेडलाइट) बंद कर दी जायेगी।

(3) The electric head light on the engine shall be fitted with a switch to dim the light and shall be dimmed

(a) When the train remains stationary at a station

(b) When the train is approaching another train which is running in opposite direction on double or multiple track of same or different gauges; and

(c) on such other occasions as may be prescribed by special instructions.

(4) In case the electric head light fails or a train has to be worked with the engine running tender foremost in an emergency, the engine shall display the two oil or electric white marker lights referred to in sub-rule (1) pointing in the direction of movement and the train shall run at a speed prescribed by special instructions.

(5) In case of defective electric head light of locomotive running in a section provided with reflective type of engineering fixed signal, during night or thick foggy weather impairing visibility, on BG and MG, the Loco Pilot shall work the train cautiously at a speed not exceeding the severest temporary speed restriction imposed in the block section or 40 KMPH which ever is less.

(6) Coaching Locos should not be turned out from shed if the speedometers/Recorders are in defective condition. In case of speedometer/Recorder becoming defective during run, the train should run at a speed prescribed by special instructions.

S.R. 4.14/1. Electric Headlight on Engines-

(a) Light engines should display the same lights as train engines.

(b) Suburban electric multiple unit stock must be equipped with an electric headlight and two white marker lights or head code lights of approved design in front.

S.R.4.14/2.(a) Before leaving the Loco Shed, the Loco Pilot of a train engine/light engine must ensure that he has effective head light and marker lights on his engine as prescribed in GR 4.14 and also flasher lights on both side in proper working condition.

(b) The electric headlight Fitter is responsible for certifying that the electric headlight equipment is in proper working order.

(c) The Loco Pilot must test the electric headlight and satisfy himself that it produce sufficient illumination.

(d) If the electric head light becomes defective on the run during the hours of darkness and /or thick and foggy weather, the Loco Pilot shall light marker lights and work the train cautiously at a speed not exceeding 40 KMPH on B.G. & MG. and 15 KMPH on NG subject to maximum permissible speed of the section and other speed restrictions enforce and sound engine whistle frequently. The Loco Pilot shall also inform the station Master of the next block station in advance of the incidence so that he may inform the section controller if any.

S.R. 4.14/3. When a train is approaching a station, the station Master on duty will see that the engine has headlight and marker lights. If the engine has neither a headlight nor the marker lights, and the train is running through, the Station Master must advise the station in advance. The Station Master of the other Station on receipt of this information, will stop the train and find out the reason why the prescribed headlight and marker lights are not lit up, and instruct the Loco Pilot to switch on the electric headlight and marker lights.

S.R. 4.14/4. Before entering a long tunnel during day, even the Loco Pilot should switch on the electric headlight and electric marker lights.

S.R. 4.14/5. Where trains have to cross at station, the first train to arrive must have its electric head light dimmed. If the dimming switch is out of order the headlight must be extinguished altogether.

स.नि.4.14/6. किसी भी इंजन को खराब या ठीक प्रकार कार्य न करने वाले गति मापक के साथ शेड से बाहर नहीं निकाला जायेगा। यदि मार्ग में गति मापक खराब हो जाय तो, लोको पायलट अपनी घड़ी, कि.मी. खम्भे एवं संचालन समय सारिणी में दिये गये खण्ड के रनिंग समय के आधार पर गणना कर अपनी गाड़ी की अधिकतम अनुमेय गति से 10 प्रतिशत कम गति पर गाड़ी संचालन करेगा।

4.15. पिछली तथा बगली बत्तियाँ –

(1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, स्टेशन सीमा के बाहर कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी, जब तक उसमें निम्नलिखित न हो :–

(क) उस स्थिति के सिवाय जिसमें उपनियम (2) लागू होता है, इंजन के साथ जुड़े वाहनों में, कम से कम एक पिछली बत्ती (टेल लैम्प) तथा दो बगल वाली (साइड) बत्तियाँ लगी हैं जो पीछे की ओर लाल तथा इंजन की ओर सफेद दिखाई देती हैं। यद्यपि विशेष अनुदेशों के अनुसार मालगाड़ियों एवं विद्युत बहु एकक गाड़ियों पर बगली बत्तियां लगाना अनिवार्य नहीं है।

(ख) यदि इंजन बिना किसी वाहन के अकेला है तो, उसमें कम से कम एक लाल पिछली (टेल) बत्ती है, तथा

(ग) 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) यदि कोई कोयला पायलट, अर्थात ऐसी गाड़ी, जो कोयला साइडिंगों को एकत्रित या वितरित करने के लिये प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंग में काम करती है तो उस पर लाल पिछली (टेल) बत्ती की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहां से निकलती है। परन्तु यह तब, जब इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन में जहां वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन वहां नहीं छोड़ा है।

(3) जब समानान्तर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियाँ चलती हैं तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित बगल वाली (साइड) बत्ती का प्रबन्ध विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जा सकता है।

(4) जब किसी गाड़ी को, अनुगामी गाड़ी पार करने के लिए शंट किया जाता है तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित पिछली (टेल) और बगल वाली (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

(5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में शटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष आदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियाँ लगी होंगी।

स.नि.4.15/1. <u>पिछली और बगली बत्तियाँ</u> –

(क) रात्रि धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब ठीक से दिखाई नहीं पड़ता है तो पिछले ब्रेकवान की प्रत्येक तरफ आगे की ओर सफेद रोशनी दिखाने वाली और पीछे की ओर लाल रोशनी दिखाने वाली बत्तियाँ जरूर लगानी चाहिए, सिवाय इसके कि जब किन्हीं विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसा करने की छूट दे दी गई हो।

(ख) रात में जब कोई गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी को आगे जाने देने के लिए शंट की जाए, तो गाड़ी के जिस ओर से दूसरी गाड़ी गुजरे उस ओर की बगल वाली–बत्तियों की रोशनी बदल देनी चाहिए, ताकि आने वाली गाड़ी को एक लाल रोशनी के स्थान पर एक सफेद रोशनी दिखायी दे। यदि बगली बत्ती स्थिर एवं जुड़ी हुई हो और उसमें लाल स्लाइड लगी हुई हो, तो जब तक आने वाली दूसरी गाड़ी गुजर न जाये तब तक बगल वाली बत्ती के स्लाइड को निकालकर अलग रखना चाहिए। आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को जब यह दिखायी दे कि उसके सबसे पास वाली बत्ती को लाल से सफेद में नहीं बदला गया है तो उसे तब तक सीटी बजाते रहना चाहिए जब तक कि उसे बदल न दिया जाये और यदि ऐसा न किया जाये तो उसे अपनी गाड़ी रोकनी चाहिए और उसके बदले जाने तक प्रतीक्षा करनी चाहिए।

(ग) माल गाड़ियों और विद्युत बहु एकक गाड़ियों में बगल वाली बत्तियाँ लगाने से छूट दी जा सकती है।

4.16. पिछला बोर्ड या पिछली बत्ती –

(1) उपनियम (2) में किए गए उपबन्धों के सिवाय, कर्मचारियों को गाड़ी की संपूर्णता के बारे में बताने के लिए, अन्तिम वाहन को पहचानने के लिए उसके पीछे निम्निलिखित का लगाया जाना आवश्यक है, अर्थात–

(क) दिन में, अनुमोदित डिजाइन का पिछला बोर्ड या अनुमोदित डिजाइन की लाल रंग वाली पिछली बत्ती जो प्रकाशित न हो, अथवा,

S.R. 4.14/6 Working of Speedometer- No Locomotive shall be turned out from the shed with deficient or defective speedometer. In case, the speedometer becomes defective enroute, Loco Pilot shall work the train at speed 10% less than the maximum permissible speed by estimating the speed with the help of his watch, Kilometer posts and inter-section running time given in the Working Time Table.

4.15 Tail and Side lights-

(1) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility no train shall be worked outside station limits unless it has-

(a) In case of an engine with vehicles attached, save in a case to which sub-rule (2) applies, at least one red tail light, and two side lights showing red towards the rear white towards the engine:

Provided that, provision of sidelights on goods trains and electric multiple unit trains may be dispensed with under special instructions.

(b) In case of a single engine without vehicles attached at least one red tail light; and

(c) In case of two or more engines coupled together without vehicles attached, at least one red tail light affixed to the rear engine.

(2) A colliery pilot, i.e., a train used for collecting or distributing vehicles in colliery sidings, when working in a block section or in the colliery sidings taking off from a block section, need carry a red tail light only as it enters or leaves the block station, at either end of such block section, provided that special instructions are issued to ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the colliery Pilot has certified that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.

(3) When trains may run in the same direction on parallel lines, the side lights mentioned in clause (a) of sub-rule (1) may be arranged in accordance with special instructions.

(4) When a train has been shunted for a following train to Pass, the tail and side lights mentioned in clause (a) of sub-rule (1) shall be dealt with in accordance with special instructions.

(5) Within stations limits or in a siding, an engine employed in shunting shall have tail lights in accordance with special instructions.

S.R. 4.15/1, Tail and Side lights-

(a) At night and in thick, foggy and tempestuous weather impairing visibility, one side lamp showing white light at the front and red light to the rear must be placed, unless otherwise exempted under special instructions on each side of the rear brakevan.

(b) At nigh when a train is shunted for another train to precede it, the side lamp on the side on which the other train will pass it should be reversed so that the white instead of a red light is exhibited to the approaching train. If the side lamp is fixed and provided with a red slide, the slide should be withdrawn until the approaching train has passed. The Loco Pilot of an approaching train, when he observes that the nearest side lamp has not been changed from red to white, must whistle until it is changed, and if this is not done, must stop his train and wait till it is changed.

(c) Provision of side lights on goods trains and electric multiple unit trains may be dispensed with.

4.16. Tail board or tail lamp-

(1) In order to indicate to the staff that a train is complete, the last vehicle shall, except as provided for in sub-rule (2), be distinguished by affixing to the rear of it-

(a) by day, a tail board of approved design or a red painted tail lamp of approved design which may be unlit, or

(ख) रात में और घने कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिन में दृश्यता कमजोर हो तब अनुमोदित डिजाइन की लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती जो स्थिर अथवा फ्लैशिंग लाल रोशनी दर्शाती हो, अंतिम डिब्बा दर्शाने हेतु उस पर जाँच यंत्र के रूप में लगाई जाएगी, अथवा

(ग) विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत कोई अन्य उपकरण।

(2) जब कोई कोयला पायलट अर्थात् ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगों में वाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंगों में काम करती है तो, उस पर पिछली बत्ती या विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत किसी अन्य उपकरण की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहां से निकलती है। परन्तु यह तब, जब इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन में, जहां वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।

(3) पिछला बोर्ड या प्रकाश रहित पिछली बत्ती के बदले में एक लाल झंडी का प्रयोग केवल आपात स्थिति में विशेष अनुदेशों के अधीन ही, किया जा सकता है।

स.नि.4.16/1. <u>पिछली बत्तियाँ और पिछली तख्तियाँ</u> –

(क) आपात काल में जब पिछली तख्ती (बोर्ड) या लाल रंग वाली पिछली बत्ती उपलब्ध न हो अथवा जब शंटिंग इंजन से थोड़ा मार्ग तय कराना हो तो एक लाल झंडी लगानी चाहिए। इसके लगाने की अनुमति दिन के समय और साफ मौसम में ही दी जाती है, ताकि यह पता चले कि गाड़ी पूरी है।

(ख) जब गाड़ी के पीछे एक सहायक इंजन लगा हो तो अंतिम वाहन संकेत को सहायक इंजन के पीछे अवश्य लगा देना चाहिए। जब सहायक इंजन काट लिया जाये तो उसे अन्तिम वाहन के पीछे लगा देना चाहिए। इस नियम के पालन करने की जिम्मेदारी गार्ड पर होगी।

(ग) जब गाड़ियों के गार्ड दोहरी लाइन पर काम कर रहे हों तब वे गुजरने वाली गाड़ियों की पिछली तख्तियाँ या पिछली बत्तियों अथवा लाल झंडियों को देखेंगे और यदि वे अन्तिम वाहन में उपलब्ध नहीं हैं अथवा रात के समय पिछली बत्तियाँ ठीक से नहीं जल रही हों तो वे इसकी सूचना अगले स्टेशन को देंगे।

(घ) <u>ब्लाक सेक्शन में अकेले इंजन/इंजनों का संचालन</u> –

दिन में – इंजन के पीछे एक लाल झण्डी लगी होनी चाहिए।

रात्रि में – पीछे के पैनल की एक बत्ती जली होनी चाहिए और उसके ऊपर लाल स्लाइड लगी होनी चाहिए।

यदि दो इंजन एक साथ जुड़ कर जा रहे हैं तो पैनल (मार्कर) की बत्ती पर लाल स्लाइड/लाल झण्डी सबसे पीछे वाले इंजन पर होना चाहिए।

(ड.) गार्ड को अपने पास एल.ई.डी. वाला फ्लैशिंग टेल लैम्प अवश्य रखना चाहिये जिसे गार्ड सबसे पिछले वाहन पर लगायेगा। गार्ड सबसे पहले पिछले वाहन पर टेल लैम्प लगाते समय यह सुनिश्चित करेगा कि मध्यवर्ती वाहनों पर यदि कोई विद्युतीय टेल लैम्प जल रहा हो तो उन्हें बुझा दिया गया है और एल.ई.डी. लैम्प एस.एल.आर/ब्रेकयान के अन्दर खिड़की पर न रखा जाय।

(च) ब्रेकयानों और कुछ अन्य वाहनों में बिजली की फिक्स्ड लैम्प लगी होती है। इन फिक्सड टेल लैम्पों को उपयोग में नहीं लाना चाहिये। ऐसे ब्रेकयानों अथवा अन्य वाहनों के पीछे अन्य वाहन लगाये जाये तो इस बात की विशेष सावधानी रखनी चाहिये कि फिक्सड लैम्प जल तो नहीं रहा है।

(छ) किसी कारण से यदि गाड़ी सुरंग के अन्दर आकर खड़ी हो जाती है, तो गाड़ी के गार्ड को चाहिए कि वह तुरन्त पिछली बत्ती जला दे। अकेले इंजन के मामले में यह जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी।

4.17. स्टेशन मास्टर की पार होने वाली गाड़ियों के पिछले बोर्ड या पिछली बत्ती से संबंधित, जिम्मेदारी–

(1) स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि उसके स्टेशन से पार होने वाली प्रत्येक गाड़ी के अन्तिम वाहन पर नियम 4.16 के अनुसार पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या अन्य उपकरण लगा है।

(2) यदि स्टेशन से कोई ऐसी गाड़ी पार होती है जिस पर गाड़ी की सम्पूर्णता का ऐसा चिन्ह नहीं लगा है तो स्टेशन मास्टर :–

(क) 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।

(ख) इस बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि पिछले स्टेशन से किसी गाड़ी का ब्लाक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाय, ब्लाक सेक्शन को बन्द करने का कार्य रोक देगा, और

(b) by night as well as in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility during day, a red tail lamp of approved design displaying either a steady or flashing red light to indicate last vehicle check device or,

(c) such other device as may be authorised by special instructions.

(2) A colliery pilot, i.e. a train used for collecting or distributing vehicles in colliery sidings, when working in a block section or in the colliery sidings taking off from a block section, need carry a tail board or tail lamp, or such other device as may be authorised by special instructions, only as it enters or leaves the block station at either end of such block section, provided that special instructions are issued to ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the colliery pilot certifies that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.

(3) In emergencies only, and under special instructions in each case, a red flag may be used in lieu of a tail board or an unlit tail lamp.

S.R. 4.16/1. Tail lamps and Tail Boards-

(a) In an emergency, when a tail board or a red painted tail lamp is not available or when it is desired to make a short trip with a shunting engine, a red flag is permitted during daylight and in clear weather only to indicate that the train is complete.

(b) When an assisting engine is attached in rear of a train, the last vehicle indication must be affixed behind the assisting engine, and replaced behind the last vehicle when the assisting engine is detached. The Guard is responsible for carrying out this rule.

(c) Guards, when working trains on the double line, shall watch the tail boards or lamps or red flag of passing trains on adjacent line and the next station if they are not available on the last vehicle or if during the night the tail lamp is not lit up properly.

(d) Running of light engine/engines in block sections-

During Night:- One of the rear panel (marker) light must be lit and covered with rest slight over it.

During Day:- A red flag should be affixed at the rear of the locomotive. In case of two locomotives running coupled together, the panel (marker) light covered with red slide/red flag will be on the rear of the rearmost locomotive.

(e) The Guard must carry an oil tail lamp or LED based flashing tail lamp, which must be attached behind the rearmost vehicle. The Guard must ensure that the tail lamp is lit only on the last vehicle and electric tail lamps of intermediate coaches, if any, are switched off and LED lamps is not kept inside the window of the SLR/Brakevan

(f) Brake vans and certain other vehicles are fitted with fixed electric tail lamps. These fixed tail lamps must not be used, but a portable tail lamp should be used. Particular care should be exercised that the fixed tail lamp is not lit when vehicles are attached behind such brakevans or other vehicles.

(g) If for any reason a train comes to a stop in a tunnel the Guard of the train should immediately light the tail lamp. This responsibility will devolve upon the Loco Pilot in the case of a light engine.

4.17. Responsibility of station Master regarding tail board or tail lamp of passing trains-

(1) The Station Master shall see that the last vehicle of every train passing through his station is provided with a tail board or tail lamp or such other device in accordance with the provisions of Rule 4.16.

(2) If a train passes the station without such indication to show that it is complete, the Station Master shall-

(a) immediately advice the station in advance to stop the train to see that the defect is remedied and to advise whether or not the train is complete.

(b) meanwhile withhold the closing of the block section to ensure that no train is allowed to enter the block section from the station in rear, and

(ग) जब तक अगले स्टेशन से यह सूचना नहीं मिल जाती कि गाड़ी पूर्ण है, तब तक वह न तो पिछले ब्लाक सेक्शन को खाली समझेगा और न ही उसे बंद करेगा।

(3) जहाँ किसी सेक्शन में, ब्लॉक प्रूविंग धुरा काउन्टर या ब्लॉक स्टेशनों के बीच अनवरत ट्रैक सर्किटिंग और अभिग्राही स्टेशन की नॉन–रनिंग लाइनों को छोड़कर स्टेशन की पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग की गई हो तथा कार्य कर रही हो और जहाँ ब्लॉक सेक्शन की क्लियरेन्स का तथा दिये गए संकेत के आधार पर गाड़ी के पूर्ण आगमन का स्पष्ट संकेत हो, वहाँ यदि कोई गाड़ी उक्त उपखण्ड (1) के उपबन्धों का अनुपालन किये बिना किसी स्टेशन से गुजरती है तो स्टेशन मास्टर खराबी को दूर करना सुनिश्चित करने के लिए अगले स्टेशन को अग्रिम रूप से सूचित करेगा तथा ऐसे मामलों में उसे उपनियम (2) के खण्ड (ख) तथा (ग) में विहित निर्देशों के अनुसार उसे पिछले ब्लॉक खण्ड को बन्द करने के कार्य को रोके रखने की आवश्यकता नहीं है।

स.नि. 4.17/1. (क) रन थ्रू गाड़ी अथवा अन्य कोई गाड़ी जो ऐसे स्थान पर रूकती है जहाँ स्टेशन मास्टर टेल लैम्प/टेलबोर्ड को सुविधा पूर्वक देख सकते हैं, वह गाड़ी के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करने के लिए स्वतः उत्तरदायी हैं;

(ख) ऐसे स्टेशन जहाँ केबिन/केबिनें उपलब्ध हैं, जब कभी रूकने वाली गाड़ी इस तरह से खड़ी होती है कि स्टेशन मास्टर आसानी से गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित नहीं कर सकते तब केबिन मास्टर/केबिनमैन टेललैम्प/टेलबोर्ड देखकर गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिशचित करेंगे;

(ग) पैनल इंटरलॉक्ड स्टेशन पर जहाँ केबिनों नहीं हैं और बी.पी.ए.सी. या तो लगा नहीं है अथवा कार्य नहीं कर रहा है और स्टेशन मास्टर या ऑफ साइड प्वाइंट्समैन/पोर्टर किसी खड़े/स्टेबल्ड ट्रेन रेक द्वारा लाइन घिरी होने के कारण दृश्यता बाधित होने पर गुजरती हुई गाड़ी को नहीं देख सकते, तब गेटमैन, यदि उपलब्ध है, जैसा कि स्टेशन संचालन नियम में प्राधिकृत किया गया है, वह गाड़ी के टेललैंम्प/टेलबोर्ड को देखकर गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेंगे और टेलीफोन द्वारा स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे। यदि गेटमैन भी गाड़ी का पूर्ण आगमन देखने में असफल रहते हैं तब स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे जो बिना गाड़ी को रोके ही उसे देखेंगे और पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे, वह तभी लाइन क्लोज करेंगे। तो भी बिना टेललैम्प/टेलबोर्ड के जाती हुई गाड़ी के मामले में स.नि. 4.17/2 का अनुपालन किया जायेगा।

रुकने वाली गाड़ियों के मामले में गेटमैन, यदि उपलब्ध है, जैसा कि स्टेशन संचालन नियम में प्राधिकृत किया गया है, वह स्टेशन मास्टर को गाड़ी का पूर्ण आगमन प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

नोट :– (i) जब कोई गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है तब गार्ड देखेंगे कि गाड़ी सा.नि.4.56 एवं स.नि. 4.56/1 के अनुसार फाउलिंग मार्क क्लियर करके खड़ी है।

(ii) यदि उपरिवर्णित विधि के अनुसार गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित नहीं किया जा सकता तब स. नि. 4.56/1 (ग) का अनुपालन (गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर के द्वारा) किया जाएगा।

स.नि.4.17/2 <u>गाडी का बिना टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड के स्टेशन से गुजरना</u> –

(क) यदि स्टेशन मास्टर देख रहा है कि गाड़ी बिना पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या बिना पिछली तख्ती (टेल बोर्ड) से गुजर रही है तो वह तुरन्त अगले स्टेशन को सूचना देगा कि "गाड़ी बिना पिछली बत्ती अथवा बिना पिछली तख्ती के "गुजर गई है। वह इसकी सूचना नियंत्रक को भी देगा।

(ख) स्टेशन मास्टर को पिछले स्टेशन को "गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है" संकेत नहीं देना चाहिए लेकिन "गाड़ी बगैर पिछली तख्ती के गुजर गयी है" की सूचना संकेत जरूर देना चाहिए।

(ग) दोहरी लाइन पर पिछली बत्ती तख्ती (टेल लैम्प/टेल बोर्ड) के बिना गाड़ी गुजर गई संकेत भेजने वाले स्टेशन मास्टर को विपरीत दिशा से आने वाली गाड़ियों को रोकने के लिए प्रस्थान सिगनलों को "ऑन" स्थिति में रखना चाहिए तथा गार्ड एवं लोको पायलट को परिस्थितियों की सूचना देना चाहिए तथा किसी अवरोध के पहले रूकने एवं सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करना चाहिए।

(घ) अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को "गाड़ी बगैर पिछली बत्ती/तख्ती (टेल लैम्प/टेल बोर्ड) के गुजर गयी है" संकेत प्राप्त होने पर–

(i) उसकी पावती देना चाहिए

(ii) "गाड़ी बगैर पिछली बत्ती/तख्ती के गुजर गयी है" संकेत प्राप्त होने पर उसे रोकने के लिए प्रस्थान सिगनलों को "ऑन" स्थिति में रखना चाहिए।

(iii) जिस स्टेशन से संकेत मिला हो, उसकी ओर जाने वाली गाड़ी को रोकना चाहिए, गार्ड एवं लोको पायलट को इन परिस्थितियों की जानकारी देनी चाहिए और उन्हें सतर्कता के साथ आगे बढने और लाइन पर आने वाले किसी अवरोध के पहले रूकने के लिए तैयार रहने के बारे में सतर्कता आदेश जारी करना चाहिए।

(c) unless the station in advance has advised that the train is complete, neither consider the block section in rear as clear nor close it.

(3) Where in a section, a block proving axle counter or continuous track circuiting between block stations and complete track circuiting of station section excluding non-running lines of the receiving station is installed and is functioning and there is a clear indication of clearance of block section as well as complete arrival of the train as per indication given, if a train passes a station without conforming to the provisions of sub-clause (1) above, the Station Master shall still advice the station in advance to stop the train to see that the defect is remedied and he need not withhold closing of block section in rear as prescribed in clause (b) and (c) of sub-rule 2 in such cases.

S.R. 4.17.1(a) For run through train and other train which comes to a stop at a place where the Station Master can conveniently watch the Lamp/Tail Board, he himself will be responsible to ensure the complete arrival of a train.

(b) At a station Where cabin (s) is/are provided, whenever stopping train comes to a stand such that the station Master cannot readily ensure the complete arrival of the train, the Cabin Master/Cabinman shall ensure its complete arrival by watching the Tail Lamp/Tail Board.

(c) Where cabins are not available at panel interlocked stations as well as BPAC is not provided or non-functional and the Station Master or Points man/ Porter on 'OFF' side is unable to watch the passing through train due to line occupied by standing/stabled train/stable train/rake and view is obstructed, the Gateman, If available as authorized in SWR (Station Working Rules), shall ensure complete arrival of the train by seeing Tail Lamp/Tail Board and shall inform the Station Master by telephone under exchange of Private Numbers. In case the Gateman also fails to watch the complete arrival of a train, the Station Master shall inform the Station Master of the station ahead who shall watch the train without stopping the train and confirm the same to the Station Master in rear under exchange of private Numbers, who will then close the line. However, in case of train running without Tail Lamp/Tail Board, SR 4.17/2 Shall be complied with.

In case of stopping train, the Gateman if available and authorized in SWR, shall ensure the complete arrival of a train and inform the Station Master under exchange of Private Numbers.

Note: (i) When a train comes to a stand at a station, the Guard shall see that train is stopped clear of Fouling Mark as per GR 4.56 and SR. 4.56/1.

(ii) In case the complete arrival of a train cannot be ascertained by means as mentioned above, SR 4.56/1 (c) will be complied with (through Train Intact Arrival Register).

S.R. 4.17/2. Train Passed without Tail lamp or Tail board-

(a) If a train passes a station without a tail lamp or tail board being visible to the Station Master, he must at once send the 'Train passed without Tail lamp or Tail board' signal advice to the station in advance, and also inform the Section Controller.

(b) The Station Master must not give the 'Train out of section' signal to the station in rear, but must give the 'Train passed without tail lamp or tail board' advice.

(c) On the double line, the Station Master sending the 'Train Passed without Tail lamp/board' signal advice, must put departure signals at 'On' to stop any train from the opposite direction, advise the Guard and the Loco Pilot of the circumstances and issue a Caution Order to proceed cautiously and stop short of any obstruction.

(d) The Station Master of the station in advance on receiving the 'Train passed without tail lamp/board' signal/advice must-

(i) acknowledge it;

(ii) place departure signals at 'On' to stop train for which the 'Train passed without tail lamp/board' signal/advice is received;

(iii) Stop the train proceeding towards the station from which the signal was received, advise the Guard and Loco Pilot of the circumstances and issue a Caution Order instructing them to proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction;

(iv) जिस गाड़ी के बारे में "गाड़ी बिना पिछली बत्ती तख्ती (टेल लैम्प/टेल बोर्ड) से गुजरी" संकेत मिला हो, उसके गार्ड से मालूम करना चाहिए कि गाड़ी पूरी आ गयी है या नहीं। जहां ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउन्टर या ट्रैक सर्किट अथवा सेक्शन क्लियर संकेतक के साथ स्टेशन के दोनों सिरों पर सम्पूर्ण स्टेशन यार्ड में ट्रैक सर्किट होने पर या स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर के पास गाड़ी के पूर्ण आगमन का संकेत देने वाला उपकरण लगा हो, उक्त नियम लागू न होगा।

(v) यदि गाड़ी पूरी आ गयी हो तो पिछले स्टेशन को "गाड़ी सेक्शन के बाहर हो गयी" संकेत या आवक रिपोर्ट भेजनी चाहिए।

(vi) यदि गाड़ी पूरी नहीं है तो इसकी सूचना खण्ड नियंत्रक और पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देना चाहिए तथा नियम संख्या 6.09 के अनुसार कार्यवाही करनी चाहिए।

(vii) यदि पिछली बत्ती नहीं जल रही हो तो इसे जलाने के लिए गार्ड को अनुदेश देना चाहिए अथवा पिछली बत्ती तख्ती (टेल लैम्प/टेल बोर्ड) उपलब्ध नहीं है तो रात के समय धुंध अथवा कोहरे के मौसम में लाल रोशनी वाली एक हाथ सिगनल बत्ती अथवा दिन के साफ मौसम में लाल झंडी लगायी जानी चाहिए।

(ड.) यदि स्टेशन मास्टर संकेत प्राप्त करता है कि गाड़ी बिना पिछली बत्ती/तख्ती के गुजर रही है, और उसे एकाएक रोका नहीं जा सकता है तो उसे आने वाली गाड़ी के विरूद्ध प्रस्थान सिगनल को "ऑन" स्थिति में नहीं करना चाहिए बल्कि अगले स्टेशन को "गाड़ी सेक्शन में प्रवेश कर रही है" सिगनल जरूर देना चाहिए तथा "गाड़ी बिना पिछली बत्ती/तख्ती के स्टेशन से गुजर गयी है" की सूचना भी देनी चाहिए।

(च) यदि गाड़ी बिना जलती हुई पिछली बत्ती के साथ गुजरे, परन्तु स्टेशन मास्टर को बत्ती साफ दिखाई दे, तो वह पिछले स्टेशन को "गाड़ी सेक्शन के बाहर हो गयी" और अगले स्टेशन को "गाड़ी बिना पिछली बत्ती के गुजरी" संकेत देगा और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर गाड़ी खड़ी करेगा और गार्ड को इसकी सूचना देगा। ऐसी स्थिति में संकेत भेजने या पाने वाले स्टेशन मास्टर के लिए विपरीत दिशा की ओर जानेवाली किसी गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है।

4.18. संचार साधन –

(1) कोई सवारी या मिली–जुली गाड़ी किसी स्टेशन से तब तक नहीं भेजी जाएगी जब तक कि हर सवारी डिब्बे में गार्ड या लोको पायलट के साथ संचार स्थापित करने का कोई साधन नहीं लगा है।

(2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा, अर्थात् –

(क) उन सवारी या मिली–जुली गाड़ियों को जिनकी निर्वात (वैक्यूम) व्यवस्था पूर्ण रूप से या आंशिक रूप से खराब है, तथा

(ख) उन विशेष गाड़ियों को, जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन छूट दे दी गई है।

(3) यदि रेल प्रशासन का इस बाबत समाधान हो जाता है कि उपनियम (1) में उल्लिखित संचार साधनों का सामान्यतः शरारतपूर्ण प्रयोग होता है तो वह, उक्त उपनियम में किसी बात के होते हुए भी किसी भी ऐसी गाड़ी के सभी या किन्हीं सवारी डिब्बों 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 "सवारी वाहन" नहीं माना जाएगा।

स.नि.4.18/1. <u>चलती गाड़ियों में निर्वात/एयर प्रेशर ब्रेक का नियंत्रण</u> –

(क) जब किसी गाड़ी को खींचने के लिए दो इंजन लगाये जायें तो, जब तक कोई स्थानीय नियम इसके विरूद्ध न हो, अगले इंजन का लोको पायलट स्वचल निर्वात ब्रेक/एयर ब्रेक संचालित करने के लिए जिम्मेदार होगा। तथापि, दूसरे इंजन के लोको पायलट को आपात स्थिति में स्वचल निर्वात ब्रेक/एयर प्रेशर ब्रेक या हाथ ब्रेक लगाकर, जैसी आवश्यकता हो, गाड़ी को रोकने या उसकी गति कम करने में सहायता अवश्य करनी चाहिए। परन्तु उसे न तो निर्वात बनाये रखना चाहिए और न उसे पुनः निर्मित करना चाहिए।

(ख) जब किसी गाड़ी को पीछे से धकेलने के लिए एक या अधिक अतिरिक्त इंजन काम में लाये जायें, तो उनके लोको पायलटों को निर्वात ब्रेक/एयर प्रेशर ब्रेक के कार्य में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए। यह कार्य अगले इंजन के लोको पायलट के नियंत्रण में जैसा कि उपरोक्त पैरा (क) में बताया गया है, किया जायेगा, सिवाय उस स्थिति में जब गाड़ी उलटी लुढ़क रही हो क्योंकि ऐसी स्थिति में सबसे पिछले सहायक इंजन का लोको पायलट खुद ही अगले इंजन का लोको पायलट हो जाता है।

(ग) सभी अतिरिक्त इंजनों के लोको पायलट हर समय निर्वात ब्रेक/एयर प्रेशर ब्रेक इंजेक्टर के दस्ते (हैंडिल) को चालू स्थिति में रखेंगे और निर्वात/एयर प्रेशर नहीं बनायेंगे।

(iv) ascertain from the Guard of the train for which the 'Train passed without tail lamp/board' signal was received if the train is complete except where a block proving axle counter or track circuit or complete track circuiting of the station yard on either end provided with block section clear indication the complete arrival of train will be ascertained by the clear indications provided with S.M/Cabin Master.

(v) if the train is complete, send the 'Train out of section' signal or the 'in' report to the station in rear;

(vi) if the train is incomplete, advise the Section Controller and the Station Master in rear and take action in accordance with GR 6.09;

(vii) instruct the Guard to light the tail lamp if it is out; or fix a tail lamp/board or if no tail lamp./ board is available, a hand signal lamp displaying red light during the night and in thick or foggy weather or a red flag by day and in clear weather should be fixed.

(e) If the Station Master receiving 'Train passed without tail lamp/board signal finds that he cannot stop the train without bringing it to a sudden stand, he should not place the departure signals at 'On' against the approaching train, but must be given the 'Train entering section signal and also the 'Train passed without tail lamp/board' signal to the station in advance.

(f) Should a train pass with a tail lamp not lit, but the lamp is clearly visible to the Station Master, the Station Master will give the "Train out of section" signal to the Station in rear, and the 'Train passed without tail lamp' signal to the Station in advance and advice the Station Master in advance on the telephone that the tail lamp is extinguished, when the latter will stop the train, and inform the Guard. In such a case it is not necessary for the Station Master sending or receiving this signal to stop any train going in the opposite direction.

4.18. Means of communication-

(1) No passenger train or mixed train shall be dispatched from any station unless, every passenger carriage is provided with means by which communication can be made with the Guard or the Loco Pilot.

(2) Sub-rule (1) shall not apply to-

(a) passenger or mixed trains in case of complete or partial failure of vacuum; and

(b) such particular trains as may be exempted under approved special instructions.

(3) If a Railway Administration is satisfied that mischievous use of the means of communication referred to in sub-rule (1) is prevalent, it may, not with standing anything contained in that sub-rule, direct the disconnection, for the time being, of the means of communication provided in all or any of the passenger carriages in any such train.

(4) A goods vehicle in which passengers are carried is not a 'passenger carriage' within the meaning of this rule.

S.R. 4.18/1. Control of Vacuum/Air Brake on running trains-

(a) When two engines are employed to draw a train, the Loco Pilot of the leading engine, unless there are local rules to the contrary, is responsible for the working of the automatic vacuum/air brake. The Loco Pilot of the second engine must however, in case of emergency, assist in stopping or reducing the speed of the train by applying the automatic vacuum/air brake or hand-brake, as may be required, but he must not maintain or re-create vacuum/air pressure.

(b) When an additional engine/engines are employed to push a train form the rear, the Loco Pilots thereof must not interfere with the working of vacuum/air brake, which shall be under the control of the leading engine Loco Pilot as laid down in (a) except in cases of a run-back, when the rearmost assisting engine Loco Pilot automatically becomes the leading Loco Pilot.

(c) Loco Pilots of all additional engines will, at all times, keep the handle of the vacuum/air brake, in the running position and should not create vacuum/air brake pressure.

(घ) यदि आपात स्थिति में पिछले इंजन के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने की आवश्कयता पड़े तो वह सा. नि. 4.46 और स.नि.4.46/1 में बताये अनुसार सीटी संकेत देगा।

टिप्पणी – यदि आपात स्थिति में दो इंजन लोड (भार) को धकेल रहे हों तो जिस दिशा में गाड़ी जा रही हो उस ओर का अगला लोको पायलट नियंत्रक लोको पायलट होगा।

स.नि.4.18/2. खतरा संकेत –

(क) निर्वात/एयर प्रेशर संकेतक में गिरावट देखकर लोको पायलट को यथाशीघ्र अपनी गाड़ी अनुकूल स्थान पर रोक देनी चाहिए तथा उसी समय दो छोटी और एक लम्बी सीटी बजानी चाहिए। गाड़ी के रोकने के समय तब तक गार्ड दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल बत्ती दिखाकर यह सूचित न कर दे कि वह परिस्थिति को समझ गया है, उक्त सीटी कूट को दोहराते रहना चाहिए।

(ख) यदि पता चले कि जंजीर ऐसे स्थान पर खींची गई है जिससे गाड़ी किसी पुल, सेतु कटान सुरंग, कैंच काँटों, स्प्रिंग कांटों या इसी प्रकार के किसी अन्य असुविधाजनक स्थान पर रोकनी पड़े, तो निर्वात/एयर प्रेशर पुनः तैयार करके लोको पायलट गाड़ी को खड़ी करने के लिए सुरक्षित स्थान तक ले जा सकता है। एक छोटी सीटी देकर वह गार्ड को ऐसा करने के संबंध में जानकारी देगा।

(ग) गाड़ी खड़ी हो जाने पर गार्ड तुरन्त लाल झंडी (हाथ सिगनल) दिखाते हुए अपने ब्रेकयान के बायीं ओर से उतर कर उस डिब्बे की ओर आगे बढ़ेगा जिस डिब्बे के खतरे की जंजीर खींची गयी हो, परन्तु यदि गाड़ी दाहिने घुमाव पर खड़ी हो तो वह दाहिनी ओर से उतर कर ऐसा करेगा। उस डिब्बे की ओर बढ़ेगा जिससे खतरे की जंजीर खींची गयी थी। लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को गार्ड की सहायता हेतु खतरे की जंजीर खींचे जाने वाले डिब्बे का पता लगाने भेजेगा।

(घ) खतरे की जंजीर खींचने के परिणामस्वरूप सवारी डिब्बे के सिरे पर जहां क्लैसेट वाल्व लगा होता है, कुछ सवारी डिब्बे में एक लाल चकरी बाहर निकल आती है और कुछ में वह क्षैतिज स्थिति से घुमकर खड़ी स्थिति से घुमकर खड़ी स्थिति में हो जाती है। जंजीर खींचे जाने वाले सवारी डिब्बे का पता चकरी देखकर और सम्बन्धित कक्ष का पता जंजीर के ढीले होकर लटकने को देखकर लगाया जा सकता है।

(ड़) गाड़ी खड़ी हो जाने पर गार्ड को तुरन्त यह पता लगाना चाहिए कि जंजीर किस व्यक्ति ने खींची है और क्यों खींची है और यदि आवश्यक हो तो जंजीर खींचने वाले यात्री की जरूरतों की ओर ध्यान देना चाहिए। यदि जंजीर खींचने के परिणामस्वरूप गाड़ी को 10 मिनट से अधिक ठहरना पड़े तो स.नि.6.03/1 के अनुसार गाड़ी का बचाव अवश्य करना चाहिए।

(च) यदि यह पता चले कि जंजीर शरारत करने के लिए या अनुचित कारण से खींची गयी है तो यदि संभव हो तो गार्ड को जंजीर खींचने वाले व्यक्ति का नाम मालूम करना चाहिए। उस व्यक्ति का तथा कक्ष के अन्य यात्रियों का नाम पता लेकर अगले बड़े स्टेशन पर मामले की रिपोर्ट करनी चाहिए। स्टेशन पर मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा जारी स्थायी अनुदेशों के अनुसार यात्री के विरूद्ध कार्यवाही की जायेगी।

(छ) फिर से गाड़ी रवाना होने से पहले गार्ड को स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेनी चाहिए कि गाड़ी में सही मात्रा में निर्वात/एयर प्रेशर उपलब्ध है।

(ज) गार्ड को अपने जर्नल में इस तथ्य को अवश्य लिखना चाहिए। इसके अतिरिक्त खतरे की जंजीर के खींचे जाने का पूरा विवरण यात्री का नाम टिकट की जानकारी देते हुए उसे विशेष रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबंधक के पास भेजनी चाहिए।

(झ) जब कभी साधारण नियम 4.18 के अनुच्छेद (3) के अंतर्गत किसी सवारी गाड़ी के कोच/डिब्बे से खतरा संकेत उपकरण (संचार साधन) को यात्रा के दौरान अथवा विशेष खण्ड में काट दिया गया है तो गाड़ी में कार्यरत गार्ड एवं लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी किया जायेगा कि गाड़ी संचालन के समय अत्यधिक सतर्कता बरतें।

स.नि.4.18/3. स्वचल निर्वात ब्रेक (आटोमेटिक वैक्यूम ब्रेक)/एयर प्रेशर ब्रेक प्रचालित करने के नियम –

(क) लोको पायलटों एवं गार्डों की सक्षमता परीक्षा में स्वचल निर्वात ब्रेक/एयर प्रेशर ब्रेक प्रचालित करने से सम्बन्धित प्रश्न अवश्य पूछे जाने चाहिए।

(ख) यदि गाड़ी के पीछे कोई सहायक इंजन हो तो सहायक इंजन और गाड़ी के बीच के होज पाइपों को अवश्य जोड़ देना चाहिए और सहायक इंजन को लोको पायलट और गार्ड संयुक्त रूप से यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि ऐसा किया जाता है।

(ग) स्वचल निर्वात ब्रेक (आटोमेटिक वैक्यूम ब्रेक)/एयर प्रेशर ब्रेक केवल आपात स्थिति में ही ब्रेकयान से लगाया जा सकता है। ऐसे मामलों में स्वचल निर्वात ब्रेक (आटोमेटिक वैक्यूम ब्रेक)/एयर प्रेशर ब्रेक को धीरे–धीरे लगाना चाहिए क्योंकि पीछे से एकाएक निर्वात ब्रेक (आटोमेटिक वैक्यूम ब्रेक)/एयर प्रेशर ब्रेक लगने पर गाड़ी के अलग अलग भागों में टूट जाने का खतरा होता है।

(d) In the event of the Loco Pilot of the engine in rear requiring in an emergency to attract the attention of the leading engine Loco Pilot, he shall give a whistle signal as laid down in General Rule 4.46 and S.R. 4.46/1.

Note: In case two engines are pushing a load in an emergency, the leading Loco Pilot in the direction of the motion will be the controlling Loco Pilot.

S.R. 4.18/2. Alarm signal-

(a) On observing a drop in the Vacuum Indicator/Brake Pipe Pressure Indicator, the Loco Pilot must at once bring his train to a stand as quickly as possible and he must, at the same time give two short one long whistle. This whistle code must be repeated while the train is being brought to a stand and until the Guard shows a red flag by day and a red light by night indicating that he understands the situation.

(b) If it is noticed that the alarm chain has been applied at a place which will necessitate the train being stopped on a bridge, viaduct, tunnel, cutting catch points, spring points or another spot Considered unsuitable for stopping the train, the Loco Pilot may recreate vacuum/air pressure and work the train on to a safe place to stop, giving one short whistle to advice the Guard that he is doing so.

(c) When the train comes to a stand, the Guard must immediately show a red hand signal and leave his brake van on the left side of the train, unless the train is standing on a right hand curve, in which case, he will detrain on the right side, and proceed to the carriage from which the communication chain has been pulled.

The Loco Pilot shall also depute his Assistant Loco Pilot to assist the Guard in finding out the bogie from which the communication chain was pulled.

(d) When the chain is pulled, a red disc projects outside on some carriages or revolves from horizontal to vertical position in others on either side at the end of the carriage where the clappet valve in fitted. The carriage from which the alarm signal is pulled can be ascertained by the position of the red disc, and the compartment by the slackness of the chain inside the compartment.

(e) When the train comes to a stop the Guard should immediately ascertain by whom the chain has been applied and its cause and, if necessary, attend to the requirements of the passenger who used it. If it is found that the reason for the stoppage of the train will necessitate a halt of more than ten minutes, the train must be protected in accordance with S.R. 6.03/1.

(f) Should it be found that the alarm chain has been mischievously pulled or for an unjustifiable cause, the Guard incharge if possible will ascertain the name of the person who pulled the chain. His name and address along that with those of other occupants must be obtained and the matter reported at the next station of importance where the passenger can be dealt with in accordance with standing instructions issued by the Divisional Railway Manager.

(g) Before restarting the train, the Guard should also satisfy himself that the correct amount of vacuum/air pressure is available in the train.

(h) The Guard must record the fact in his journal and, in addition, send a special report to the Divisional Railway Manager with full details of the use of the communications.

(i) Whenever under clause (3) of G.R. 4.18 alarm chain apparatus on coach/compartment of passenger carrying train is blanked off on its run or over a particular section, caution order should invariably be issued to the Guard and Loco Pilot working that train directing them to exercise greater vigilance while working the train.

S.R. 4.18/3. Automatic Vacuum Brake/Air Brake Rules for working-

(a) The competency examination of Loco Pilots and Guards must include questions on the operation of the automatic vacuum/air brake.

(b) When a assisting engine is attached in rear of the train, the hose pipes/air pressure pipes between the assisting engine and the train must be coupled up and the Loco Pilot of the assisting engine will be jointly responsible with the Guard to see that this is done.

(c) The automatic vacuum/air brake may be applied from the brakevan in an emergency. The application of the automatic vacuum/air brake must, in such cases, be gradual as there is the risk of the train parting owing to sudden application of the vacuum/air brake from the rear.

(घ) जब स्वचल निर्वात सिलेन्डर या एयर ब्रेक का सिलेन्डर या कोई पुर्जा खराब हो जाता है तो उस सिलेन्डर को ब्रेक प्रणाली से अलग कर देना चाहिए। निर्वात ब्रेक वाली गाड़ियों में सिलेन्डर के सायफन पाइप को एक लकड़ी की गिट्टी ठोक कर डमी कर देना चाहिए। एयर ब्रेक प्रणाली वाली गाड़ियों में उस डिब्बे को ब्रेक प्रणाली से अलग (आइसोलेट) कर देना चाहिए।

(ड.) यदि किसी भी माल गाड़ी में कुल डिब्बों के 3/4 (75%) वैक्यूम सिलेन्डर से कम डिब्बों के स्वचल निर्वात सिलेन्डर असरदार हैं या किसी एयर प्रेशर वाली गाड़ी में 75% से कम ब्रेक हैं तो ऐसी गाड़ी को अस्वचल बिना एयर ब्रेक पावर की गाड़ी समझी जायेगी तथा उसका परिचालन नीचे दिये गये परिच्छेद (च) एवं (छ) के अनुसार किया जायेगा।

(च) यात्रा के दौरान निर्वात ब्रेक/एयर प्रेशर ब्रेक खराब हो जाने पर लोको पायलट को अपनी गाड़ी सतर्कता के साथ अगले स्टेशन तक ले जाना चाहिए जहां खराबी वाले वाहन या वाहनों को गाड़ी से काटा जा सकता है या जहां उनकी खराबी ठीक की जा सकती है। गार्ड को ब्रेकयान के हाथ ब्रेक लगाकर गाड़ी के लोड को नियंत्रित करने में लोको पायलट की सहायता करने के लिए तैयार रहना चाहिए।

(छ) लोको पायलट को गाड़ी के लोड पर प्रभावशाली नियंत्रण रखने के लिए बहुत सावधानी बरतनी चाहिए। गार्ड को सदैव सतर्क रहना चाहिए और लोको पायलट के चाहने पर ब्रेक लगाकर लोको पायलट की सहायता के लिए सदैव तत्पर रहना चाहिए। लोको पायलट को अतिरिक्त ब्रेक शक्ति की आवश्यकता हो तो गार्ड उसकी आवश्यकतानुसार वाहनों के हाथ ब्रेक लगा देगा।

स.नि.4.18/4. जब गाड़ी की शंटिंग ऐसे बीच के स्टेशन पर हो रही हो जहां पर गाड़ी की जांच करने वाले कर्मचारी उपलब्ध नहीं हैं वहां गाड़ी का लोको पायलट एवं गार्ड संयुक्त रूप से उन डिब्बों की जांच करेंगे जिन्हें जोड़ा अथवा काटा गया है और सिलेन्डर कहां तक प्रभावित हुआ है इसे भी देखेंगे। किसी भी स्थिति में प्रभावित सिलेन्डर का औसत 75% से नीचे नहीं जाना चाहिए। गाड़ी के प्रस्थान के पूर्व गार्ड एवं लोको पायलट को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इंजन और ब्रेकयान में निर्धारित निर्वात/एयर प्रेशर की मात्रा उपलब्ध है। वे संयुक्त रूप से ब्रेक पावर सर्टिफिकेट बनायेंगे और उसी पर कार्य करेंगे। संयुक्त ब्रेक पावर सर्टिफिकेट की एक प्रति स्टेशन मास्टर के पास रिकार्ड में रखी जायेगी।

स.नि.4.18/5. आरंभिक स्टेशन अथवा बीच के स्टेशन से जहां पर शंटिंग की गई है, गाड़ी रवाना होने के बाद लोको पायलट गाड़ी को रोके बगैर उसकी कार्यक्षमता की जांच करने के लिए निर्वात/एयर प्रेशर ब्रेक लगायेगा।

स.नि.4.18/6. <u>इंजन और पिछले ब्रेकयान में न्यूनतम एयर प्रेशर/निर्वात (वैक्यूम)</u> –

(क) गाड़ी रवानगी के समय यात्री और माल गाड़ियों के इंजन तथा पिछले ब्रेकयान में न्यूनतम एयर प्रेशर –

क्र. सं.	विवरण	इंजन पर प्रेशर		पिछले ब्रेकयान पर प्रेशर	
		एफ.पी.	बी.पी.	एफ.पी.	बी.पी.
(i)	मेल, एक्सप्रेस तथा सवारी गाड़ियों पर	6 किग्रा/सेमी^{2}	5 किग्रा/सेमी^{2}	5.8 किग्रा/सेमी^{2}	4.8 किग्रा/सेमी^{2}
(ii)	40 एयर ब्रेक की 8 पहिये वाली डिब्बों से अधिक भार सहित माल गाड़ियों पर।	—	5 किग्रा/सेमी^{2}	—	4.8 किग्रा/सेमी^{2}
(iii)	40 एयर ब्रेक से अधिक 8 पहिये वाली डिब्बों सहित माल गाड़ी पर।	—	5 किग्रा/सेमी^{2}	—	4.7 किग्रा/सेमी^{2}

(ख) <u>सवारी तथा माल गाड़ियों के इंजन तथा ब्रेकयान में निर्वात (वैक्यूम) स्तर का मानकीकरण</u> –

(i) <u>इंजन और ब्रेकयान में निर्वात (वैक्यूम) का न्यूनतम स्तर</u> –

सेवा का प्रकार	इंजन	ब्रेकयान	औसत
मेल/एक्सप्रेस	53	47	50
सवारी	50	44	47
माल	46	38	42

जब एक सवारी गाड़ी प्रारम्भ में पैसेन्जर तथा बाद में मेल/एक्सप्रेस बनकर चलती है तो ऐसे रोकों पर वैक्यूम लेवल (निर्वात स्तर) मेल/एक्सप्रेस के अनुसार होगा।

(d) When an automatic vacuum cylinder or air brake cylinder or gear on a vehicle is out of order, the cylinder must be put out of action. This must be done in case of vacuum cylinder by disconnecting the syphone pipes from the release valve and dummying the loose end of the syphone pipes with a wooden plug in case of air brake vehicle by passing the particular vehicle.

(e) If on any goods train, less than three fourth (75%) of the total number of vehicles are equipped with effective automatic vacuum cylinders and in case of air braked train less than 75% of the total number of vehicles are equipped with effective brake cylinders,, the train is to be treated as non-automatic or non-air braked and worked in accordance with paragraphs (f) & (g) below.

(f) In the event of failure of vacuum/air brake, during the journey, the Loco Pilot must take his train cautiously upto the next station, where the defective vehicle or vehicles can be detached or where the defect can be rectified. The Guard must be prepared to assist the Loco Pilot in controlling the load by applying the hand brake in the brakevan.

(g) The Loco Pilot must exercise great care and maintain effective control of the load. The Guard must always be vigilant and prepared to assist the Loco Pilot by applying hand brakes, if called upon to do so by the Loco Pilot, if the Loco Pilot requires additional brake power, the Guard shall pin down hand brakes or put on hand brakes of as many vehicles as the Loco Pilot may consider necessary.

S.R. 4.18/4. Whenever shunting is done on a train at an intermediate station where train examining staff are not available, the Loco Pilot and Guard of the train shall jointly examine the vehicles which are attached or detached to see their cylinders are effective to the extent that the percentage of effective cylinders in the entire train does not go below 75% in case of vacuum braked train and air braked train any case. The Loco Pilot and Guard shall ensure that the prescribed amount of vacuum/air pressure is available in the engine and the brakevan before starting the train. They shall prepare a joint Brake Power Certificate and work the train on it. A copy of joint BPC will be kept with Station Master for record.

S.R. 4.18/5. The Loco Pilot, after starting the train from the originating station or an intermediate station where shunting has been performed on his train, shall apply the vacuum/air brake to test its efficiency without actually stopping the train.

S.R.4.18/6. Minimum air pressure/vacuum in engine and rear brakevan-

(a) Minimum air pressure in engine and rear brakevan of passenger and Goods trains at the time of starting a train.

Sl. No.	Particulars	On Engine		On rear brakevan	
		FP	BP	FP	BP
(i)	On Mail, Express and Passenger train	6 Kg/Cm^2	5 Kg/Cm^2	5.8 Kg/Cm^2	4.8 Kg/Cm^2
(ii)	On Goods train Kg/Cm^2 with load up to 40 air braked 8 wheeler wagons	----	5 Kg/Cm^2	----	4.8 Kg/Cm^2
(iii)	On Goods trains with more than 40 air braked 8 wheeler wagons	----	5 Kg/Cm^2	----	4.7 Kg/Cm^2

(b) standardization of vacuum level in engine and brakevan of passenger and goods trains:

(i) Minimum level of vaccum in engine and brakevan:

Type of Service	Engine	Brakevan	Average
Mail/Express	53	47	50
Passenger	50	44	47
Goods	46	38	42

When ever a coaching train runs initially on passenger and subsequently on express services, vacuum levels on such rakes will be maintained as those prescribed on M/E trains.

(ii) <u>विद्युत इंजनों पर आरम्भिक निर्वात (वैक्यूम) बनाना</u> – विद्युत इंजन के मामले में, प्रारम्भ में या पूरी तरह ब्रेक लगाने के बाद वैक्यूम बनाते समय दोनों एक्झास्टर चालू रखकर 45 सें.मी. तक निर्वात (वैक्यूम) बनाना चाहिए, उसके बाद केवल एक ही एक्झास्टर चालू रहेगा।

(iii) <u>गाडियों में वैक्यूम ट्रबल</u> – गाड़ी में वैक्यूम ट्रबल के मामले में पहले इंजन की जांच की जानी चाहिए उसके बाद रेक की जांच। यदि इंजन सामान्य पाया गया तो जांच के दिशा–निर्देश क्रमशः निम्नानुसार होंगे।

(iv) <u>वैक्यूम ट्रबल होने पर इंजन की जांच</u> – यदि इंजनों के लिए अपेक्षित निर्वात स्तर नहीं बनता हो तो डीजल तथा विद्युत इंजनों में समस्याओं की पहचान निम्नलिखित जांचों की सहायता से करें –

* <u>ब्लॉकेज जांच</u> – विद्युत इंजन/डीजल इंजन एक एक्झाटर के साथ खाली (आइडल) पर चलते समय इंजन के एक दिशा का वैक्यूम होज पाइप डमी से निकालें और इसे ऊपर उठाएं (धूल इत्यादि अंदर जाने से बचाने के लिए) सामान्यतः जब होज पाइप खोला जाता है, तो वैक्यूम शून्य पर पहुंच जाता है, परन्तु यदि यह 8 सें.मी. से ऊपर है तो यह इंगित करता है किस प्रणाली में कुछ ब्लॉकेज है। इंजन के दूसरे छोर पर भी इस प्रक्रिया को दोहरायें।

** <u>दक्षता जांच</u> – विद्युत/डीजल इंजनों की जांच यह सुनिश्चित करने हेतु होनी चाहिए कि 5/16'' व्यास (8 मि.मी) की 3 मि.मी. लीक होल वाली प्लेट पर, विद्युत इंजन पर धीमी गति पर एक एक्झाटर चालू रखते हुए तथा डीजल इंजन पर इंजन को आइडल स्पीड पर चालू रखते हुए, वैक्यूम लेवल 53 सें.मी. प्राप्त कर लिया गया है।

	वैक्यूम इंजन		दोहरा ब्रेक इंजन	
इंजन	डमी	डिस्क : 3 मि.मी. (8 मि.मी. होल)	डमी	डिस्क : 3 मि.मी. (8 मि.मी. होल)
डीजल	56	53	58	53
विद्युत	56	53	58	53

नवनिर्मित, पुनर्निमित तथा आवधिक मरम्मत किए हुए इंजनों पर डमी तथा 8 मि.मी. होल डिस्क के बीच 3 सें.मी. से अधिक अंतर नहीं होना चाहिए।

***<u>लीकेज की जांच</u> – यदि उपर्युक्त स्थिति प्राप्त कर ली गई हो तो जांच यह सुनिश्चित करने के लिए की जा सकती है कि डीजल/विद्युत इंजनों पर अधिकतम लीकेज दर 7 सें.मी. प्रति मिनट से अधिक नहीं है।

डीजल तथा विद्युत इंजनों पर ब्लॉकेज तथा दक्षता जांच न केवल शेड से बाहर निकालने से पहले अपितु यार्ड में भी करनी चाहिए, जब गाड़ी वैक्यूम निर्माण की वजह से रूक जाए, जिससे इंजन में हुई खराबी को दूर किया जा सके।

दोनों प्रकार के इंजनों में लीकेज जांच केवल शेड में की जानी चाहिए।

(v) <u>वैक्यूम ट्रबल के मामले में गाड़ी की जांच</u> –

(क) <u>कोचिंग गाड़ी</u> – आई.आर.सी.ए./भाग–IV परिशिष्ट 'घ' के पैरा 2.2 (घ) के अनुसार सवारी गाड़ी की एक बोगी पर अधिकतम लीकेज दर 5 सें.मी. प्रति मिनट एवं पूरे रेक के लिए 13 सें.मी. प्रति मिनट से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ख) <u>माल गाड़ी</u> – आई.आर.सी.ए./भाग–III परिशिष्ट 'ड.' के परिच्छेद ई–54 के अनुसार मालगाड़ी पर अधिकतम लीकेज दर डिब्बे के लिए 5 सें.मी. प्रति मिनट से अधिक नहीं होना चाहिए।

(vi) <u>कोचिंग एवं माल एवं मालगाडियों में ब्रेक पावर प्रतिशत</u> –प्रारम्भिक स्टेशन या मार्ग में विभिन्न सेवाओं के लिए प्रभावी ब्रेक पावर का प्रतिशत निम्नानुसार है –

सेवा		प्रारम्भिक %	मार्ग में %
कोचिंग	मेल/एक्सप्रेस	100	90
माल	सी.सी.रेक	100	90
माल	अन्य	85	75

4.19. गार्ड तथा लोको पायलट के साज–सामान :–

(1) अपनी गाड़ी पर ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट के पास निम्नलिखित साज सामान होंगे, अर्थात्

(क) इन नियमों या इनके उन भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे दिए हैं।

(ख) रेल के जिस सेक्शन में गाड़ी चलनी है, उसके लिए प्रवृत्त (लागू) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा सभी शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों की, यदि कोई है, एक प्रति।

(ii) Creation of Initial Vacuum on Electric Locomotives- In case of Electric locomotives, at the time of initial creation of vacuum as well as after full application of brakes the vacuum is obtained. Thereafter only one exhauster will run.

(iii) Vacuum trouble on trains - In case of vacuum trouble in a train, the locomotive should be tested first, followed by the rake, if loco is found normal. The respective guidelines for testing are given below:

(iv) Testing of locomotive in case of Vacuum trouble: In case the desired vacuum level is not created the identification of problem on diesel and electric locomotives, is to be carried out with the help of the following tests:

* Blockage Test: With one exhauster on electric loco/diesel loco running at idle, remove vacuum hose pipe on one side of the loco from dummy and raise it upward (to avoid suction of dirt etc.) Normally with hose pipe open, the vacuum should drop to zero but if it more than 8 cm, if indicates blockage in the system, Repeat the procedure from the other end of the loco.

** Efficiency Test: Electric/Diesel locomotives be tested to ascertain that on 5/16" dia (8mm) leak hole in 3 mm plate with single exhauster working at slow speed on electric locomotive and with engine working at idle speed on diesel locomotive, the vacuum level of 53 cm is achieved.

Loco	Vacuum Loco		Dual Brake Loco	
	Dummy	Disc:3mm (8mm hole)	Dummy	Disc.3mm (8mm hole)
Diesel	56	53	58	53
Electric	56	53	58	53

On newly manufactured, rebuilt and POHed locomotives, the difference between the dummy and 8 mm hole disc should not be more than 3cms.

*** Leakage Test: If the above conditions are achieved, then tests may be carried out to ensure that Maximum leakage rate on diesel/elctric locomotives is not more than 7 Cm/min.

The blockage and efficiency tests on diesel and electric locomotives, should be carried out not only before turning it out from the shed but also in the yard to rule out loco defects whenever the train is held up for creation of vacuum.

The leakage test on both the locomotives should be carried out in the shed only.

(v) Testing of Train in case of Vacuum Trouble-

(a) Coaching Train- On passenger carrying train maximum leakage rate should not be more than 5 Cm/Min. on one vehicle and 13 Cm/min. for the full rake as per IRCA Pt. IV Appendix D./ Para 2.2. (d).

(b) Freight Train On goods trains maximum leakage rate should not be more than 5 Cm/min. on one vehicle, as per IRCA Pt. iii, Appendix E Clause E-54,

(vi) Percentage effective brake Power in Coaching & Freight Trains- The percentage effective brake power for different services at originating station as well as enroute are given below-

Service		Originating (%)	En-route(%)
Coaching	M Express/Pass.	100	90
Freight	CC rake	100	90
Freight	Others	85	75

4.19. Guard's and Loco Pilot's equipment-

(1) Each Guard and Loco Pilot shall have with him, while on duty with his train, the following equipment-

(a) a copy of these rules or such portions there of as have been supplied to him under Rule 2.01,

(b) a copy of the Working Time Table, and all correction slips and appendices, if any, in force on that section of the railway over which the train is to run,

(ग) एक हैंड सिगनल बत्ती, या तीन रंग की ड्राईसेल या ड्राईफिट या लेड ऐसिड से चलने वाली हाथ बत्ती या टार्च।

(घ) एक सीटी (केवल गार्डों के लिए),

(ड.) एक लाल झंडी और एक हरी झंडी,

(च) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित पटाखों का इतना स्टाक जो संबंधित नियमों के पालन के लिए पर्याप्त है,

(छ) प्राथमिक उपचार पेटी (फर्स्ट एण्ड बाक्स) (केवल सवारी गाड़ियों के गार्डों के लिए), तथा

(ज) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस संबंध में निर्धारित करे।

(2) यदि किसी गार्ड या लोको पायलट के पास उपनियम (1) में उल्लिखित या निर्दिष्ट 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 गाड़ी पर ड्यूटी के समय, अपने साथ उस चश्में की दो जोड़ी रखेगा जिसका पहनना उसके लिए डाक्टरी सलाह के अनुसार आवश्यक है।

टिप्पणी – प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट को, उपनियम (1) में निर्धारित साज–सामान के अतिरिक्त अपने पास एक घड़ी भी रखनी होगी।

स.नि.4.19/1. (क) <u>यात्री गाडी के गार्ड के उपकरण</u> –

(1) टार्च सहित हाथ सिगनल बत्ती
(2) डंडे में लिपटी हुई 2 लाल झण्डी और 1 हरी झण्डी
(3) एक डिब्बे में 10 पटाखे
(4) सम्बन्धित नियमों का सारांश
(5) परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय सारणी
(6) एक सीटी
(7) लाल रंग से रंगा हुआ टेल लैम्प (दिन के समय बुझा हुआ और रात/अंधेरे के समय जला हुआ प्रयोज्य)
(8) रफ जरनल
(9) गार्ड सर्टिफिकेट बुक
(10) गार्ड मेमों बुक
(11) 3 पैडलॉक (02 बड़े और 01 छोटा)
(12) ब्रीफकेस को सुरक्षित करने के लिये उपयुक्त ताले सहित चेन
(13) कैरेज की
(14) ए.सी.पी. रीसेटिंग की
(15) शिकायत/सुझाव पुस्तक

(ख) <u>मालगाडी के गार्ड के उपकरण</u> –

(1) टार्च सहित हाथ सिगनल बत्ती
(2) डंडे में लिपटी हुई 2 लाल झण्डी और 1 हरी झण्डी
(3) एक डिब्बे में 10 पटाखे
(4) सम्बन्धित नियमों का सारांश
(5) परिशिष्टों सहित कार्य संचालन समय सारणी
(6) एक सीटी
(7) लाल रंग से रंगा हुआ टेल लैम्प (दिन के समय बुझा हुआ और रात/अंधेरे के समय जला हुआ प्रयोज्य)
(8) रफ जरनल
(9) गार्ड मेमो बुक
(10) 3 पैडलॉक (02 बड़े और 01 छोटा)
(11) एयर प्रेशर गेज
(12) ब्रीफकेस को सुरक्षित करने के लिये उपयुक्त ताले सहित चेन

<u>टिप्पणी</u> – (1) वैक्यूम गेज भी मालगाड़ी के गार्ड के उपकरण का एक मद नहीं रहेगा और सम्बन्धित लॉबी द्वारा वैक्यूम गुड्स ट्रेन के जाने वाले गार्ड को जारी किया जायेगा तथा वापस जमा किया जायेगा।

(2) जहां पर गार्डों का मुख्यालय है, उस स्टेशन के प्रभारी द्वारा प्रत्येक माह गार्डों के उपकरण का निरीक्षण किया जायेगा।

IndiaCode

(c) a hand signal lamp or tri-colour dry-cell or dry-fit or lead acid type battery operated hand signal lamp and/or torch,

(d) a whistle (for Guards only)

(e) a red flag and a green flag.

(f) a stock of detonators sufficient to comply with the relevant rules as may be prescribed by special instructions.

(g) a first aid box (for Guards of passenger carrying train only), and

(h) such other articles as may be prescribed by the Railway Administration in this behalf.

(2) if any Guard or Loco Pilot is not in possession of any article mentioned or referred to in sub rule (1), he shall report the fact to his superior who shall make good the deficiency.

(3) Each Guard and Loco Pilot shall have with him while on duty with his train, two pairs of such spectacles, as he is required to wear under medical advice.

Note: Each Guard and Loco Pilot should also be in possession of a watch in addition to the equipment prescribed in sub-rule (1).

S.R. 4.19/1.(a) Equipments of Passenger carrying train's Guard:-

(1) Torch cum hand signal lamp
(2) 2 red flags and I green flag mounted on stick.
(3) 10 detonators in a case
(4) Extract of Relevant Rules.
(5) Working Time Table with appendices.
(6) 1 Whistle
(7) Tail lamp painted in red (use in extinguished for day and lit during night/dark hours)
(8) Rough Journal
(9) Guard's Certificate Book
(10) Guard's Memo Book
(11) 3 Padlocks (02 large and 01 small)
(12) Chain with a suitable lock for securing briefcase
(13) Carriage key
(14) ACP resetting key
(15) Complaint/Suggestion Book

(b) Equipments of Goods train's Guard:-

(1) Torch cum hand signal lamp
(2) 2 red flags and I green flag mounted on stick
(3) 10 detonators in a case
(4) Extract of Relevant Rules
(5) Working Time Table with appendices
(6) 1 Whistle
(7) Tail lamp painted in red (use in extinguished for day and lit during night/dark hours)
(8) Rough journal
(9) Guard's Memo Book
(10) Padlocks (3 nos -02 large and 01 small)
(11) Air pressure Gauge
(12) Chain with a suitable lock for securing briefcase

Note: (1) Vacuum Guage will also cease to be an item of equipment of Goods Guard and will be issued to outgoing Guard of vacuum goods train by the concerned lobby and deposited back,

(2) The Incharge of a station where Guards is stationed must check their personal equipment once in a month.

IndiaCode

स.नि.4.19/2. (क) <u>ब्रेकयान का सामान</u> – सवारी गाड़ियों के गार्डों को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि उनके ब्रेकयानों में निम्नलिखित सामान मौजूद है :–

	<u>उपकरण</u>		<u>संख्या</u>	<u>सुधार/आपूर्ति</u>
(1)	ब्रेकयान की बगल वाली बत्तियां जो सम्पूर्ण हो	–	2	पहले से ही लगी हुई
(2)	प्रत्येक ब्रेकयान में पच्चड़	–	2	जे.ई./कै.एवं वै.
(3)	अच्छी हालत में अग्निशामक यंत्र	–	2	जे.ई./कै. एवं वै.
(4)	पोर्टेबल टेलीफोन उसके उपयोग करने के अनुदेशों (विद्युतीकृत/अविधुतीकृत सेक्शन के) के सहित	–	1 प्रत्येक	जे.ई./टेली.
(5)	आपात कालीन बिजली उपस्कर (ई.टी.एल. बाक्स)	–	1	जे.ई./इले. (सामान्य)
(6)	स्ट्रेचर	–	1	स्टे. प्रबं./स्टे.आधी.
(7)	* प्राथमिक उपचार पेटी	–	1	स्टे.प्रबं./स्टे.अधी.

* (सन्दर्भ :– रेलवे बोर्ड पत्रांक 2003/टीटी(1)/51/2 दि0 20.06.2002)

(ख) <u>प्राथमिक उपचार पेटी</u> –

(1) प्राथमिक उपचार पेटी प्रारंभिक स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा उपलब्ध करायी जायेगी और ब्रेकयान के आलमारी में रखी जायेगी। वह सुनिश्चित करेंगे कि पेटी में रखी गयी दवायें एवं अन्य सामान की उपयोग करने की अवधि समाप्त न हो।

(2) प्राथमिक चिकित्सा पेटी का वितरण एवं दवाओं आदि की आपूर्ति मण्डल रेल प्रबन्धक के निर्देशानुसार की जायेगी।

(3) यदि यात्रा के दौरान गार्ड को प्रथमोपचार पेटी उपयोग में लानी पड़े तो वह निम्न बातें अपने जरनल में नोट कर लेगा।

(i) गाड़ी का नम्बर और तारीख।

(ii) जिस व्यक्ति का प्रथमोपचार किया गया हो उसका नाम, पदनाम एवं पता। यात्रियों के संबंध में उनके टिकटों का भी पूर्ण विवरण लिखना चाहिए।

(iii) चोट का प्रकार।

(iv) प्रथमोपचार देने वाले व्यक्ति का नाम, पदनाम, और पता।

(4) गार्ड को समस्त विवरण, पेटी के अन्दर रखे केस कार्ड के उचित स्तंभ में भी अवश्य लिख देना चाहिए।

स.नि. 4.19/3. <u>लोको पायलट का सामान</u> –

(क) लोको पायलट जब किसी गाड़ी के इंजन या अकेले इंजन का इंचार्ज है तो उसके पास सामान्य नियम 4.19 के अलावा निम्नलिखित निजी सामान भी अवश्य होना चाहिये।

(1) सम्पूर्ण और अद्यतन सामान्य एवं सहायक नियम बुक एवं दुर्घटना नियमावली या वह भाग जो उसके कार्य से संबंधित हो

(2) एक डिब्बे में 10 पटाखे

(3) लाल और हरी स्लाइड सहित दो हाथ बत्तियाँ

(4) डन्डे पर लगी दो लाल और एक हरी झंडी

(5) लोको पायलट मेमो बुक

(6) आपात कालीन जंजीर खींचे जाने के बाद उसे ठीक करने के लिये चाबी एयर ब्रेक कोच हेतु

(7) हेड लाइट तथा कैबलाइट बल्ब (अतिरिक्त)

(8) ट्रबल शूटिंग गाइड (केवल डीजल लोको पायलट के लिये) एवं ट्रबल शूटिंग डायरेक्टरी (ए.सी. चालकों हेतु)

(9) पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन

(ख) डीजल इन्जन पर दो अग्निशामक, ए.सी. इंजन पर प्रत्येक केब में दो अग्निशामक होने चाहिये। उपरोक्त सामानों के अलावा लोको पायलट के पास मोबाइल रेडियो सेट चार लकड़ी के पच्चड़ एक अतिरिक्त होज पाईप निर्वात ब्रेक गाड़ी में, एक एक अतिरिक्त फीड पाईप ब्रेक पाईप ऐयर ब्रेक गाड़ी में अवश्य रहना चाहिये। लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि ड्राईविंग कैब में आवश्यक उपकरण मौजूद हैं।

<u>टिप्पणी</u> : लोको फोरमैन/लोको शेड का पर्यवेक्षक प्रत्येक लोको पायलट के साज सामानों की प्रत्येक माह में एक बार जांच करेगा।

IndiaCode

S.R.4.19/2. (a) Brakevan equipments- Guard of passenger trains must see that their brakevans are provided with the following equipments-

	Equipments		Nos.	Maintained/Supplied by
(1)	Brakevan side lamps complete	--	2	Already fixed
(2)	Wooden Wedges	--	2	JE/C&W
(3)	Fire extinguishers in good order	--	2	JE/C&W
(4)	Portable field telephone with instructions for use (Electrified and non-electrified section)	--	1 each	JE/Tele
(5)	Emergency lighting equipment	--	1	JE/Elec(G)
(6)	Stretcher	--	1	SM/SS
(7)	* First Aid Box	--	1	SM/SS

* (Ref:- Railway Board's Letter No. 2003/TT(1)/51/2 Dt. 20.06.2002)

(b) First Aid Box -

(1) First Aid Box will be provided by the Station Master at the originating station and kept in the cupboard of brakevan. He shall ensure that the medicines and other contents kept in the First Aid Box are not expired dated.

(2) Supply of First Aid Box and refilling of medicines shall be done as per instructions of the DRM on Division.

(3) If the Guard of train uses the First Aid Box during the journey, he will note down the following particulars in his journal:

(i) Train number and date,

(ii) Name, designation and address of the person to whom first aid was rendered. In case of passengers, detail of tickets held will also be recorded.

(iii) Nature of injury, and

(iv) Name, designation and address of the person who rendered the first aid

(4) The Guard must also enter the relevant particulars on the case card within the box under the appropriate columns.

S.R. 4.19/3. Equipment of Loco Pilot :

(a) In addition to items given in G.R.4.19, a Loco Pilot, while incharge of a train engine or a light engine, must also have the following equipment.

(1) General & Subsidiary rules Book and Accident Manual complete and up to date or such portion there of as relevant to his duties,

(2) 10 Detonators in a case.

(3) 2 hand signal lamps with red and green slides

(4) 2 red and I green flags mounted on sticks

(5) Loco Pilots memo book.

(6) Key for resetting ACP valve for air braked coaches.

(7) Head light and Cab light bulbs (spare)

(8) Trouble shooting guide (for diesel Loco Pilots only), and Trouble shooting directory for AC Loco Pilots.

(9) Portable filed telephone.

(b) On Diesel Locos, two fire extinguishers and in AC locos two fire extinguishers in each of the two driving cabs must be provided.

In addition to above Mobile Radio set, 4 wooden wedges, one spare hose pipe for vacuum braked trains and one spare feed pipe/brake pipe for air braked trains should also be provided. The Loco Pilot must satisfy himself that necessary tools are provided in the driving cab or engine.

Note: Loco Foreman/Supervisor in charge of loco shed will check each Loco Pilot's equipment once in a month.

IndiaCode

4.20. इंजन चलाने की जिम्मेदारी –

(1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा उपबंधित के सिवाय, किसी इंजन को किसी भी परिचालित लाइन पर तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक उस पर लोको पायलट और साथ ही सहायक लोको पायलट भी नहीं है।

(2) उपनियम (3) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट या यथाविधि सभी दृष्टि से योग्यताप्राप्त रेल सेवक के अतिरिक्त कोई भी व्यक्ति किसी भी परिचालित लाइन पर इंजन नहीं चलाएगा।

(3) यदि इंजन गतिमान है और लोको पायलट असमर्थ हो जाता है तो सहायक लोको पायलट, यदि सम्यक रूप से अर्हित है तो, गाड़ी को सतर्कतापूर्वक अगले स्टेशन तक ले जा सकता है और यदि सहायक लोको पायलट सम्यक रूप से अर्हित नहीं है तो वह गाड़ी को रोक देगा और सबसे पास के स्टेशन मास्टर को गाड़ी के कार्यभार के लिए लोको पायलट की व्यवस्था करने हेतु संदेश भेजेगा इस काम के लिए वह गार्ड की सहायता ले सकता है।

स.नि. 4.20/1. <u>डीजल से चलने वाली गाड़ी की ड्राइविंग</u> –

(1) केवल उन लोको पायलटों को जिनके पास मंडल के वरि. मंडल यांत्रिक इंजी. द्वारा दिया गया डीजल लोको पायलट सक्षमता प्रमाण–पत्र हो, गाड़ी पर काम करने की अनुमति दी जानी चाहिए।

(2) यदि किसी लोको पायलट ने 6 महीने से अधिक समय तक डीजल इंजन पर काम न किया हो, तो पहली बार वह फुट प्लेट पर वरि. मंडल यांत्रिक इंजी./मंडल यांत्रिक इंजी. द्वारा डीजल कर्षण के लिए प्रमाणित लोको निरीक्षक को साथ ले जायेगा तथा जांच के बाद वरि. मंडल यांत्रिक इंजी./ मंडल यांत्रिक इंजी. द्वारा प्रमाण पत्र का पुनर्नवीनीकरण किया जायेगा।

(3) डीजल इंजन ड्राइविंग के लिए प्रशिक्षु कर्मचारी जब वरि. मंडल यांत्रिक इंजी./मंडल यांत्रिक इंजी. द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत किया गया हो तो वह प्रमाणित किए गए निरीक्षक/नियमित लोको पायलट के पर्यवेक्षण में ऐसा इंजन चलाएगा। इन स्थितियों में जब प्रशिक्षु, ड्राइविंग कर रहा हो तो पर्यवेक्षण करने वाला प्रशिक्षक/नियमित लोको पायलट, प्रशिक्षु पर लगातार निगरानी रखेगा तथा आपातकाल में गाड़ी नियंत्रित करने के लिए आवश्यक कार्यवाही के लिये तैयार रहेगा।

(4) लोको शेड परिसर में इंजन पर काम करने का प्राधिकार सहायक यांत्रिक इंजीनियर द्वारा दिया जाना चाहिए।

(5) आपात स्थिति में या ऐसी स्थिति में जब इंजन गतिशील हो, चालक (लोको पायलट) गाड़ी चलाने में असमर्थ हो जाए तो सहायक चालक जो गाड़ी चलाने में योग्य है (क्षेत्रीय प्रशिक्षण केंद्र में लोको पायलट प्रोमोशन कोर्स पास किया हुआ) अगले स्टेशन तक सावधानीपूर्वक गाड़ी ले जाएगा, यदि वह योग्य नहीं है, तो वह गाड़ी खड़ी कर देगा तथा गाड़ी को ले जाने के लिए लोको पायलट की व्यवस्था हेतु नजदीकी स्टेशन मास्टर को संदेश भेजेगा।

4.21. विद्युत गाड़ी चलाना –

(1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारित के सिवाय, जब विद्युत गाड़ी गतिमान है अथवा जब वह किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर खड़ी है तब लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा –

(2) (क) यदि एक अथवा बहुयूनिट वाली गाड़ी के सबसे आगे, अगले चालान कक्ष के चालन यंत्र खराब हो जाते हैं, तो गाड़ी निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष में सतर्कतापूर्वक चलाई जाएगी। ऐसी स्थिति में गार्ड सबसे अगले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक संकेत देता रहेगा। गार्ड आवश्यकतानुसार हार्न या सीटी भी बजाता रहेगा और आपात स्थिति में ब्रेक लगाएगा और गाड़ी को सिगनलों, स्टेशनों और अवरोधों पर सही रूप से रोकने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) यदि विद्युत इंजन का सबसे अगला चालन कक्ष खराब हो जाता है तो, गाड़ी पिछले चालन कक्ष से सहायक लोको पायलट चलायेगा किंतु यह तब जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

4.20. Manning of engine in motion-

(1) Except when otherwise provided by special instructions no engine shall be allowed to be in motion on any running line unless the Loco Pilot as also the Assistant Loco Pilot are upon it.

(2) Subject to the Provision of sub-rule (3), in no circumstances shall a person other than the Loco pilot or a Railway servant duly qualified in all respects, drive and engine on any running line.

(3) If a Loco Pilot becomes incapacitated while the engine is in motion, the Assistant Loco Pilot, if duly qualified may work the train to the next station cautiously and where the Assistant Loco Pilot is not duly qualified, he shall bring the train to a stop and send a message to the Station Master of the nearest station to make arrangements for a Loco Pilot to take over the train, and for so doing he may take the assistance of the Guard.

S.R. 4.20/1. Driving a Diesel hauled train:

(1) Only Loco Pilots who are in possession of Diesel Loco Pilot's competency certificate issued by Sr. DME/DME of the division will be permitted to work the train.

(2) If a Loco Pilot has not worked on Diesel traction for more than 6 months, he should be accompanied by certified Loco Inspector for Dsl/Traction by Sr. DME/DME on footplate in first trip and after examination certificate will be renewed by Sr. DME/DME.

(3) Staff under training for driving Diesel engines, when specially authorized by the Sr. DME/DME, may drive such engines under the supervision of certified Inspector Regular Loco Pilot. While a trainee is driving under these conditions, the supervising Instructor/Regular Loco Pilot shall keep a continuous watch over the trainee and keep himself in readiness to take any action that may be required to control the train in an emergency.

(4) Within Loco shed premises authority to work a loco should be given by AME.

(5) In case of emergency, in the event of Loco Pilot becoming incapacitated while the engine is in motion, the Asstt. Loco Pilot who is duly qualified (Passed Loco Pilot's Promotion Course at ZTC) may work the train to the next station cautiously. If however he is not qualified, he must bring the train to stop and send the message to the nearest Station Master to make arrangement for a Loco Pilot to take over the train.

4.21. Driving an electric train.

(1) In the case of electric trains, the Loco Pilot shall be in the leading driving compartment when the train is in motion or when the train is standing on any running line except as otherwise prescribed in these rules.

(2) (a) In the case of a single or multiple unit train, if the driving apparatus in the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven cautiously from the nearest driving compartment which is serviceable in this event, the Guard shall travel in the leading driving compartment and shall convey the necessary signals to the Loco Pilot; the Guard shall also sound the horn or whistle as necessary and apply the brake in case of emergency and shall be responsible for stopping the train correctly at signals, stations and obstructions.

(b) In the case of an electric engine, if the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven from the trailing driving compartment by the Assistant Loco Pilot if he is duly qualified to drive; and the Loco Pilot shall remain in the leading driving compartment, and shall be responsible for the correct operation of the train.

Existing GR 4.21(1) & (2) (b) which is applicable to electric engine shall also be applicable for working of trains by diesel engine having twin cab (ref: Railway Board's letter no 2014/Safety (A&R)/19/20 dated 15.01.2015).

स.नि. 4.21/1. (क) जब किसी इंजन को उसके अगले कक्ष से चलाना संभव न हो, तो लोको पायलट वरिष्ठ मंडल अथवा मंडल विद्युत इंजीनियर (चल स्टाक) द्वारा जारी किये अनुदेशों का पालन करेगा।

(ख) यदि अगले कक्ष में इंजन चलाने का यंत्र खराब हो जाये, तो लोको पायलट सहायक लोको पायलट को पिछले कक्ष से इंजन चलाने के लिए भेजेगा। गाड़ी के सही ढंग से परिचालन की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी। लोको पायलट और सहायक लोको पायलट के बीच सिगनलों के आदान–प्रदान द्वारा सभी प्रचालन किये जायेंगे। गाड़ी की गति 40 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होगी।

(ग) प्रथम अवसर मिलते ही लोको पायलट कर्षण इंजन नियंत्रक को एवजी इंजन की व्यवस्था करने के लिए सूचना देगा।

(घ) ई. एम. यू. गाड़ी चलाने में खराबी हो जाने पर अथवा अन्य किसी कारण से चाहे वह कुछ भी हो, मोटरमैन को किसी अन्य चालन कक्ष से गाड़ी चलाना आवश्यक हो जाये, तो गार्ड गाड़ी के अगले चालन कक्ष में रहेगा और आवश्यकतानुसार हार्न बजाएगा और निर्वात ब्रेक लगाने के लिए लोको पायलट के ब्रेक वाल्व दस्ते को या वायु ब्रेक लगाने के लिए, गार्ड के आपाती ब्रेक दस्ते को, जैसी भी स्थिति हो, आवश्यकतानुसार प्रचालित करेगा।

इन परिस्थितियों में गार्ड की यह ड्यूटी होगी कि वह आवश्यकतानुसार ब्रेक लगाये और गाड़ी को अगले स्टेशन पर खड़ी करे। यदि गाड़ी के आगे चले जाने की संभावना हो या आपात स्थिति हो, तो मोटर मैन को भी उस चालन कक्ष में जिसमें वह बैठा हो वायु–ब्रेक लगाना चाहिए। गाड़ी की रफ्तार 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

स.नि.4.21/2. (1) (क) केवल बिजली चल स्टाक के प्रमाणित किये गये लोको पायलटों और सहायक लोको पायलटों को चालू लाइनों के किसी भाग पर बिजली के चल स्टाक को चलाने की अनुमति दी जायेगी और वे उन व्यक्तियों को छोड़कर जिन्हें इन नियमों के अन्तर्गत इसका प्राधिकार दिया गया है, या जिनके पास मंडल विद्युत इंजीनियर (चल स्टाक) के हस्ताक्षर सहित अनुज्ञापत्र हो, अन्य किसी भी व्यक्ति को चालन कक्ष में नहीं आने देंगे। किसी भी व्यक्ति को इंजन या चालन कक्ष के किसी यंत्र को चलाने की तब तक अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि उस के पास लोको पायलट का सक्षमता प्रमाण–पत्र न हो।

(ख) यदि किसी लोको पायलट ने छह माह तक बिजली इंजन या बहु एकक गाड़ी न चलाई हो तो पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के बाद उसका पुनः परीक्षण किया जाएगा और उसे पुनः गाड़ी चलाने की अनुमति देने से पहले उसके सक्षमता प्रमाण–पत्र पर इसका पृष्ठांकन किया जाएगा।

(ग) जब किसी लोको पायलट ने किसी सेक्शन में तीन माह और इससे अधिक की अवधि तक काम न किया हो, तो उसे उस सेक्शन में तब तक बुक नहीं करना चाहिए जब तक कि वह उस मार्ग से परिचित न हो जाए और उसे सक्षमता प्रमाण–पत्र न दे दिया जाए। लोको पायलटों को जारी किए गए सभी सक्षमता प्रमाण–पत्रों का रिकार्ड मंडल बिजली इंजी. (चल स्टाक)/डीजल लोको पायलट के मामले में मंडल यांत्रिक इंजी., के कार्यालय में मेंटेन किया जाएगा। (स. नि. 3.78/4 भी देखें)।

(घ) तथापि बिजली के इंजनों को चलाने का प्रशिक्षण लेने वाला कर्मचारी जब मंडल विद्युत इंजीनियर द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत किया जाये, तब वह प्रमाणित निरीक्षक नियमित लोको पायलट के पर्यवेक्षण में इन इंजनों को चला सकता है। जब कोई प्रशिक्षु इन परिस्थिति में इंजन चला रहा हो, तब पर्यवेक्षी निरीक्षक/नियमित लोको पायलट उस प्रशिक्षु पर लगातार निगरानी रखेगा और आपात स्थिति में गाड़ी को नियंत्रण में लाने के लिए भी आवश्यक कार्यवाई करने के लिए स्वयं तैयार रहेगा।

(2) किसी भी व्यक्ति को लोकोशेड और स्टेबलिंग साइडिंग की सीमाओं के अन्दर विद्युत चल स्टाक चलाने की तब तक अनुमति नहीं दी जायेगी, जब तक कि सहायक विद्युत इंजीनियर (चल स्टाक) द्वारा उसे सक्षमता प्रमाण पत्र न दे दिया गया हो।

(3) आपात स्थिति में जब इंजन चालू हो तब लोको पायलट के उसे चलाने में असमर्थ हो जाने पर सहायक लोको पायलट यदि वह विधिवत योग्य हो, गाड़ी को अगली स्टेशन तक सावधानी से चला सकता है। तथापि यदि सहायक लोको पायलट विधिवत् योग्य न हो तो उसे गाड़ी खड़ी कर देनी चाहिए तथा समीपवर्ती स्टेशन मास्टर को संदेश भेजना चाहिए कि इंजन का कार्यभार संभालने के लिए अन्य लोको पायलट को तैनात करने की व्यवस्था की जाए।

स.नि. 4.21/3 (i) (क) जब किसी इंजन को उसके अगले चालन कक्ष से चलाना संभव न हो, तो लोको पायलट वरिष्ठ मंडल अथवा मंडल यांत्रिक इंजीनियर (ओ&एफ) द्वारा जारी किए गए निर्देश अनुदेशों का पालन करेगा।

(ख) यदि डीजल इंजन के अगले चालन कक्ष में इंजन चलाने का यंत्र खराब हो जाए, तो लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को पिछले कक्ष से इंजन चलाने के लिए भेजेगा। गाड़ी के सही ढंग से परिचालन की जिम्मेदारी लोको पायलट की होगी। लोको पायलट और सहायक लोको पायलट के बीच सिगनलों के आदान–प्रदान द्वारा सभी प्रचालन किए जाएंगे। गाड़ी की गति 40 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

S.R. 4.21/1. (a) When an engine cannot be driven from its leading cab, the Loco Pilot shall follow the special instructions issued by the Sr. Divisional or Divisional Electrical Engineer (Rolling Stock).

(b) If the driving apparatus in the leading compartment of an electric engine becomes defective, the Loco Pilot shall send the Assistant Loco Pilot to drive the engine from the trailing cab. The Loco Pilot shall be responsible for the correct operation of the train. All operation will be done by exchange of signals between Loco Pilot and Assistant Loco Pilot. The speed of the train shall not exceed 40 kilometers per hour.

(c) At the first opportunity the Loco Pilot shall inform the Traction Loco Controller to arrange for a relief engine.

(d) In the event of the driving apparatus in the leading driving compartment of an EMU train becoming defective, or in the event of it being necessary for the Motorman to drive from another driving compartment for any reason whatsoever the Guard will station himself in the leading driving compartment of the train, sound the horn as necessary and operate the Loco Pilot's brake valve handle for operation of the air brake or the Guard's emergency brake handle for operation of the air brake as required.

It is the duty of the Guard under such circumstances to apply the brake as required and stop at the next station. In the event of the possibility of over running or in the case of emergency, the Motorman must also apply the air brake from the driving compartment he is occupying. The speed shall not exceed 15 kilometers per hour.

S.R. 4.21/2. (1) (a) Only certified Loco pilots and Assistant Loco Pilots for electric rolling stock shall be allowed to drive electric rolling stock on any part of the running lines. They shall not allow any one to enter the driving compartment other than those who are authorised to do so under these rules or who hold a permit signed by the Divisional Electrical Engineer (Rolling stock). No Person shall be allowed to handle any apparatus in the engine or in the driving compartment unless he is in possession of a Loco Pilot's Certificate of Competency.

(b) If a Loco Pilot has not driven an electric engine or multiple unit for six months, he shall be re-examined after a refresher course and his certificate of competency endorsed before he is allowed to drive again.

(c) When Loco Pilot has not worked on any section for three months and over, he must not be booked on that section unless he has learnt the road and a competency certificate has been issued in his favour. A record of all competency certificate issued to Loco Pilot shall be maintained in the office of the Divisional Electrical Engineer (Rolling Stock)/Diisional Mechanical Engineer, in case of diesel Loco Pilot. (See also S.R. 3.78/4)

(d) However, staff under training for driving electric engines, when specially authorised by the Divisional Electrical Engineer (Rolling Stock), may drive such engines under the supervision of a certified Instructor/regualr Loco Pilot. While a train is driving under these conditions the supervising Instructor/regular Loco Pilot shall keep a continuous watch over the trainee and keep himself in readiness to take any action that may be required to control the train in an emergency.

(2) No Person shall be allowed to move any electric rolling stock within the limits of the loco shed and stabling sidings unless he has been certified competent to do so by the Assistant Electrical Engineer (Rolling Stock).

(3) In the case of an emergency or in the event of a Loco Pilot becoming incapacitated while the engine is in motion, the Assistant Loco Pilot, if duly qualified, may work the train to the next station cautiously. If, however, the Assistant Loco Pilot is not duly qualified, he must bring the train to a stop and send a message to the nearest Station Master to make arrangements for a Loco Pilot to take over the engine.

S.R. 4.21/3. (i) (a) When an engine cannot be driven from its leading cab, the Loco Pilot shall follow the special instructions issued by the Sr. Divisional or Divisional Mechanical Engineer (O & F).

(b) If the driving apparatus in the leading compartment of a diesel engine becomes defective, the Loco Pilot shall send the Assistant Loco Pilot to drive the engine from the trailing cab. The Loco Pilot shall be responsible for the correct operation of the train. All operation will be done by exchange of signals between Loco Pilot and Assistant Loco Pilot. The speed of the train shall not exceed 40 kilometers per hour.

(ग) प्रथम अवसर मिलते ही लोको पायलट पावर कंट्रोलर को रिलीफ इंजन की व्यवस्था करने के लिए सूचना देगा।

(घ) डी.एम.यू. गाड़ी के अगले चालन कक्ष में गाड़ी चलाने का यंत्र खराब हो जाने अथवा अन्य किसी कारण से चाहे वह कुछ भी हो, मोटरमैन को किसी अन्य चालन कक्ष से गाड़ी चलाना आवश्यक हो जाए, तो गार्ड, गाड़ी के अगले चालन कक्ष में रहेगा और आवश्यकतानुसार हार्न बजाएगा और एयर ब्रेक लगाने के लिए लोको पायलट के ब्रेक वाल्व हैण्डिल को या एयर ब्रेक लगाने के लिए गार्ड के आपाती ब्रेक हैण्डिल को, जैसी भी स्थिति हो, आवश्यकतानुसार प्रचालित करेगा।

इन परिस्थितियों में गार्ड की यह ड्यूटी होगी कि वह आवश्यकतानुसार ब्रेक लगाए और गाड़ी को अगले स्टेशन पर खड़ी करे। यदि गाड़ी के आगे चले जाने की संभावना हो या आपात स्थिति हो, तो मोटरमैन को भी उस चालन कक्ष में जिसमें वह बैठा हो एयर–ब्रेक लगाना चाहिए। गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(च) केवल डीजल चल स्टाक के लिए प्रमाणित किए गए लोको पायलटों और सहायक लोको पायलटों को चालू लाइनों के किसी भाग पर डीजल के चल स्टाक को चलाने की अनुमति दी जाएगी। वे उन व्यक्तियों को छोड़कर जिन्हें इन नियमों के अंतर्गत इसका प्राधिकार दिया गया है, या जिनके पास वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर (ओ & एफ) के हस्ताक्षर सहित अनुज्ञापत्र हो, अन्य किसी भी व्यक्ति को चालन कक्ष में नहीं आने देंगे। किसी भी व्यक्ति को इंजन या चालन कक्ष के किसी यंत्र को चलाने की तब तक अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि उसके पास लोको पायलट का सक्षमता प्रमाण–पत्र न हो।

(छ) यदि किसी लोको पायलट ने छह माह तक डीजल का इंजन या बहु एकक गाड़ी न चलाई हो, तो पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के बाद उसका पुनः परीक्षण किया जाएगा और उसे पुनः चलाने की अनुमति देने से पहले उसके सक्षमता प्रमाण–पत्र पर पृष्ठांकन किया जाएगा।

(ज) जब किसी लोको पायलट ने किसी सेक्शन में तीन माह या इससे अधिक की अवधि तक काम न किया हो, तो उसे उस सेक्शन में तब तक बुक नहीं करना चाहिए जब तक कि वह उस मार्ग से परिचित न हो जाए और उसे सक्षमता प्रमाण–पत्र न दे दिया जाए। लोको पायलट को दिए गए सभी सक्षमता प्रमाण–पत्रों का रिकार्ड वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर (ओ & एफ) (डीजल लोको पायलट के मामले में) के कार्यालय में रखा जाएगा। (स.नि. 3.78/4 भी देखें)

(झ) (i) तथापि डीजल के इंजनों को चलाने का प्रशिक्षण ले रहा कर्मचारी जब वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर (ओ & एफ) द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत किया जाए, तब वह प्रमाणित अनुदेशक/नियमित लोको पायलट के पर्यवेक्षण में ऐसे इंजनों को चला सकता है। जब कोई प्रशिक्षु इस परिस्थिति में इंजन चला रहा हो, तब पर्यवेक्षी अनुदेशक/नियमित लोको पायलट उस प्रशिक्षु पर लगातार निगरानी रखेगा और आपात स्थिति में गाड़ी को नियंत्रण में लाने के लिए भी आवश्यक कार्रवाई करने की लिए स्वयं तैयार रहेगा।

(ii) किसी भी व्यक्ति को लोको शेड और स्टेबलिंग साइडिंग की सीमाओं के अंदर डीजल चल स्टाक को चलाने की तब तक अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि सहायक यांत्रिक इंजीनियर (ओ & एफ) द्वारा उसे सक्षमता प्रमाण–पत्र न दे दिया गया हो।

(iii) आपात स्थिति में अथवा इंजन की गतिमान अवस्था में लोको पायलट के उसे चलाने में असमर्थ हो जाने पर सहायक लोको पायलट यदि वह विधिवत योग्य हो तो गाड़ी को अगले स्टेशन तक सावधानी से चला सकता है। तथापि यदि सहायक लोको पायलट विधिवत योग्य न हो तो उसे गाड़ी खड़ी कर देनी चाहिए तथा समीपवर्ती स्टेशन मास्टर को संदेश भेजना चाहिए कि इंजन का कार्यभार संभालने के लिए अन्य लोको पायलट को तैनात करने की व्यवस्था की जाए।

4.22. इंजन या टेंडर पर चलना –

(1) विशेष अनुदेशों के आधीन, सिवाय, इंजन चालक दल से भिन्न किसी भी व्यक्ति को किसी इंजन या भाप इंजन के टेंडर पर चलने का अधिकार नहीं होगा।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं दी जाती है, एक यूनिट या बहुयूनिट गाड़ी या विद्युत डीजल इंजन से चलने वाली गाड़ी के चालन कक्ष में इंजन चालन दल के अतिरिक्त किसी भी व्यक्ति को प्रवेश के लिए प्राधिकृत नहीं किया जायेगा।

(3) कोई भी अनाधिकृत व्यक्ति उसमें लगे कलपुर्जों में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

स.नि.4.22/1. इंजन पर सवार होना – लोको पायलट सहायक लोको पायलट के अलावा अन्य किसी भी व्यक्ति को इंजन पर चढ़ने की अनुमति तब तक नहीं है जब तक कि उसके पास इंजन से यात्रा करने का अधिकार पत्र न हो। परन्तु गार्डों सहायक गार्डों एवं शंटिंग कर्मचारियों को जब वे शंटिंग कार्य कर रहे हों या दुर्घटना स्थल की ओर जाने वाले कर्मचारियों को या आपात कालीन स्थिति में जब वे अन्य कार्य कर रहे हों या दुर्घटना स्थल की ओर जाने वाले कर्मचारियों को या आपात कालीन स्थिति में जब वे अन्य कार्य कर रहे हों अधिकार पत्र के साथ इंजन पर सवार होने की अनुमति है। जब कोई लोको पायलट रास्ते की जानकारी प्राप्त कर रहा हो तो उसके फोरमैन द्वारा उसे निर्धारित फार्म पर इंजन में यात्रा करने की अनुमति पत्र दिया जाना चाहिये। जिन अधिकारियों एवं निरीक्षकों के पासों पर "इंजन में यात्रा कर सकते है" लिखा है वे अधिकारी या निरीक्षक इंजन की फुट प्लेटों पर यात्रा कर सकते हैं परन्तु जब तक परिचालन अधिकारी द्वारा या पावर अधिकारी द्वारा अधिकृत न किए जाएं, तीन से अधिक पदाधिकारी एक समय में इंजन पर सवार नहीं होगे।

(c) At the first opportunity the Loco Pilot shall inform the Power Controller to arrange for a relief engine.

(d) In the event of the driving apparatus in the leading driving compartment of a DMU train becoming defective or in the event of it being necessary for the Motorman to drive from another driving compartment for any reason whatsoever the Guard will station himself in the leading driving compartment of the train, sound the horn as necessary and operate the Loco Pilot's brake valve handle for operation of the air brake or the Guard's emergency brake handle for operation of the air brake as required.

It is the duty of the Guard under such circumstances to apply the brake as required and stop at the next station. In the event of the possibility of over running or in the case of emergency, the Motorman must also apply the air brake from the driving compartment he is occupying. The speed shall not exceed 15 kilometers per hour.

(e) Only certified Loco Pilots and Assistant Loco Pilots for diesel rolling stock shall be allowed to drive diesel rolling stock on any part of the running lines. They shall not allow any one to enter the driving compartment other than those who are authorized to do so under these rules or who hold a permit signed by the Sr. Divisional Mechanical Engineer (O & F). No person shall be allowed to handle any apparatus in the engine or in the driving compartment unless he is in possession of a Loco Pilot's certificate of competency.

(f) If a Loco Pilot has not driven a diesel engine or multiple unit for six months, he shall be re-examined after a refresher course and his certificate of competency endorsed before he is allowed to drive again.

(g) When a Loco Pilot has not worked on any section for three months and over, he must not be booked on that section unless he has learnt the road and a competency certificate has been issued in his favour. A record of all competency certificate issued to Loco Pilot shall be maintained in the office of the Sr. Divisional Mechanical Engineer (O & F), in case of diesel Loco Pilot (See also SR 3.78/4).

(h) However, staff under training for driving diesel engines, when specially authorized by the Sr. Divisional Mechanical Engineer (O & F), may drive such engines under the supervision of a certified Instructor/regular Loco Pilot. While a trainee is driving under these conditions, the supervising Instructor/ regular Loco Pilot shall keep a continuous watch over the trainee and keep himself in readiness to take any action that may be required to control the train in an emergency.

(ii) No person shall be allowed to move any diesel rolling stock within the limits of the loco shed and stabling sidings unless he has been certified competent to do so by the Assistant Mechanical Engineer (O & F).

(iii) In the case of an emergency or in the event of a Loco Pilot becoming incapacitated while the engine is in motion, the Assistant Loco Pilot, if duly qualified, may work the train to the next station cautiously. If, however, the Assistant Loco Pilot is not duly qualified, he must bring the train to a stop and send a message to the nearest Station Master to make arrangements for a Loco Pilot to take over the engine.

4.22. Riding on engine or tender-

(1) No person other than the engine crew shall be authorised to ride on the engine or tender of a steam locomotive, except in accordance with special Instructions.

(2) Except as may be permitted by special Instructions, no person other than the engine crew shall be authorised to enter any driving compartment of a single or multiple unit train or a train propelled by electric, diesel or petrol engine.

(3) No unauthorised person shall manipulate any apparatus contained there in.

S.R. 4.22/1. Riding on Engine- No person other than a Loco Pilot, Assistant Loco Pilot, is permitted to ride on an engine, unless he is in possession of an engine pass, except Guards and shunting staff when performing shunting operations or staff proceeding to the site of an accident, or in an emergency in the discharge of their duties. In the case of Loco Pilot learning the road, an Engine Pass on the prescribed form should be supplied to him through his Foremen. Officers and Inspectors whose passes are endorsed "Available on Engines" are allowed to ride on the foot plate provided not more than three at any time except in case of emergency or when specially required.

4.23. ब्रेकयान –

(1) आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों के अधीन की गई व्यवस्था के सिवाय, किसी गाड़ी को तब तक किसी ब्लाक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि उसके साथ एक या एक से अधिक ब्रेकयान या हैंडब्रेक वाहन नहीं लगे हैं।

(2) यह नियम रेल कार, अकेले इंजन या आपस में जुड़े अकेले इंजनों को लागू नहीं होगा।

स.नि.4.23/1. निम्नलिखित माल गाड़ियां बगैर माल–ब्रेकयान के चलायी जा सकती है लेकिन पिछले डिब्बे में बगैर पिछली बत्ती अथवा पिछली तख्ती के उन्हें नहीं चलाया जायेगा।

(i) कोलियरी पायलट

(ii) यार्ड और साइडिंग के बीच कार्य करने वाला गुड्स पायलट जिसे मेन लाइन पर से नहीं गुजरना पड़ता है।

(iii) नजदीक के विशिष्ट मार्गों पर गुड्स शटल गाड़ियां जिन्हें इंजन आगे लगा कर चलाया जायेगा जिसके लिये मुख्य परिचालन प्रबंधक से पहले ही स्वीकृति ले ली जायेगी।

<u>बिना ब्रेक यानों के मालगाड़ियों का संचालन</u> –

(क) परिचालन व्यवस्था को लगातार बनाये रखने के लिए आपात स्थिति में वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक बिना ब्रेक यान के गाड़ी चलाने की अनुमति दे सकते हैं। पहले ही अवसर पर एक माल ब्रेकयान अवश्य लगा देना चाहिए।

(ख) बिना ब्रेक यान की गाड़ियां नियंत्रित खण्डों पर ही चलाई जायेगी।

(ग) सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर एवं दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन प्रणाली से गाड़ी चलाने पर बिना ब्रेक यान की गाड़ियों का संचालन प्रतिबंधित है।

(घ) बिना ब्रेक यान की गाड़ियों में खराब वैगन/वाहन को नहीं लगाना चाहिये।

(ङ) <u>बिना ब्रेक यान की मालगाड़ी चलाने की निम्न विधि ध्यान में रखना चाहिए</u> –

(i) गार्ड इंजन में यात्रा करेगा। स्टेशन से गाड़ी बिना रूके जाते समय स्टेशन की तरफ गार्ड और विपरीत दिशा में सहायक लोको पायलट हाथ सिगनलों का आदान प्रदान करेगा। वे पीछे की तरफ देख कर सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी सुरक्षित स्थिति में चल रही है।

(ii) गाड़ी में निर्वात/ऐयर प्रेशर की मात्रा इंजन से लेकर अंतिम वाहन तक अनवरत तथा पर्याप्त होनी चाहिये। गाड़ी परीक्षक को ब्रेक पावर प्रमाण पत्र पर स्पष्ट रूप से अन्तिम वाहन का नंबर और प्रकार लिखना चाहियें

(iii) गार्ड द्वारा टेल लैम्प टेल बोर्ड अंतिम वाहन पर लगा कर इंजन में यात्रा करना चाहिये। यदि अन्तिम वाहन सी.बी.सी. कपलिंग वाला हो तो गार्ड टेल लैम्प/बोर्ड को अनुमोदित आकार के क्लैम्प द्वारा अंतिम वाहन पर लगायेगा उपरोक्त स्थिति में यदि क्लैम्प नहीं हो और अंतिम वाहन पर टेल लैम्प/टेल बोर्ड नहीं लगाया जा सके तो ब्रेक यान के बिना गाड़ी चलाने की अनुमति नहीं है।

(iv) इंजन में यात्रा करते समय गाड़ी के गार्ड को बार–बार पीछे की ओर देखते रहना चाहिये।

(v) प्रारंभिक स्टेशन का स्टेशन मास्टर बिना ब्रेकयान की गाड़ी स्टेशन से रवाना करने से पहले खंड नियंत्रक को सूचित करेगा और अंतिम वाहन का नम्बर एवं प्रकार प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के साथ देगा।

(vi) स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर जब इस प्रकार की गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर माँगेंगे तो विशेष रूप से बतायेंगे कि वे बिना ब्रेकयान की गाड़ी के लिए लाइन क्लियर माँग रहे हैं।

(vii) स्टेशन मास्टर/केबिन प्रभारी कर्मचारी सेक्शन क्लियर करने के पूर्व सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ सुरक्षित रूप से गई है। यदि किसी कारण वश अग्रता/क्रॉसिंग देने के लिए गाड़ी स्टेशन पर खड़ी की जाती है तो स्टेशन मास्टर गार्ड के पास पहले से ही "पूरी गाड़ी रजिस्टर" भेज देगा। गार्ड व्यक्तिगत रूप से अंतिम वाहन पर टेल लैंप/टेलबोर्ड सहित पूरी गाड़ी उल्लंघन चिन्ह के अन्दर आ गई है यह सुनिश्चित करेगा।

(viii) नियंत्रण कार्यालय में बिना ब्रेकयान की गाड़ी चलाने के लिए एक रजिस्टर रखा जायेगा जिस पर वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक/मंडल परिचालन प्रबंधक अपनी अभिस्वीकृति के रूप में कि बिना ब्रेकयान की गाड़ी उनकी अनुमति से चलाई गई है, हस्ताक्षर करेंगे।

(ix) ब्रेकयान में उपस्थित रहते समय गार्ड जिन ड्यूटियों को प्रतिपादित करता है जैसे– हैंड ब्रेक लगाना (गाड़ी खन्डित होने पर) लोको पायलट से सिगनल आदान–प्रदान करना आदि कार्य इस स्थिति में लागू नहीं होंगे।

(x) रात्रि में एवं धुंध और कोहरे के समय जब दृश्यता कम हो, अंतिम वाहन की जांच करने के लिए गाड़ी को प्रत्येक स्टेशन पर रोका जाएगा।

4.23. Brakevans-

(1) No train shall be allowed to enter a block section, unless one or more brake vans or hand-braked vehicles are attached to it, except in emergency or as provided for under special instructions.

(2) This rule does not apply to rail cars, light engine or light engines coupled together.

S.R.4.23/1. The following goods trains may run without goods brake-vans but not without a tail board or tail lamp affixed on the last vehicle-

(i) Colliery Pilots.

(ii) Goods pilots which operate between a yard and a siding, which do not have to run over the main line.

(iii) Goods shuttles on short specified routes, which will be worked by a leading engine for which the prior approval or the Chief Operations Manager will be obtained.

Working of goods trains without brakevan:

(a) The Sr. DOM/DOM may authorise working of trains without brakevan as the last vehicle only in emergent circumstances to cater for operational exigencies. A goods brakevan must be attached at the first possible opportunity.

(b) Trains may run without brakevan only in controlled sections.

(c) Running of trains without brakevan is prohibited during total failure of communications and single line working on double line section.

(d) No damaged wagon or vehicle should be attached to a train running without brakevan.

(e) Procedure to be observed for running goods train without brakevan-

(i) The Guard shall travel on the engine. While running through a station the green hand signal shall be exchanged on station side by the Guard and on the other side by the Assistant Loco Pilot, The shall look back and ensure that the train is following in a safe manner.

(ii) The train shall be provided with continuous vacuum/Air Pressure from the engine to the rearmost vehicle and with adequate brake power. The train examiner must mention in the brake power certificate the number and description of the last vehicle.

(iii) The LV board/Tail lamp shall be fixed by the Guard and he should travel on the engine. For CBC stock the last vehicle Board/Tail Lamp should be clamped to the coupler with the clamp of approved design. In absence of the clamp and tail board/tail lamp on the rearmost vehicle no train is permitted to run without brakevan.

(iv) The Guard of the train travelling on the engine should look back frequently while on run.

(v) Before starting a train without brakevan the station Master of the originating station must intimate to the Section Controller on duty the last vehicle number under exchange of private number.

(vi) While asking 'Line Clear', the SM/Cabin masters shall specifically mention that the train for which line clear is being asked is running without brakevan.

(vii) The Station Master/Cabin In-charge before clearing back the section must verify that the train has passed safely with tail lamp/tail board. In case, the train is stopped at station for precedence, crossing or due to any other reason, SM/Cabin In-charge shall send the 'Train Intact Register' in advance to the Guard who will certify the complete arrival of the train inside the fouling mark with Tail Lamp/Tail Board on the last vehicle after physically verifying the last vehicle.

(viii) A register should be maintained in control office showing the trains run without brakevan and Sr. DOM/DOM should sign in the register in token of his permission to run the train without brakevan.

(ix) The duties of the Guard which can be performed on by his presence in Brakevan like applying hand brakes during parting, exchanging hand signals with the Loco Pilot etc. will not be applicable in this condition.

(x) At night or in thick Foggy weather, when visibility is affected. Such a train should stop at each station for verification of the last vehicle number.

(च) यदि रास्ते में निर्वात/एयर प्रेशर की समस्या होती है तो निम्नलिखित विधि का पालन करना चाहिए –

(i) गार्ड, सहायक लोको पायलट के साथ संपूर्ण गाड़ी के होज–पाइप के डिस्कनेक्शन या लीकेज को देखेंगे। यदि स्टेशन सीमा में इस प्रकार की कठिनाई आती है तो कैरेज एवं वैगन कर्मचारी या कांटे वालों की मदद ली जा सकती है।

(ii) गार्ड, सहायक लोको पायलट की सहायता से होज–पाइप, प्लग आदि को लगाने एवं होज–पाइप लीकेज रोकने का प्रबंध करेंगे कि गाड़ी की निर्वात एवं एयर प्रेशर समस्या ठीक कर ली गई है और इंजन में प्रर्याप्त मात्रा में निर्वात/प्रेशर उपलब्ध है, तभी गाड़ी आगे बढ़ाएंगे।

(iii) लोको पायलट द्वारा प्रथम ब्लाक खण्ड में गाड़ी का "फीलटेस्ट" करने के बाद इसके आधार पर गाड़ी की गति को नियंत्रित किया जायेगा।

स.नि.4.23/2. <u>कोचिंग स्टाक की परिभाषा</u> –निम्नलिखित वाहनों को कोचिंग स्टाक माना जाता है –
सवारी डिब्बे, पोस्टल यान, घोड़ा डिब्बे, कैरेज ट्रक, मोटर यान, स्टोर यान, भोजन यान, सामान एवं फलों के यान, सवारी गाड़ी के ब्रेकयान, माल वाहन यदि उन पर "कोचिंग वाहन" लिखा हो एवं अन्य वाहन जिन्हें समय समय पर कोचिंग स्टाक सूची में शामिल कर लिया गया हो।

स.नि.4.23/3. <u>माल स्टाक की परिभाषा</u>– माल स्टाक में सभी मालडिब्बे शामिल हैं अर्थात कोचिंग को छोड़कर अन्य समस्त चल स्टाक, जिसमें चाहे कोई भी माल लदा हो और उन्हें चाहे सवारी गाड़ी में लगाया गया हो या मालगाड़ी में।

स.नि.4.23/4. <u>सवारी एवं मिलीजुली (मिक्सड) गाडियों का विन्यास</u> –

(क) मेल एक्सप्रेस सवारी एवं मिलीजुली गाड़ियों की रचना एवं विन्यास मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा समय समय पर जारी किये गए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाता है।

(ख) सवारी गाड़ियों की स्थायी रचना में कम से कम एक एस.एल.आर. या एल.आर. पीछे अवश्य होना चाहिए। छोटी शाखा लाइनों पर चलने वाली सवारी एवं मिलीजुली गाड़ियों में एक बोगी एस.एल.आर. गाड़ी के बीच में लगायी जा सकती है ताकि एस.एल.आर. को परिवर्तित न करना पड़े बशर्ते कि एस.एल.आर. के दोनो ओर दो बोगियों से अधिक न हो।

(ग) मिलीजुली गाड़ियों का विन्यास साधारणतः निम्नानुसार होगा – गाड़ी का इंजन माल वाहन, सवारी वाहन तथा एस.एल.आर. या एल.आर. वाहन निर्वात/एयर प्रेशर युक्त एवं सही रूप से कार्य करने की दशा में होने चाहिए एवं उन्हें गाड़ी के निर्वात/एयर ब्रेक सिस्टम से जोड़ देना चाहिए। जानवरों से लदे वैगन, विष्फोटक, खतरनाक और आग पकड़ने वाले सामानों से लदे वैगन को गाड़ी के पीछे की ओर ही लगाना चाहिए।

(घ) निर्वात/एयर प्रेशर से युक्त वाहनों को गाड़ी के एस.एल.आर. के पीछे लगाया जा सकता है बशर्ते कि उन्हें गाड़ी के निर्वात/एयर ब्रेक सिस्टम से जोड़ दिया गया हो।

<u>सवारी गाड़ी</u> – में एस.एल.आर. के पीछे दो बोगी या चार चौपहियों से अधिक नहीं लगाने चाहिए। इसके अतिरिक्त एक इंस्पेक्शन कैरेज भी अंतिम डिब्बे के रूप में लगाया जा सकता है बशर्ते कि उसमें कारगर हाथ ब्रेक लगे हों।

<u>मिक्सड गाड़ी</u> – मिलीजुली गाड़ी में दो बोगी/चार चौपहिये वाहनों के अलावा एस.एल.आर. के पीछे एक निरीक्षण कैरेज या पावर जनरेटर कार अंतिम डिब्बे के रूप में लगायी जा सकती है।

(ड.) दो बोगियों के बीच में तथा इंजन और बोगी के मध्य एक अकेला चौपहिया नहीं लगाना चाहिए।

(च) जब सवारी गाड़ी में चौपहिया वाहन लगाया गया हो तो गाड़ी की अधिकतम गति 75 कि.मी.प्र.घं. से अधिक (स्थानीय प्रतिबंधों को छोड़कर) नहीं होनी चाहिए।

(छ) किसी भी मालगाड़ी के वाहन को सवारी गाड़ी में तब तक नहीं लगाना चाहिए जब तक कि गाड़ी परीक्षक द्वारा यह प्रमाणित न कर दिया जाये कि मालगाड़ी वाहन सवारी गाड़ी से जाने के लिए सुरक्षित है।

(ज) सवारी गाड़ी में ट्रेन पाईप्ड वाहनों को नहीं लगाना चाहिए किन्तु मिलीजुली गाड़ी में ब्रेकयान के अंदर पूर्णतः निर्वात/एयर ब्रेक युक्त गाड़ी में लगाया जा सकता है यदि उसके लगाने से गाड़ी की प्रकाश व्यवस्था में कोई बाधा न पहुंचे।

(झ) सभी कोचिंग और मालवाहन "अनुरक्षण" और चलने के लिए उपयुक्त" परीक्षण करने वाले स्टेशनों के गाड़ी परीक्षक सवारी गाड़ी में लगे सभी मालवाहनों का परीक्षण करेंगे यद्यपि उन गाड़ियों का साधारणतः ऐसे स्टेशन पर परीक्षण नहीं किया जाता तो भी इन स्टेशनों पर सिर्फ सवारी गाड़ी में लगे मालवाहनों का ही परीक्षण किया जायेगा और उन्हें "चलने के लिए संरक्षित" का प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा।

(ञ) ऐसे स्टेशन पर जहां अंतिम स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक कर्मचारी नहीं रखे गये हैं वहां प्रारम्भिक स्टेशनों पर ही गाड़ी परीक्षक कर्मचारी मिलीजुली गाड़ी को जाने और आने दोनों दिशाओं की यात्रा के लिये प्रमाण–पत्र जारी करेंगे चाहे वे अंतिम स्टेशन से खाली अथवा भरी हुई आती हों।

(f) Procedure to be observed in case of vacuum trouble enroute- When a train running without brakevan encounters trouble enroute the following steps which are normal for train operation are required to be taken by the Guard of a train:

(i) Guard along with Assistant Loco Pilot should check complete train for any hose pipe disconnection or leakage etc. The help of C&W staff or pointsman should be taken when the vacuum trouble occurs within the station limits.

(ii) The Guard should arrange to connect the hose pipe, plug etc. and attend the leakage of hose pipe with the help of Assistant Loco Pilot and start his train after ensuring that the vacuum trouble has been fully attended to and the requisite amount of vacuum is maintained on the locomotives.

(iii) The Loco Pilot should regulate the speed of the train depending on the 'Feel Test' conducted by him in the first block section.

S.R. 4.23/2. Definition of Coaching Stock- The following vehicles are to be considered as Coaching stock-passenger carriages, postal vans, horse boxes, carriage trucks, motor vans, store vans, restaurant cars, luggage and fruit vans, passengers brakevans, goods vehicles marked 'Coaching vehicles' and any other vehicles that may from time to time to be included in the list of Coaching stock.

S.R.4.23/3. Goods stock- Definition of Goods stock includes all goods wagons, i.e. all rolling stock other than coaching stock, irrespective of contents wheather attached to passenger or goods trains.

S.R. 4.23/4. Marshalling of passenger and mixed trains

(a) The composition and marshalling of Mail, Express, Passenger and Mixed trains is prescribed by special instructions, issued by COM from time to time.

(b) On passenger trains, there must be at least one SLR or LR in the rear of the fixed composition of the train. On passenger and mixed trains on short branch lines, one bogie SLR may be attached in the middle of the train to avoid reversing provided not more than 2 bogies are on either side.

(c) The marshalling arrangements on mixed trains shall ordinarily be-Train engine,. goods vehicles, passenger vehicles, SLR/LR, vehicles fitted with vacuum/air brake in good working order and must be connected with vacuum air brake system of train. However, vehicles loaded with the live stock, explosive, dangerous and inflammable goods should be attached in rear.

(d) Vehicles fitted with and connected with vacuum/air brake system of train throughout can be attached behind rear SLR.

In Passenger trains- not more than two bogies/four-4 wheelers may be attached behind rear SLR. In addition, one inspection carriage fitted with hand brake may be attached as rear most vehicle.

In mixed train- One Inspection carriage or Power (Generator) car may be attached as rear most vehicle in addition to two bogies/four 4 wheeler behind rear SLR.

(e) A single 4 wheeler vehicle must not be marshalled between two bogies or between engine and bogie.

(f) When four wheelers are attached to a passenger train, speed of train should not exceed 75 KMPH subject to local restrictions.

(g) No goods stock will be attached to a passenger train unless certified by the Train Examiner that it is safe to run on passenger train.

(h) Trained piped vehicles are not to be attached by Passenger train. However, in case of mixed train they may be attached inside rear brakevan of fully vacuum/air brake train and not behind rear brakevan, provided they do not cause any interference to train lighting connections.

(i) Train Examiners at all coaching and goods 'Maintenance' and 'Fit to Run' Stations shall examine all goods stock attached to Passenger trains, even though the train to which they are attached is not ordinarily examined at that station. At these stations, the examination will be limited to the goods stock only and will be confined to a safe to run examination.

(j) On such stations where no C & W staff is provided on the terminal stations, the C&W staff at originating station of mixed train will give the certificate for both outward and inward journey of the wagons whether loaded or empty indicating the terminal stations.

स.नि.4.23/5. मालगाड़ियों का विन्यास–

(क) स.नि.4.23/1 में उल्लिखित गाड़ियों के मामलों को छोड़कर सभी गाड़ियों के पीछे एक मालगाड़ी का ब्रेकयान अवश्य होना चाहिए।

(ख) निर्धारित मानक चल आयामों का उल्लंघन करने वाला कोई वाहन मुख्य परिचालन प्रबंधक की स्वीकृति के बिना किसी भी गाड़ी में नहीं लगाया जायेगा।

(ग) किसी अकेले चार पहिया वैगन को आठ पहिया वाले किन्हीं दो वैगनों अथवा आठ पहिया वाले वैगन और इंजन के बीच कदापि नहीं लगाया जाना चाहिए।

(घ) अकेले खाली चार पहिया वैगन को दो भरे हुए चार पहिया वैगनों के बीच कदापि नहीं लगाया जाना चाहिए।

(ङ) चलने योग्य प्रमाणित एक क्षतिग्रस्त वाहन/माल डिब्बा या इंजन विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत केवल दिन के प्रकाश में मालगाड़ी के पिछले ब्रेकयान के पीछे लगाया जा सकता है, उस समय स.नि. 4.29/1 के उपबन्धों का पालन किया जाना चाहिए।

(च) खराब अथवा डेड इंजन –

(i) यदि किसी बेकाम इंजन को इंजन की किसी कपलिंग या कनेक्टिंग राड के बगैर चलाया जाता है तो उसे असंतुलित इंजन कहा जायेगा।

(ii) जब किसी गाड़ी का इंजन ब्लाक सेक्शन में खराब हो जाये तो बेकाम इंजन को राहत इंजन के साथ जोड़कर उसे अगले ब्लाक स्टेशन तक ले जाया जायेगा जहां सामान्यतः उसे गाड़ी से अलग कर देना चाहिए अथवा गाड़ी को बेकाम इंजन के साथ दो इंजनों सहित उसके गंतव्य स्थान तक ले जाया जा सकता है।

स.नि.4.23/6.

(i) डेड इंजन को जोड़ना – किसी गाड़ी में डेड इंजन को जोड़ने से पहले निम्नलिखित शर्तों को पूरा किया जाना चाहिए।

(क) फिट टू रन प्रमाण पत्र अनुभाग इंजीनियर/लोको निरीक्षक, सवारी/माल गाड़ियों के पावर नियंत्रक द्वारा जारी किया जाता है।

(ख) राजधानी एवं शताब्दी को छोड़ कर एक डेड इंजन सवारी/मालगाड़ी सहित मेल/एक्सप्रेस एवं सुपर फास्ट गाड़ियों पर लगा सकते हैं। डेड इंजन के लोको ब्रेक सहित दूसरे ब्रेक कार्यरत होना चाहिए एवं उसकी अधिकतम अनुमेय गति गाड़ी की निर्धारित अनुमेय गति से कम नहीं होनी चाहिए। गाड़ी का ब्रेक पावर अनुमत सीमा के अन्दर होने पर बिना परिचालित ब्रेक वाले इंजन को लगाया जा सकता है। अण्डर गियर उपकरणों में खराबी होने पर डेड लोको केवल माल गाड़ी में लगा सकते हैं।

(ग) यदि डेड लोको के ब्रेक (अन्य ब्रेक सहित) सही प्रकार कार्यरत हो एवं लोको को इंजन के बाद लगाया गया हो तो सवारी एवं माल गाड़ी के साथ लगाने पर एस्कार्ट (साथ जाने वाले) की आवश्यकता नहीं होगी। ब्रेक के पीछे लगाने पर अथवा उसके अण्डर गियर खराब होने पर डेड लोको के साथ एस्कार्ट आवश्यक होगा।

(घ) अन्तिम परीक्षण के रूप में जोड़े गये इंजन को लगभग 500 मीटर तक चलाया जाए और लोको पायलट को डेड इंजन के पहियों के तापमान में असामान्य बढ़ोत्तरी के बारे में जांच करनी चाहिए और यात्रा के दौरान सभी रुकने की जगह उपरोक्त के अलावा डेड इंजन को चलाने के लिए निम्नलिखित सावधानियां बरती जानी चाहिए :–

(ii) सवारी गाड़ी से डेड लोको जोड़ना/चलाना – उपरोक्त के अलावा डेड इंजन चलाने पर निम्नलिखित सावधानी रखनी चाहिए –

(क) केवल एक डेड इंजन (ए.सी./डीजल) जोड़ा जा सकता है।

(ख) डेड इंजन के अलावा गाड़ी का ब्रेक पावर 100% होना चाहिए।

(ग) जहां तक सम्भव हो डेड लोको के ब्रेक कारगर होना चाहिए। यदि यह सम्भव न हो तो, एयरब्रेक गाड़ी पर कार्यरत इंजन के ब्रेक पाइप एवं फीड पाइप को पीछे वाले लोड के ब्रेक पाइप एवं फीड पाइप के साथ जोड़ देना चाहिए तथा डेड लोको पाइप्ड वाहन की तरह रहेगा।

(घ) निर्वातब्रेक वाली गाड़ी पर डेड लोको का निर्वात पाइप पिछले लोड के निर्वात पाइप से जोड़ देना चाहिए तथा डेड लोको को पाइप्ड वाहन की तरह माना जायेगा, तथापि केवल एयर ब्रेक अथवा केवल निर्वात ब्रेक वाला डेड इंजन केवल एयर ब्रेक/निर्वात ब्रेक जो भी सम्बन्धित हो, वाले लोड से ही जोड़ा जायेगा।

(iii) डेड इंजन को माल गाड़ी के साथ जोड़ना/चलाना –

(क) दो या तीन इंजनों के सेक्शन में परिचालन सम्बन्धी सभी प्रतिबन्धों का पालन करते हुए एवं डेड इंजन के कारगर ब्रेक होने पर अधिकतम 3 इंजन (2 वर्किंग+1डेड) किसी लोड के साथ लगा सकते हैं।

(ख) यदि डेड इंजन गाड़ी के इंजन के साथ नहीं जुड़ा है तो गाड़ी के इंजन/बैकिंग इंजन एवं डेड इंजन के बीच न्यूनतम दूरी सेक्शन के किसी भी पुल की अधिकतम लम्बाई से कम न होगी। यद्यपि जब कोई डीजल/ए.सी. डेड इंजन किसी गाड़ी के इंजन के पीछे जोड़ा जाता है तो डेड इंजन को पाइप्ड वाहन माना जायेगा एवं उसके पीछे कम से कम दस पूर्णतः एयरब्रेक/निर्वातब्रेक वाले वाहन जोड़े जायेंगे।

S.R. 4.23/5. Marshalling of goods train-

(a) There should be at least one goods brakevan in the rear of the train, except in case of train mentioned in S.R. 4.23/1.

(b) No load which infringes the standard moving dimensions shall be attached to a train without the sanction of the Chief Operations Manager.

(c) A Single four wheeler wagon must not be marshalled between any two eight wheeler wagons or eight wheeler wagon and the engine.

(d) A single empty four wheeler wagon must not be marshalled between two loaded four wheeler wagons.

(e) One damaged (or sick) vehicle/wagon, or engine certified fit to run, may under special instructions be attached in the rear of the rear brakevan of a goods train during day light hours only. Provisions of S.R. 4.29/1 should also be complied with.

(f) Dead or defective engine-

(i) If a dead Locomotive is worked without any one of locomotive couplings or connecting roads, it is termed as an unbalanced locomotive.

(ii) Whenever a locomotive working a train fails in the block section, the dead train locomotive may be coupled to the relief engine and the train worked to the next block station, where the dead locomotive should normally be detached. Otherwise the train may be worked double headed with the dead locomotive up to destination.

S.R. 4.23/6.

(i) Attachment of Dead locomotive- The following condition shall be satisfied before attachment of dead locomotive to any train/light engine-

(a) Certificate for 'Fit to run' is issued by Section Engineer/Loco Inspector/Power Controller for Passenger/Goods train.

(b) In addition to freight/passenger train, a dead locomotive can also be attached to Mail/Express trains including Super fast train but excluding Rajdhani and Shatabdi if the locomotive brakes including proportionate brakes are operational and maximum permissible speed of the locomotive is not less than the booked speed of the train in which it is being attached. Locos with inoperative brakes can be attached subject to the brake power of the train being with the permissible limits. Locomotive with defects in under gear equipment can be attached only in freight trains.

(c) Escorting of dead locomotive (Diesel as well as Electric) attached to freight and passenger carrying trains is not necessary if the brakes including proportionate are fully operational and the dead locomotive is attached next to the train engine. The dead locomotive will continue to be escorted if attached in the rear of brakevan or has defect in under gear equipment.

(d) As a final check, the coupled locos should be run for about 500 meters and the Loco Pilot shall check for any abnormal rise in the temperature of the wheels of the dead locomotive and shall also check it at subsequent stops during the journey.

(ii) Attaching/hauling of dead locomotives by Passenger Trains- In addition to the above, the following precautions should be taken for hauling the dead locomotives -

(a) Only one dead locomotive (diesel/electric) can be attached.

(b) Brake power of the train should be 100% excluding dead locomotive.

(c) As far as possible. brake should work on dead locomotive. However. if it is not possible, then in the case of air-braked train, brake pipe and feed pipe of working locomotive shall be connected to brake pipe and feed pipe of trailing stock and dead locomotive will work as piped vehicle.

(d) In the case of vacuum braked train, vacuum pipe of locomotive shall be connected with vacuum train pipe of trailing stock and the dead locomotive shall be treated as a piped vehicle. However; pure air/vacuum brake locomotive shall be attached only by air vacuum brake stock respectively.

(iii) Attaching Hauling of dead locomotive by goods trains -

(a) Movement of maximum three locomotive (2 working + 1 dead) with load is permissible subject to observations of all restrictions on operation of double/triple headed working Locomotives in the section provided that brakes in dead locomotives are operational.

(b) If a dead locomotive is not coupled with the train engine, the minimum distance between the dead locomotive and the train engine/banking engine (if any) should not be less than the largest span of the bridge on the section where dead locomotive is hauled. However when a dead diesel/electric locomotive is coupled next to the train engine, dead engine should be treated as a piped vehicle and at least ten fully vacuum braked/air braked wagons should be attached in rear of it.

(iv) कोई इंजन जब पी.ओ.एच./रिपेयर के लिए भेजा जायेगा तो सामान्यतः स्वयं के द्वारा चला कर ले जाया जायेगा। यदि कोई इंजन डेड करके रिपेयर के लिए किसी गाड़ी के साथ लगा कर भेजा जायेगा, तो उसे माल गाड़ी के साथ लगाया जायेगा। किसी असंतुलित इंजन को रिपेयर के लिए भेजने पर उसे अकेले इंजन के साथ जोड़ कर अधिकतम 15 कि.मी. प्र.घ. की गति से भेजा जायेगा।

विन्यास चार्ट

गाड़ी पर वैगनों का स्थान निम्नलिखित चार्ट के अनुसार होना चाहिए यद्यपि इन्हें बाद वाले स्थान पर भी लगाया जा सकता है।

		मालगाड़ी में जब डीजल/एसी इंजन द्वारा चलाई जा रही हो	सवारी/मिलीजुली गाड़ी में जब डीजल/एसी इंजन द्वारा चलाई जा रही हो
1	जानवरों/घोड़ों से लदा डिब्बा	इंजन से दूसरा	इंजन से दूसरा
2	खुले और हवादार बन्द वैगन में मोटर गाड़ी	इंजन से तीसरा	इंजन से तीसरा
3	मिलिट्री की मोटर गाड़ी	इंजन से तीसरा	नहीं लगाया जाता
4	बन्द वैगन में कपास	इंजन से दूसरा	नहीं लगाया जाता
5	खुले वाहन में भूसा या पुआल	इंजन से दूसरा	नहीं लगाया जाता
6	डैमेज्ड/क्षतिग्रस्त वाहन/इंजन (जो चलाने के लिये प्रमाणित किया हो	ब्रेकयान के पीछे सिर्फ दिन में	नहीं लगाया जाता
7	बेकाम इंजन	इंजन के बाद अथवा 7वां*	इंजन के बाद **
8	क्रेन	इंजन के बाद अथवा 7वां*	मुख्य परिचालन प्रबंधक की अनुमति से गार्ड वैगन के साथ लगाकर

* जहां दो इंजन चलाने की अनुमति नहीं है।

** जहां दो इंजन चलने की अनुमति है।

4.24. गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान – जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा 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।

4.25. गार्ड –

(1) विशेष अनुदेशों के अधीन या आपात स्थिति के सिवाय, हर परिचालित गाड़ी में एक या एक से अधिक गार्डों की व्यवस्था की जाएगी।

(2) निम्नलिखित अवस्थाओं के सिवाय परिचालित गाड़ी का गार्ड अपने ब्रेकयान में यात्रा करेगा, अर्थात्

(क) आपात स्थिति में, या

(ख) विशेष अनुदेशों के अधीन

(3) यदि कोई गाड़ी बिना गार्ड के चलाई जाती है तो गार्ड के कर्तव्य, जिनका लोको पायलट पालन कर सकता है, विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट रूप से लोको पायलट को सौंप दिए जायेंगे।

IndiaCode

(iv) A locomotive when it is sent to shops for POH/repairs should normally be sent on its own power. If a locomotive has to be sent dead to shop for repairs by a train, it should be attached to a goods train. An unbalanced engine being sent to shops for repairs, should be hauled by a light engine at a speed not exceeding 15 KMPH.

MARSHALLING CHART

The position of wagons should be as shown in chart below. However such wagons may be attached at a later position.

		In Goods Trains worked by DSL/AC locomotive	In Passenger/mixed trains worked by DSL/AC locomotive
1.	Live stock/loaded Horse box	2nd from engine	2nd from engine
2.	Motor vehicles in open and ventilated covered wagon	3rd from engine	3rd from engine
3.	Motor vehicles of military Specials.	3rd from engine	Not applicable
4.	Cotton in covered wagon	2nd from engine	Not applicable
5.	Open wagon loaded with Bhoosa, Hay etc.	2nd from engine	Not applicable
6.	Damaged (or sick) vehicles/engine certified fit to run.	Behind rear brakevan during day light hours only.	Not applicable
7.	Dead engine	Next to engine or 7th *	Next to engine**
8.	Crane	Next to engine or 7th *	With guard wagons & with permission of COM.

* Where double heading is not permitted

** Where double heading is permitted.

4.24. Position of brakevan on train-Unless it be otherwise directed by special instructions, one brakevan shall be attached to the rear of the train, provided that reserved carriages or other vehicles may, under special instructions, be placed in rear of such brake-van.

4.25 Guards-

(1) Except under special instructions or in an emergency, every running train shall be provided with one or more Guards.

(2) The Guard of a running train shall travel in his brake-van, except-

(a) in an emergency, or

(b) under special instructions.

(3) When a train is worked without a Guard, such of his duties as can be performed by the Loco Pilot shall devolve on him as may be specified by special instruction.

स.नि.4.25 / 1.

(1) <u>गार्ड जरनल</u> –

(क) गार्ड को निर्धारित फार्म पर अपना गार्ड जनरल अवश्य भरना चाहिये। यह फार्म प्रत्येक गाड़ी के लिये (उपनगरीय एवं सामग्री गाड़ियों को छोड़कर जिनके लिये दूसरे प्रकार के फार्म काम में लाये जा रहे हैं) उपयोग में लाया जायेगा। गाड़ियों को होने वाले प्रत्येक विलम्ब के कारण को स्पष्ट रूप से अवश्य बताना चाहिये। गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी अनियमितताओं जैसे सिगनल न दिखाना या सिगनल गलत दिखाना, कर्मचारियों की कार्य शिथिलता लोको पायलट अथवा यात्रियों द्वारा की गयी शिकायतों अथवा दुर्घटनाओं आदि की रिपोर्ट जरनल में लिखनी चाहिये। जरनल के नीचे के भाग में निम्नलिखित शीर्षकों पर भी टिप्पणी लिखनी चाहिये। नियंत्रक के साथ समय मिलाया गया, ब्रेक यान में निर्वात / एयर प्रेशर की मात्रा, मौसम की स्थिति, क्या सतर्कता से गाड़ी चलने के आदेश का पालन किया गया। चल स्टाक एवं फिटिंग्स की स्थिति, गाड़ी की प्रकाश व्यवस्था में खराबी, ब्रेकयान की बगली एवं पिछली बत्तियां एवं ब्रेकयान के अन्य उपस्कर ठीक थे या नहीं, सवारी एवं स्पेशल गाड़ी के संबंध में प्राथमिक उपचार पेटियों की संख्या लकड़ी के पच्चड़, पोर्टेबल टेलीफोन आपातकालीन गाड़ी प्रकाश उपस्कर, अग्निशामक और अन्य इसी प्रकार के उपस्कर जो ब्रेकयान उपस्कर कहलाते हैं उनको अवश्य लिखना चाहिये।

(ख) स्टेशन मास्टरों को निर्धारित फार्म में एक रजिस्टर (कार्बन लगाकर प्रतिलिपि तैयार करने की पद्धति के अनुसार) अवश्य रखना चाहिए। इस रजिस्टर में चलायी गयी गाड़ियों एवं प्राप्त हुए जरनलों का विवरण अवश्य लिखना चाहिए। इसकी एक प्रति स्टेशन मास्टर के पास रहेगी और दूसरी प्रति गार्डों के जरनलों के साथ मंडल कार्यालय को प्रतिदिन भेजी जायेगी।

(2) <u>डिब्बा मार्ग–पत्रक</u> –

(क) सभी माल, सवारी, डाक एवं अन्य गाड़ियों के डिब्बा मार्ग पत्रक (वाहन मार्गदर्शिकाएं) रवानगी के स्टेशन पर कर्मचारियों द्वारा अवश्य लिये जाने चाहिए और गाड़ी के कार्यभारी गार्ड को सौंप दिये जाने चाहिए। प्रत्येक अंतिम रवानगी स्टेशन पर गाड़ी बाबू को अपनी (गाड़ी बाबू की) हाथ पुस्तक में अभिलिखित किये गये नम्बरों को देखकर डिब्बा मार्ग–पत्रक तैयार करना चाहिए। हाथ पुस्तक में उसे गाड़ी में लगाये गये प्रत्येक वाहन का नंबर वाहनों से ही देखकर लिखना चाहिए। एक डिब्बा मार्ग–पत्रक से दूसरे डिब्बा मार्ग–पत्रक पर नम्बर नकल नहीं किये जाने चाहिए। मध्यवर्ती स्टेशनों पर गाड़ी में लगाये जाने वाले वाहनों की प्रविष्टियाँ, उस स्टेशन के कर्मचारियों को भरनी चाहिए। अपनी गाड़ी से किसी भी वाहन के काटे जानेपर गार्ड को डिब्बा मार्ग–पत्रक पर स्टेशन कर्मचारी के हस्ताक्षर लेने चाहिए।

(ख) रवानगी के स्टेशन पर डिब्बा मार्ग पत्रक को सावधानी से साफ और पढ़ने योग्य अक्षरों में लिख कर अवश्य तैयार करना चाहिए।

(ग) सवारी गाड़ियों के डिब्बा मार्ग–पत्रक (वाहन मार्ग दर्शिकाये) सीधे गंतव्य स्टेशन को भेजे जाने चाहिए। सवारी गाड़ियों के लिए सेक्शनल मार्ग पत्रक बनाने की आवश्यकता नहीं है।

(घ) बिना रूके सीधे (थ्रू) जाने वाली गाड़ियों के डिब्बा मार्ग–पत्रक की दो प्रतियां बनानी चाहिए। एक प्रति मंडल के अंतिम गंतव्य स्टेशन मास्टर / यार्ड मास्टर को मंडल रेल प्रबंधक के पास भेजने के लिए दी जायेगी और मूल प्रति गंतव्य स्टेशन तक ले जायी जायेगी। सीधे ले जाने वाले ऐसे मार्ग पत्रकों को एक गार्ड दूसरे गार्ड को हस्तान्तरित करेगा। उक्त डिब्बा मार्ग–पत्रकों को सौंपते समय गार्ड प्रमाण पत्र स्वरूप अपनी मेमो बुक में उसके हस्ताक्षर लेगा अथवा मार्ग–पत्रकों के खोने या गुम हो जाने पर वह उसके लिए जिम्मेदार होगा।

(ड.) गाड़ी रवाना करने से पहले गाड़ी का गार्ड, डिब्बा मार्ग–पत्रक की प्रविष्टियों के साथ गाड़ी का लोड तथा डिब्बों का नम्बर, बुकिंग एवं गंतव्य स्टेशन, वाहन का प्रकार खुला या बन्द चौपहिया, बोगी या विशेष प्रकार का, खाली डिब्बे का भार लदे माल का भार एवं कुल भार आदि की जांच करने के लिए जिम्मेदार होगा।

(च) गंतव्य स्थान पर पहुंचने पर, आने वाली गाड़ी का गार्ड, स्टेशन मास्टर या यार्ड मास्टर या अन्य कोई यार्ड कर्मचारी को जिसे विशेष रूप से इस कार्य के लिए तैनात किया गया है, डिब्बा मार्ग–पत्रक सौंप देगा जो गार्ड की मेमो पुस्तक पर अपने हस्ताक्षर करके उसकी पावती देगा।

(छ) माल या मिलीजुली गाड़ियों के लोड की गणना करते समय 5 क्विंटल से कम वजन को छोड़ देना चाहिए और 5 क्विंटल या इससे अधिक वजन को 1 टन गिनना चाहिए।

(ज) जब कोई बोगी कैरिज (सवारी डिब्बा), माल गाड़ी में लगायी गयी हो तो गाड़ी के वाहन लोड गणना के लिए उसे 2½ चौपहिए डिब्बों के बराबर गिना जाना चाहिए।

S.R. 4.25/1.

(1) Guard's Journals-

(a) The Guard's Journal on the prescribed form must be filled by the Guard. This form shall be used for train (except suburban and material trains for which separate forms are provided). The cause of each detention to trains must be clearly explained. All irregularities in connection with the working of trains such as absence of signals or improper exhibition of signals, slack working of staff, complaints made by Loco Pilots or the travelling public or accidents must be reported in the journal. Remarks on the following heads must also be passed at the foot of the journal-Time checked with the Controller, amount of vacuum or air pressure maintained in the brakevan, weather conditions, weather cautious driving observed, condition of the rolling stock and fitting defects in lighting on the train, correctness of the brakevan side lamps and tail lamp and other brakevan equipment. In the case of passenger and special trains, the number of the First Aid Box, wooden wedges, portable field telephone, emergency train lighting equipment, fire extinguishers, stretcher and such other equipment's (provided as brakevan equipment) must be recorded.

(b) Station Master/Yard Master must maintain a register on the prescribed form (to be kept in Carbon process) in which should be recorded particulars or trains run and journals received. One foil will be retained by the Station Master and the other sent daily to the divisional office with the Guard's journals.

(2) Wagon Way bills (vehicle guidance):

(a) Wagon way bills (vehicle guidance) for all goods, passenger, mail and other trains must be entered up by the staff at the starting station, and handed to the Guard in charge of the train. The wagon way bill at each terminal starting station must be prepared direct from the trains Clerk's hand book in which the Trains Clerk must record the numbers of each individual vehicle composing the train from the vehicles themselves. The numbers are not to be copied out from one wagon way bill into another. Entries of vehicles attached to a train at intermediate stations must be made by the station staff there. The Guard must obtain the signature of the station staff in the wagon way bill for any vehicle detached from his train.

(b) The wagon way bill must be carefully and legibly prepared at the starting station.

(c) Wagon way bills (vehicle guidance) for passenger trains must be sent through to the destination station. It is not necessary to prepare sectional way bills for passenger trains.

(d) Wagons way bills for through goods trains must be prepared in duplicate, one copy must be made over to the station Master/Yard Master of the last terminal station of the division for submission to the Divisional Railway Manager, the original copy to go through as far as the destination station. These through wagon way bills are to be transferred from Guard to Guard. The Guards handing over through wagon way bills will obtain acknowledgement in their memo book of having done so; otherwise they will be held responsible if the wagon way bills go astray.

(e) Before starting, the Guard will be responsible for checking the load on the train with the entries on the wagon way bill of wagon numbers, booking and destination stations, type of vehicle open or covered, four wheeler, bogies or special types, tare weights, weights of contents and gross weights etc.

(f) On arrival at destination, the Guard of an incoming train will make over the wagon way bill to the station Master or the Yard Master or other yard staff specially deputed for the purpose, who will sign for the same in the Guard's memo book.

(g) In calculating the load of goods and mixed trains, Weights less than 5 quintals should be omitted and 5 quintals or more should be counted as one tonne.

(h) When a bogie carriage (i.e. coaching stock) is attached to a goods train, it should be counted a equivalent to two and half four-wheeler units for the purpose of calculating the vehicle load of the train.

स.नि.4.25/2. <u>बिना गार्ड के गाडी चलाना</u> – बिना गार्ड के गाड़ियों का संचालन वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक/मण्डल परिचालन प्रबन्धक के विशेष आदेशों द्वारा किया जायेगा और ऐसी स्थिति में गार्ड द्वारा निर्वाह होने वाले कार्य लोको पायलट द्वारा किये जायेंगे। रात्रि, कोहरे एवं धुन्ध के मौसम में, एवं सम्पूर्ण संचार भंग होने पर आपात स्थिति के अलावा, बिना गार्ड के गाड़ी नहीं चलाई जायेगी। आपात स्थिति में जैसे कोई गार्ड गिर जाये, बीमार हो जाये या छूट जाये अथवा किसी दुर्घटना के कारण बिना गार्ड के गाड़ी चलाना आवश्यक हो तो थोड़ी दूरी के लिए उस स्टेशन तक गाड़ी चलाने की अनुमति दी जा सकेगी जहां गाड़ी को सही प्रकार स्टेबल कराया जा सके अथवा गार्ड उपलब्ध हो सके। बिना गार्ड के गाड़ी चलाने के नियम निम्न प्रकार हैं –

(i) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि गाड़ी इंजन से आखिरी डिब्बे तक (जो ब्रेकयान भी हो सकता है) निर्वात/एयरब्रेक युक्त है। यदि गाड़ी के प्रस्थान स्टेशन पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो गाड़ी परीक्षक ऐसी गाड़ी के आखिरी डिब्बे का नम्बर और प्रकार बी.पी.सी. पर लिखेगा। और यदि चालक दल बदलने वाले व बीच के स्टेशनों पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो यह कार्य स्टेशन मास्टर की सूचना के पश्चात गाड़ी के ब्रेक पावर के परीक्षण करके, गाड़ी के आखिरी चार पिस्टन कार्यरत हैं, सुनिश्चित करने का कार्य लोको पायलट द्वारा किया जायेगा। बी.पी.सी. पर हस्ताक्षर करने से पहले लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि आवश्यक मात्रा में निर्वात/एयर प्रेशर ब्रेकयान में उपलब्ध है। निर्वात/एयर प्रेशर गेज गाड़ी चलाने वाले स्टेशन द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।

(ii) एल.वी. बोर्ड/टेल लैम्प लोको पायलट को उपलब्ध कराया जायेगा, और लोको पायलट द्वारा आखिरी डिब्बे के पीछे निरपवाद रूप से लगाया जायेगा। ऐसी गाड़ियों का संचालन रात्रि में होने पर, टेल लैम्प होना अति आवश्यक है।

(iii) लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा व स्टेशन मास्टर आवश्यक पृष्ठांकन द्वारा उल्लेख करेगा कि गाड़ी को बिना गार्ड के चलना है और इस सम्बन्ध में खण्ड नियंत्रक को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के साथ नोट कराया जायेगा, जो रास्ते के स्टेशनों को सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर, सिरे के केबिन यदि है और रास्ते के सभी फाटकवालों को जहां टेलीफोन सुविधा है तदनुसार प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के साथ नोट करायेगा।

(iv) यह स्थिति कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है और अन्तिम डिब्बे का नम्बर प्रत्येक लाइन क्लीयर पूछ–ताछ पुस्तिका व जवाबी पुस्तिका के साथ–साथ प्रस्थान रिपोर्ट पर लिखा जायेगा। जब गाड़ी का संचालन स्वचल ब्लाक पद्धति पर हो रहा है तो लाइन क्लीयर पूछताछ व जवाबी सन्देश गाड़ी सिगनल रजिस्टर पर लिखे जायेंगे। यह बिना गार्ड के चल रही गाड़ी के साथ उसके अन्तिम वाहन का नम्बर दर्शाते हुए एक अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान किया जायेगा।

(v) इण्टरमीडिएट ब्लाक रोक सिगनल को संचालन करने वाले स्टेशन मास्टर को जब ये मालूम होता है कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है तो गाड़ी को आगे चलाने से पहले वह इण्टरमीडिएट ब्लाक पोस्ट से आगे अगले ब्लाक स्टेशन के खण्ड को एक ब्लाक खण्ड मानेगा और इण्टरमीडिएट ब्लाक रोक सिगनल से अगले ब्लाक स्टेशन तक के ब्लाक खण्ड के लिये लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।

(vi) सहायक लोको पायलट स्टेशन से सीधा निकलते हुए, पीछे की ओर तेज नजर रखेगा और स्टेशन कर्मचारियों द्वारा दिखाये जाने वाले किसी भी खतरे के संकेत का आदान–प्रदान करेगा।

(vii) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है, तो स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन यह सुनिश्चित करेगें कि गाड़ी पूरी आ गयी है और जाम पट्टियों को साफ करते हुए खड़ी हुई हैं।

(viii) लोको पायलट द्वारा कोहरा सिगनल (डिटोनेटर) का एक अतिरिक्त सेट साथ रखना होगा, वह गाड़ी के बचाव के लिए जिम्मेदार होगा।

(ix) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन के मध्य किसी दुर्घटना, विफलता, रुकावट और किसी अन्य परिस्थितियों के कारण रुक जाती है और लोको पायलट को लगता है कि वह आगे नहीं चल पायेगा तो इकहरी लाइन पर वह आगे की दिशा में व सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। दोहरी लाइन की स्थिति में जब साथ वाली लाइन पर रुकावट नहीं है तो लोको पायलट आगे की तरफ सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगें। इस स्थिति में कि जब साथ वाली लाइन पर रुकावट है तो लोको पायलट पहले साथ वाली लाइन का बचाव करेगा और फिर अपनी लाइन का आगे की तरफ बचाव करेगा। और सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ।

(x) सवारी गाड़ी की स्थिति में लोको पायलट को प्राथमिक उपचार बक्सा, पोर्टबल फील्ड टेलीफोन और आपात लाइट उपस्कर भी उपलब्ध कराने चाहिए।

(xi) स्वचालित ब्लाक पद्धति क्षेत्रों में दूसरी गाड़ी को पीछे अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक आगे जाने वाली गाड़ी जिसको बिना गार्ड के चलने की अनुमति दी गयी थी, वह अगले ब्लाक स्टेशन पर पूरी नहीं पहुंच जाती।

S.R. 4.25/2. RUNNING OF TRAIN WITHOUT GUARD- Running of train without Guard should be done with the specific order of Sr. DOM/DOM in that case such of the duties of the Guard shall be performed by the Loco Pilot. Train without Guard will not run in night, thick, foggy weather and during total failure of communication except in case an emergency such as when a Guard is fallen down or sick or left behind or any mishap necessitating running of train without Guard may be allowed to continue its journey for a short distance up to a station where it can be properly stabled/arrange Guard. Procedure for running of trains without Guard is as under-

(i) It should be ensured that the train is provided with continuous vacuum/air pressure from the engine to the rear most vehicles, which may be a brakevan. If the Guard is not provided at the originating station of the train, the TXR shall mention the number and type of the rear most vehicles in the brake power certificate issued for such a train. And if no Guard is provide at any intermediate point, the crew changing station, the Loco Pilot on being informed by the Station Master, shall examine the brake power of the train and ensure that the rear most four pistons are in working order. Before signing the vacuum/brake power certificate the Loco Pilot shall ensure that the required amount of vacuum/air pressure is provided in the brake van. Vacuum/Pressure guage shall be provided by the originating station.

(ii) L.V. Board/Tail lamp must be made available to the Loco Pilot and the last vehicle indicator shall invariably be fixed at the tail end of the rear most vehicle by the Loco Pilot. The Tail lamp is essential in running such a train in the night time.

(iii) Caution Order shall be issued to Loco Pilot by the SM with necessary endorsement stating that the train is to run without Guard and section controller shall also be advised of the fact under exchange of private numbers, who will inform the station enroute. The Station Master will inform the end cabins, where provided and gateman of all the level crossing gates enroute provided with telephonic communication accordingly under exchange of private numbers.

(iv) The fact that the train is running without Guard and also the last vehicle number shall be mentioned in each line clear enquiry and reply message, and with the departure report while working train on Automatic Block System. Line clear enquiry message and reply shall be recorded in the Train Signal Register. A separate private No. shall include the number of the last vehicle of the train and this No. shall be exchanged stating that the train is running without Guard.

(v) The SM of the block station working the Intermediate Block stop signal on becoming aware that the train is running without Guard, shall before dispatching such a train, treat the entire section upto the block station immediately ahead of the intermediate block post as one block section and obtain line clear for the block section between intermediate block stop signal and the block station in advance.

(vi) Assistant Loco Pilot will keep a continous look out, while running through a station, towards the rear and shall acknowledge any danger signal shown by the station staff.

(vii) When such a train stops at a station the Station Master/Cabin Master/Cabinman shall ensure that the train has arrived complete and is standing clear of the fouling mark.

(viii) Extra sets of detonators should be carried by the Loco Pilot who shall be responsible for protection of the train.

(ix) When such a train is stopped between stations on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause and the Loco Pilot finds that his train cannot proceed further, he shall immediately on single line, protect the train in front and the Asstt. Loco Pilot in the rear. In case of double line, when adjacent line is not blocked, the Loco Pilot shall protect in front and Asstt. Loco Pilot in rear in case adjacent line is blocked the Loco Pilot shall first protect the adjacent line and then his own line in front and Asst. Loco Pilot in the rear.

(x) In case of passenger carrying trains, the Loco Pilot shall also be provided with First Aid Box, portable field telephone and emergency light equipment.

(xi) In Automatic Block Sections territory, no train shall be allowed to follow until the proceeding train, which has been allowed to run without Guard, has arrived complete at the block station in advance.

4.26. युग्मक – कोई भी वाहन जिसमें अनुमोदित ढंग का/के युग्मक नहीं लगा/लगे हैं, किसी गाड़ी से नहीं जोड़ा जाएगा।

स.नि.4.26/1. वेस्टीब्यूल्ड स्टाक को जोड़ना –

(क) कोचों या इसी प्रकार से सज्जित ऐसे अन्य स्टाक के वेस्टीब्यूल्ड कनेक्शनों को एक दूसरे से बहुत ही सावधानीपूर्वक जोड़ना चाहिए। जिससे डिब्बों की फाल प्लेटो के बीच खाली जगह न रहे।

(ख) जब गाड़ी का अंतिम कोच वेस्टीब्यूल्ड हो या वैस्टीब्यूल को उपयोग में नहीं लाया जा रहा हो तो उपयोग में न आने वाले दरवाजों को बंद करके उसे ठीक ढंग से सुरक्षित कर देना चाहिये।

(ग) गाड़ी परीक्षक को स्वयं यह सुनिश्चित किये बिना कि वेस्टीब्यूल्ड के कनेक्शन सहीं तरीके से सुरक्षित और वेस्टीब्यूल्ड के दरवाजे आवश्यकतानुसार बंद और तालित कर दिये गये हैं, गाड़ी को आगे जाने की अनुमति नहीं देनी चाहिये।

(घ) गाड़ी के गार्ड को यदि किसी खराबी की सूचना मिलती है या वह स्वयं देखता है तो खराबी ठीक होने की तसल्ली किये बिना गाड़ी आगे जाने की अनुमति नहीं देनी चाहिए।

घ. वाहन और क्रेन

4.27. क्रेन –

(1) कोई भी सफरी (ट्रेवलिंग) क्रेन किसी गाड़ी के साथ तब तक नहीं लगायी जाएगी जब तक उचित रूप से किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता कि वह ठीक चालू हालत में है और, यदि आवश्यक हो तो, उसकी जिब के लिए एक डमी ट्रक भी लगा हुआ है।

(2) जब क्रेन को किसी विद्युत कर्षण वाली या उससे लगी किसी लाइन पर काम करना है तो विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकथित निर्धारित कार्यपद्धति और सावधानी का भी पालन किया जाएगा।

स.नि.4.27/1. बिजली लगे क्षेत्रों में क्रेनों का उपयोग –

(क) ऊपरी (ओवरहेड) लाइनों के पास क्रेनों का तब तक इस्तेमाल नहीं किया जायेगा जब तक इन ऊपरी (ओवरहेड) लाइनों में बिजली का प्रवाह बन्द न किया गया हो। यदि ऐसे क्षेत्र में भाप या हाथ क्रेन का उपयोग इस प्रकार से होकि जिससे ऊपरी उपस्करों का उल्लंघन हो, या बिजली की गाड़ियाँ चलने वाले क्षेत्र में रेलपथ को ऊपर उठाना आवश्यक हो तो पावर नियंत्रक ऊपरी उपस्कर के कर्षण फोरमैन एवं सहायक कर्षण इंजीनियर (वितरण) को अवश्य सूचित कर उनकी स्वीकृति प्राप्त कर लेनी चाहिए।

(ख) क्रेन की जिब का संचालन बहुत सावधानी पूर्वक करना चाहिए जिससे बिजली की ऊपरी लाइनों का उल्लंघन न हो। जहां संभव हो वहां क्रेन की चिमनी से निकलती सीधी लपट से बिजली की ऊपरी लाइनों या इन्सुलेटरों को बचाना चाहिए।

स.नि.4.27/2. क्रेनों का संचालन और देखभाल –

(1) क्रेन चालक – सभी क्रेन चालको के पास सक्षम अधिकारी द्वारा जारी किया गया सक्षमता प्रमाण–पत्र अवश्य होना चाहिए। क्रेन चालक अपने अधीन काम करने वाले कर्मी दल की कार्यकुशलता के लिए जिम्मेदार होगा और उन्हें प्रशिक्षित व्यक्ति होना चाहिए।

(2) क्रेनों का लगाना –

(क) किसी चल क्रेन को स्टेशन सीमाओं के बाहर जाने की अनुमति देने के पूर्व क्रेन की जिब डमी ट्रक पर इस तरह झुका देनी चाहिए कि उसकी जिब पूर्णतः तकिये (बोल्स्टर) पर टिक जाये। संतुलन भार

पेटी की नीचे क्लैम्पों को या इस हेतु क्रेन में लगे अन्य यंत्रों को काम में लाना चाहिए। हाथ क्रेनों में संतुलन भार पेटी को क्रेन स्तम्भ के पास लगा देना चाहिए जिससे वे खिसक न सकें। क्रेन का वजन स्प्रिगों पर ले लेना चाहिए। क्रेनमैन को इसे सुनिश्चित करना चाहिए।

(ख) क्रेनमैन की यह जिम्मेदारी है कि क्रेन पर क्रेन कर्मचारियों के अलावा कोई अन्य व्यक्ति यात्रा नहीं करता हो और क्रेन प्लेटफार्म पर यात्रा करने की सख्त मनाही है।

4.26. Couplings-No vehicle that is not fitted with a coupling or couplings of approved pattern shall be attached to any train.

S.R. 4.26/1. Coupling of vestibuled stock-

(a) The vestibule connections of coaches and other stock so equipped are to be carefully coupled together so that there is no gap between the fall plates.

(b) When a vestibuled coach is the last vehicle on a train or is isolated and the vestibule is not in use, the doors of the unused vestibules must be closed and properly secured.

(c) The Train Examiner must not allow a train to proceed without satisfying himself that the vestibule connections are properly secured and vestibuled.

(d) The Guard must not allow a train to proceed without satisfying himself if some defect is reported to him or comes to his notice.

D. Vehicles and Cranes

4.27. Cranes-

(1) No travelling crane shall be attached to a train until it has been certified by a duly authorised person that it is in proper running order, and with a dummy truck for the jib, if necessary.

(2) When a crane is to work on any line provided with electric traction or any line adjacent to it, the procedure and precautions as laid down under special instructions shall also be followed.

IndiaCode

S.R. 4.27/1. Cranes, Use of on the Electrified area-

(a) The cranes shall not be worked adjacent to overhead lines, unless such overhead lines are dead. If the use of steam or hand crane which may foul the overhead equipment, or track lifting is necessary on the electrified area, the Power Controller, Traction Foreman (Overhead Equipment), and Assistant Traction Engineer (Distribution) must be advised and their sanction obtained.

(b) All movements of the crane jib shall be exercised with great care so as not to foul overhead lines, Wherever possible, the direct blast from the crane chimney to the overhead lines or insulators should be avoided.

S.R. 4.27/2. Working and care of cranes-

(1) Cranemen- All Cranemen must be in possession of a competency certificate issued by the competent authority. The Craneman is responsible for the efficiency of the crew working under him, who must be trained men.

(2) Attachment of Cranes-

(a) Before a travelling crane is allowed to run outside station limits, the jib must be lowered on to its dummy truck, with the jib resting freely on the bolster. The cams beneath the balance weight box or such other contrivance with which the crane is fitted must be brought into use. On hand cranes the balance weight box must be fixed close to the crane-pillar. The grippers and all other fittings must be securely stowed away and fastened to prevent their moving. The weight of the crane must be taken on the springs. The Craneman shall ensure this.

(b) The craneman is responsible to see that no one other than the crane staff are allowed to travel on the crane and travelling in the crane platform is completely prohibited.

(ग) जहां संभव हो सभी क्रेनों को इस प्रकार चलाना चाहिए कि उनकी जिब पीछे की ओर रहे परन्तु यदि ऐसा संभव न हो तो इस बात की सावधानी अवश्य रखनी चाहिए कि जिब को सुरक्षित करने संबंधी अनुदेशों का पूरा पालन कर लिया गया है। जब 'जिब' इंजन के सामने हो तो 40 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार–प्रतिबंध का पालन अवश्य करना चाहिए।

डीजल वाली 140 टन क्रेन के लिए इसे निम्नानुसार पढ़ा जाना अपेक्षित है –

(i) 140 टन जेसोप क्रेन (झांसी मंडल) 75 किमी. प्रतिघंटा या अधिकतम सेक्शनल गति जो भी कम हो।

(ii) 140 टन गोटवाल्ड क्रेन (इलाहाबाद मंडल) 100 किमी. प्रतिघंटा या अधिकतम सेक्शनल गति जो भी कम हो।

(घ) गाड़ी परीक्षक, गार्ड की मेमो पुस्तक में यह प्रमाणित करेगा कि क्रेन चलने योग्य है या नहीं। क्रेन को चलाने योग्य प्रमाणित करने के पहले उसे क्रेन चालक से अवश्य मालूम कर लेना चाहिए कि उपयुक्त नियमों का पालन कर लिया गया है।

(ड.) चल सफरी (ट्रेविलिंग) क्रेन साधारणतया माल गाड़ी से ले जायी जायेगी। किसी गाड़ी में दो से अधिक क्रेन नहीं लगानी चाहिए। यदि किसी सेक्शन पर माल गाड़ी न चलती हो तो क्रेन मिली जुली गाड़ी में लगायी जा सकती है। जब क्रेन मिली जुली गाड़ी में लगायी जाय तो उसे माल डिब्बों के बीच में लगाना चाहिए। केवल मुख्य परिचालन प्रबंधक की अनुमति से ही क्रेन सवारी गाड़ी में लगायी जा सकती है।

(च) जब क्रेन की जिब ट्रक से बाहर निकल रही हो तो एक अतिरिक्त ट्रक डमी के रूप में लगाया जायगा।

<u>टिप्पणी</u> – मुख्य इंजीनियर की विशेष अनुमति के बिना, स्टील अथवा मेहराव वाले पुलों पर क्रेन द्वारा वजन उठाने या लटकाने की अनुमति नहीं होनी चाहिए।

(3) <u>प्रचालन</u> –

(क) क्रेन की लूज शंटिंग या क्रेन की विपरीत दिशा में, किसी भी परिस्थिति में लूज शंटिंग नहीं करनी चाहिए।

(ख) क्रेनों में लगाये गये साधनों की सहायता से बेयरिंग स्प्रिंग को क्रेन के भार से मुक्त कर देना चाहिए आउटरीगर गर्डरों को पूरा खींचकर क्रेन के दोनों ओर समान लम्बाई में बाहर निकाल कर मजबूती के साथ बांधकर स्थिर कर देना चाहिए और पंजों या ग्रिपरों से पटरी को मजबूती के साथ क्लिप कर देना चाहिए। इसके पश्चात् हाथ क्रेनों में संतुलन भार पेटी के नीचे लगे फ्रेमों को गियर के बाहर कर देना चाहिए और संतुलन भार पेटी को अधिक से अधिक बाहर की ओर घुमा कर क्लैम्प कर देना चाहिए। जब हाथ क्रेनों द्वारा क्रेन की उत्थापन (लिफ्टिंग) क्षमता के आधे से अधिक भार को वस्तुतः उठाना हो तो जंजीरों में लगे राइजिंग पुली ब्लाक को सदैव काम मे लाना चाहिए।

(ग) दो असमान उत्थान (लिफ्टिंग) क्षमता वाली क्रेनों को एक साथ किसी अधिक भार वाली वस्तु को उठाने के लिए तब काम में नहीं लाना चाहिए, जब तक कि छोटी क्रेनों की उत्थापन (लिफ्टिंग) क्षमता उठाये जाने वाले भार के कम से कम आधे के बराबर न हो। ऐसे प्रकरणों में मंडल रेल प्रबंधक की स्वीकृति अवश्य प्राप्त कर लेनी चाहिए।

(घ) जब किसी क्रेन के काम करते समय दूसरी लाइन का उल्लंघन होने की संभावना हो तो उसका कार्यभार किसी जिम्मेदार अधिकारी, जैसे निरीक्षक को अवश्य सौंपना चाहिए। सेक्शन के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों को सेक्शन में जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करने की सूचना जरूर दे देनी चाहिए। जब क्रेन द्वारा दूसरी लाइन का उल्लंघन होने की संभावना हो तो क्रेन के कार्यभारी निरीक्षक को स.नि.15.09/1 के अनुसार रोक पताका या हाथ सिगनल द्वारा लाइन का बचाव अवश्य करना चाहिए। ऐसी रोक पताकायें एवं हाथ सिगनल उसी निरीक्षक के आदेशानुसार केवल तभी हटाये जा सकते हैं जब क्रेन ने काम करना बन्द कर दिया हो और उसकी जिब समीप वाले रेलपथ को क्लियर रखते हुए रेल पथ के समानांतर कर दी गयी हो।

(ड.) यदि किसी क्रेन या किन्हीं क्रेनों को किसी पुल पर इस्तेमाल करना हो तो मंडल इंजीनियर की स्वीकृति अवश्य प्राप्त कर लेनी चाहिए, जो आवश्यकता होने पर मुख्य इंजीनियर की स्वीकृति प्राप्त करेगा। ऐसा करते समय उठाया जाने वाला अधिकतम भार एवं वह अर्धव्यास और कोण जिस पर जिब काम करेगी, की जानकारी संदर्शन (गाइडेंस/दिशा निर्देश) के लिए अवश्य दे देनी चाहिए।

(4) इंजीनियरिंग एवं यांत्रिक विभाग की क्रेनें केवल उन्हीं विभागों द्वारा नियुक्त प्रमाणित क्रेन चालाकों द्वारा ही अवश्य संचालित की जानी चाहिए और प्रत्येक क्रेन के ठीक से चलाने की जिम्मेदारी क्रेन चालक पर होगी।

4.28. वाहनों की लदाई :–

(1) किसी माल डिब्बे या ट्रक पर, अधिनियम की धारणा 53 की उपधारा (3) में नियम धुरी (एक्सिल) पर अधिकतम सकल बोझ से या रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित उससे कम किसी बोझ से या यदि कोई बोझा निर्धारित किया गया है, अधिक माल नहीं लादा जाएगा।

(c) Where possible all cranes should travel with the jib to the rear, but where this is found impracticable, care must be taken to see that the instructions regarding the securing of the jib have been fully observed. When the jib faces the engine, a speed restriction of 40 kilometers an hour must be observed.

(i) 140 T Jessop Crane (JHS Division) 75 KMPH or maximum sectional speed whichever is less.

(ii) 140 T Gottwald Crane (ALD Division) 100 KMPH or maximum sectional speed whichever is less.

(d) The Train Examiner will certify in the Guard's Memo Book if the crane is fit to run. Before certifying that the crane is fit to run, he must ascertain from the Craneman that the above rules have been complied with.

(e) Travelling crane shall ordinarily be hauled by goods train. Not more than two cranes are to be attached to a train. If there is no goods train on the section, it may be attached to mixed train. When attached to a mixed train, the crane must be placed amongst the goods wagons. A crane may only be attached to a passenger train with the Chief Operations Manager's permission.

(f) When the jib of a travelling crane projects beyond the truck, an additional truck shall be attached to act as a dummy.

Note: Cranes must not be allowed to lift or swing loads on steel or arched bridges without the special permission of the Chief Engineer.

(3) Operation-

(a) Under no circumstances must a crane be loose shunted or a loose shunt made against a crane.

(b) The bearing spring must be relieved of the weight of the crane by the means provided, the outrigger girders must be fully extended to project equally on both sides of the crane and securely packed up and the claws or grippers must clip the rails firmly. On hand cranes the cam beneath the balance weight box may next be thrown out of gear and the balance weight box must be traversed outwards to its full extend and clamped. The rising pulley block on the chain must always be used when lifting loads above half lifting capacity of a hand crane.

(c) Two cranes of unequal lifting capacity must not be operated together to lift any one heavy article, unless the lifting capacity of the smaller crane is at least equal to half the weight to be lifted. In such cases the sanction of the Divisional Railway manager must be obtained.

(d) When a crane is liable to foul another line during working, it must be incharge of responsible official, such as an Inspector. The Station Master at either end of the section must be advised to issue Caution Orders to the Loco Pilots of trains proceeding into the section. The Inspector in-charge of the crane must, when the crane is likely to foul another line, protect that line with banner flags and hand signals in accordance with S.R. 15.09/1. Such banner flags and hand signals may only be removed on his authority when the crane has stopped working and the jib has been placed parallel to the track, clear of the adjacent road.

(e) It is desired to work a crane of cranes on a bridge, the permission of the Divisional Engineer must be obtained, who will, if necessary obtain the sanction of the Chief Engineer. The maximum weight to be lifted and the maximum radius and angle at which the jib will work should be given for guidance.

(4) Cranes belonging to the engineering or mechanical departments must be worked solely by Certified Craneman appointed by those departments and the Craneman are responsible for the proper working of the cranes.

4.28. Loading of vehicles-

(1) No wagon or truck shall be so loaded as to exceed the maximum gross load on the axle fixed under sub-section (3) of section 53 of the Act, or such less load, if any, as may have been prescribed by the Railway Administration.

(2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के आधीन के सिवाय, कोई वाहन इस प्रकार नहीं लादा जाएगा कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय–समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम (मैक्सीमम मूविंग डाइमेन्शन्स) से अधिक हो जाए।

(3) यदि किसी ट्रक में लदा हुआ माल ट्रक की सीमा से असुरक्षित रूप में आगे निकला हुआ है तो उस ट्रक के साथ एक अतिरिक्त ट्रक डमी के रूप में, लगा दिया जाएगा।

(4) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा यह काम किसी अन्य रेल सेवक को नहीं सौंपा जाता, गाड़ी का गार्ड उस गाड़ी में जुड़े खुले ट्रक पर लदे माल की सावधानीपूर्वक जांच करेगा और यदि कोई माल अपनी जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता है तो वह या तो माल को सुरक्षित रूप से बंधवा देगा या उस ट्रक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

स.नि.4.28/1. चल आयाम – विशेष अनुमोदित अनुदेशों के सिवाय प्रत्येक वाहन एवं उसका लोड (लदान) आवश्यक रूप से डायमेन्शन सीमा के अंदर होना चाहिए।

स.नि.4.28/2. बाहर निकला हुआ लोड – जब किसी माल डिब्बे या माल डिब्बों के सिरे या सिरों से आगे माल निकलने के परिणाम स्वरूप उनके लिए एक या एक से अधिक रक्षक डिब्बे लगाना आवश्यक हो, तो गार्डों को इस बात की सावधानी रखनी चाहिए कि उन्हें उस माल डिब्बों से अलग न किया जाए। जिनमें बाहर निकला हुआ लोड (माल) लदा हो,

स.नि.4.28/3. मानक चल आयामों का उल्लंघन करने वाले लोड – मानक चल आयामों का उल्लंघन करने वाले किसी भी लोड को मुख्य परिचालन प्रबंधक की स्वीकृति के बिना नहीं भेजा जा सकता है जो कि यदि आवश्यक हो तो मुख्य इंजीनियर के माध्यम से, आयुक्त, रेल संरक्षा की स्वीकृति प्राप्त करेंगे।

स.नि.4.28/4. विस्फोटक एवं गोला बारूद से लदे माल डिब्बे –

(क) प्रत्येक श्रेणी की गाड़ी में लगाये जा सकने वाले सेना के विस्फोटक सामान अथवा गोला बारूद से लदे हुए माल डिब्बों या पाउडर यानों की अधिकतम संख्या निम्नलिखित है –

(i) मालगाड़ी में – 5

(ii) सवारी गाड़ियों में – 2 विस्फोटक सामान को ले जाने के लिए यथा संभव पाउडर यानों का उपयोग किया जायेगा।

(iii) मिलीजुली गाड़ियों में – 4 पाउडर यान अथवा 3 बंद माल डिब्बे।

(ख) विस्फोटक एवं गोला बारूद से भरे हुए सभी डिब्बों का विन्यास एक स्थान पर करना चाहिए और उन्हें परस्पर तथा दोनों ओर के बगल वाले वाहनों से भी कसकर जोड़ देना चाहिए।

(ग) रेड टेरिफ में दिये गये नियमों के अनुसार प्रत्येक डिब्बे में लिये जाने वाले विस्फोटक की मात्रा डिब्बे की अंकित क्षमता से अधिक नहीं होगी।

(घ) ऐसे डिब्बे जिसमें बारूद या विस्फोटक भरे हों, के आगे और पीछे दो गार्ड वैगन ब्रेकयान के अलावा लगाना चाहिए। यदि बारूद या विस्फोटक के डिब्बे इंजन के पास लगाये जाते हैं तो इंजन और ऐसे डिब्बों के बीच एक गार्ड वैगन अवश्य होना चाहिए। जहां तक सम्भव हो सवारी गाड़ी में विस्फोटक से भरे वैगनों या यान को पीछे लगाना चाहिए।

(ड.) उपरोक्त गार्ड वैगन का नियम मिलिट्री के डिब्बों पर भी लागू होगा।

(च) फौजी स्पेशल गाड़ी में लगाये जाने वाले विस्फोटकों एवं गोला बारूद से लदे डिब्बों की संख्या एवं उनकी विन्यास व्यवस्था फौजी टेरिफ के नियमानुसार की जायेगी। ऐसी गाड़ी का अधिकतम भार वह होना चाहिए जिसे एक नियत इंजन विभिन्न खण्डों पर खींच सकता है।

स.नि.4.28/5. पेट्रोल और अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थों को गाड़ियों से ले जाना – पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील पदार्थों को जो अत्यधिक ज्वलनशील है 'क' श्रेणी में और जो ज्वलनशील है 'ख' श्रेणी में विभाजित किया गया है। रेलों से ले जाने वाले 'क' श्रेणी के सामान्य द्रव पदार्थ एविऐशन स्पिरिट', बेन्जीन, कच्चा (क्रूड) तेल, पेट्रोल (मोटर स्पिरिट), धुलाने वाले (सालवेंट) तेल, मेथानॉल और नेप्था है। 'ख' श्रेणी के सामान्य द्रव पदार्थ, डीजल तेल, भट्टी (फर्नेस) का तेल जेट टर्बाइन इंधन, मिट्टी का तेल और तारपीन का तेल है। रेडटेरिफ में इनका विवरण दिया गया है।

स.नि.4.28/6. पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थ को सवारी या मिलीजुली गाड़ियों से ले जाना –

(क) सवारी या मिलीजुली गाड़ियों से पैक किये हुए पेट्रोल और अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थों से लदे अधिक से अधिक टंकी डिब्बे या माल डिब्बे या वाहन ले जाये जा सकते हैं।

(ख) ऐसे मालडिब्बों को एक स्थान पर एक साथ लगाना चाहिए और उन्हें आपस में एक दूसरे से तथा दोनों ओर के बगल वाले वाहनों से कसकर जोड़ देना चाहिए और उन्हें आपस में एक दूसरे से तथा दोनों ओर के बगल वाले वाहनों से कसकर जोड़ देना चाहिए तथा इनका विन्यास इंजन से यथा संभव दूरी पर करना चाहिए।

(2) Except under approved special instructions, no vehicle shall be so loaded as to exceed the maximum moving dimensions prescribed from time to time by the Railway Board.

(3) When a load in a truck projects to an unsafe extent beyond the end of truck, and additional truck shall be attached to act as a dummy.

(4) The Guard shall, unless this duty is by special instructions imposed on some other railway servant, carefully examine the load of any open truck which may be attached to the train, and if any such load has shifted or requires adjustment, shall have the load made secure of the truck removed from the train.

S.R. 4.28/1. Moving dimensions- Except under approved special instructions, every vehicle and its load must be within the dimensions.

S.R. 4.28/2. Projecting load- When it is found necessary, in consequence of the contents projecting beyond the end or ends of a wagon, to attach one or more guard wagons there to, Guards must be careful to see that they are not separated from the wagon or wagons in which the overhanging load is placed.

S.R. 4.28/3. Loads infringing Standard Moving Dimensions- Loads which infringe standard moving dimensions will not be dispatched without the sanction of the Chief Operations Managers, who will, if necessary, obtain the sanction of the Commissioner of Railway Safety through Chief Engineer.

S.R. 4.28/4. Explosives and Ammunitions, Wagons containing-

(a) The maximum number wagons or powder vans containing military explosives and ammunitions that can be carried by each class of trains is as follows-
   (i) By goods trains-5
   (ii) By passenger trains-2 As far as possible, powder vans will be used for transport of explosives.
   (iii) By mixed trains-4 powder vans or 3 covered wagons.

(b) All wagons containing ammunition and explosives must be marshalled together and close coupled to one another and also to the adjoining vehicles on either side.

(c) The total quantity of explosive permitted to be carried in any one wagon shall not exceed the marked capacity of the wagon subject to rules given in Red Tariff.

(d) Wagons containing ammunition and explosives must be preceded and followed by two guard wagons exclusive of brakevan. One guard wagon should be provided between the locomotive and such wagons if marshalled next to engine. As far as possible, wagons containing explosives or explosive vans on passenger trains will be attached in the rear.

(e) The above rules regarding guard wagons will also apply to military specials.

(f) The number of explosive and ammunition wagons to be carried by military special train and their marshalling arrangements will be regulated by rules in the Military Tariff. The maximum load of such a train should be the load that a scheduled locomotive can haul on the various sections.

S.R. 4.28/5. Carriage of Petroleum and other inflammable liquids by trains Petroleum and other inflammable liquids are divided into Class 'A' which are highly inflammable, and Class 'B' which are inflammable. The common types of class 'A' liquids carried on the railway are aviation spirit, benzene, crude oil, petrol (motor spirit), solvent oil, methanol and naphtha. The common types of Class 'B' liquids are diesel oil, furnace oil, jet turbine fuel, kerosene and turpentine. Details are given in the Red Tariff.

S.R. 4.28/6. Carriage of Petroleum and other inflammable liquids by Passenger or Mixed trains

(a) The maximum number of tank wagons or vans containing packed petroleum and other inflammable liquids that can be carried by passenger or mixed trains is four.

(b) Such wagons must be grouped together and close-coupled to one another and also to the adjoining vehicles on either side and must be marshalled as far away as possible from the locomotive.

(ग) यदि डिब्बें 'क' श्रेणी के द्रव पदार्थ से लदे हों तो उनके आगे और पीछे दोनों ओर ब्रेकयान के अलावा दो गार्ड वैगन लगाने चाहिए। यदि 'क' श्रेणी के द्रव पदार्थ से लदे डिब्बे इंजन के बाद लगाये जाते हैं, तो इंजन और ऐसे डिब्बों के बीच में एक गार्ड वैगन लगाना चाहिए। 'ख' श्रेणी के द्रव पदार्थों से लदे माल डिब्बों के आगे और पीछे दोनों ओर केवल एक गार्ड वैगन लगाना चाहिए। परन्तु यदि लदे मालडिब्बों में सम्पीड़ित द्रवित या घुली हुयी गैस भरी हो तो उनके आगे और पीछे दो से कम गार्ड वैगन नहीं लगाने चाहिए।

(घ) सभी खाली डिब्बों का जिनमें 'क' श्रेणी या 'ख' श्रेणी के ज्वलनशील द्रव पदार्थ लादे गये थे उसी प्रकार इस्तेमाल किया जाना चाहिए जिस तरह उनमें वास्तव में ज्वलनशील द्रव पदार्थ लदा होने पर किया जाता है। और उपर्युक्त पैरा (ग) के अनुसार उन्हें पीछे और आगे अलग लगाना चाहिए।

स.नि.4.28/7. <u>पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील द्रव पदार्थ को माल गाडियों से ले जाना</u> –

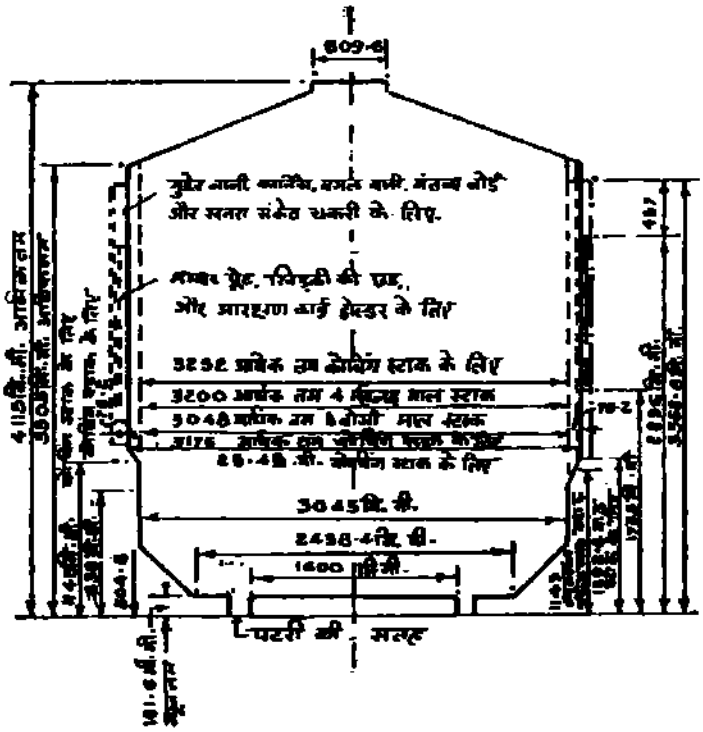
(क) पेट्रोलियम, 'क' या 'ख' श्रेणी के अन्य ज्वलनशील द्रवों से लदे टंकी डिब्बे या मालडिब्बे, मालगड़ियों या स्पेशलों से, गाड़ी के लोड की गुंजाइश के अनुसार ले जाये जा सकते हैं।

(ख) ऐसे मालडिब्बों को एक स्थान पर एक साथ लगाना चाहिए और उन्हें आपस में एक दूसरे से तथा दोनों ओर के बगल वाले वाहनों से कसकर जोड़ देना चाहिए तथा इनका विन्यास इंजन से यथा संभव दूरी पर करना चाहिए।

(ग) जब किसी वाहन में 'क' श्रेणी का द्रव पदार्थ भरा हो तो ब्रेकयान के अलावा उसके आगे एक और पीछे दो गार्ड वैगन लगाना चाहिए। जिस वाहन में 'ख' श्रेणी का द्रव पदार्थ भरा हो उसे भी आगे और पीछे एक एक गार्ड वैगन लगाना चाहिए। यद्यपि जब वाहन में सम्पीड़ित द्रवित या घुली हुयी गैस भरी हो तो उसके आगे और पीछे दो गार्ड वैगन से कम नहीं लगाने चाहिए।

(घ) सभी खाली टंकी डिब्बों का जिनमें 'क' श्रेणी या 'ख' श्रेणी के ज्वलनशील द्रव पदार्थ लादे गये थे उसी प्रकार इस्तेमाल किया जाना चाहिए जिस प्रकार उनमें वास्तव में ज्वलनशील द्रव पदार्थ लदा होने पर किया जाता है।

<u>अधिकतम और न्यूनतम आयाम कोचिंग और माल स्टाक, लदा या खाली बडी लाइन</u>



सभी आयाम मिली मीटर में है।

(c) Wagons containing Class 'A' liquids must be preceded and followed by two guard wagons exclusive of brakevan. If wagons containing Class 'A' liquids are marshalled next to locomotive, one guard wagons should be provided betweeen locomotive and such wagons. Wagons containing Class 'B' liquids need to be separated by one guard wagon in front and one in rear. However, the number of guard wagons in front and in rear will not be less than two when wagons contain gases (Compressed, liquefied or dissolved)

(d) All empty wagons which had contained either Class 'A' or Class 'B' inflammable liquids should be treated in the same way as wagons actually containing the inflammable liquids and should be separated in front and rear as per item (c) above.

S.R. 4.28/7. Carriage of petroleum and other inflammabe liquids by goods trains-

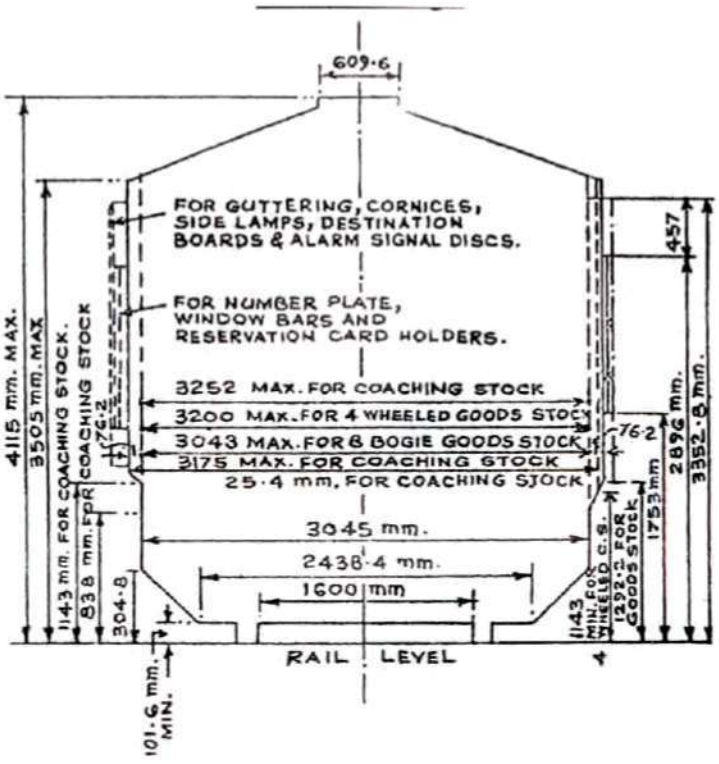
(a) Tank wagons or other wagons loaded with petroleum or other inflammable liquids Class 'A' or Class 'B' may be carried by goods train or specials as load permits.

(b) Such wagons must be grouped together and close-coupled to one another and also to the adjoining vehicles on either side and must be marshalled as far away as possible from the locomotive.

(c) In the case of wagons containing Class 'A' liquids, they must be preceded by one and followed by two guard wagons exclusive of brakevan. Wagon containing Class 'B' liquids need be separated by one guard wagon in front and one in rear. However, the number of guard wagons in front and in rear will not be less than two when the wagons contain gases (compressed, liquefied or dissolved)

(d) All empty tank wagons which had contained Class 'A' or Class 'B' inflammable liquids should be treated on par with wagons actually carrying the inflammable liquid.

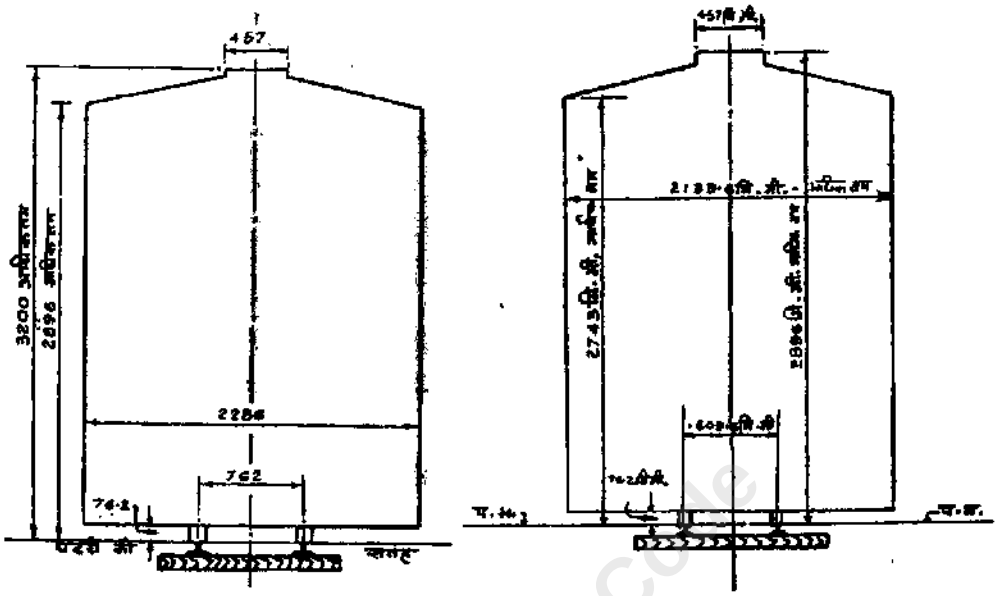
Maximum & Minimum Dimensions Coaching & Goods Stock Loaded or Empty
Broad Guage



All Dimensions are in mm.

अधिकतम चल आयाम
762 मि.मी. गेज (छोटी लाइन)

अधिकतम चल आयाम
609–6 मि.मी. गेज (छोटी लाइन)



सभी आयाम मिली मीटर में है।

4.29. क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन :–

(1) यदि कोई वाहन पटरी से उतर जाता है तो उसे स्टेशनों के बीच तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि सक्षम गाड़ी–परीक्षक उसकी जांच 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 है तो उस वाहन को धीमी गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

(2) यदि गार्ड या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन में गाड़ी परीक्षक द्वारा जांच किये जाने से पहले ही किसी संकट की आशंका है तो वह लोको पायलट से परामर्श करेगा और यदि वह आवश्यक समझाता है तो उस वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।

स.नि.4.29/1. <u>अशक्त वाहन, माल डिब्बा या क्षतिग्रस्त इंजन को ले जाना</u> – जब लोको फोरमैन या गाड़ी परीक्षक किसी अशक्त वाहन, माल डिब्बे या क्षतिग्रस्त इंजन को पिछले ब्रेकयान के पीछे लगाना सुरक्षित समझता है तो वह इसकी लिखित सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। स्टेशन मास्टर लिखित सूचना प्राप्त करने पर इस प्रकार के वाहन माल डिब्बे या इंजन को माल गाड़ी के या मिली–जुली गाड़ी के पिछले ब्रेकयान के पीछे लगा सकता है। सूचना की मूल प्रति गाड़ी के गार्ड को जरनल के साथ भेजने के लिए अवश्य दे देनी चाहिए। यदि वाहन, माल डिब्बे या इंजन को गंतव्य स्थान पर पहुंचने के पूर्व गाड़ी से काट कर अलग कर लिया जाये तो सूचना की मूल प्रति उस स्टेशन मास्टर को अवश्य दे देनी चाहिए जो उसे बाद में जाने वाली उस गाड़ी के गार्ड को सौंप देगा जिसमें उस वाहन, माल डिब्बे या इंजन को लगाकर आगे भेजा जायेगा। इस प्रकार का केवल एक वाहन, माल डिब्बे या इंजन माल गाड़ी या मिली–जुली गाड़ी के पीछे लगाया जा सकता है।

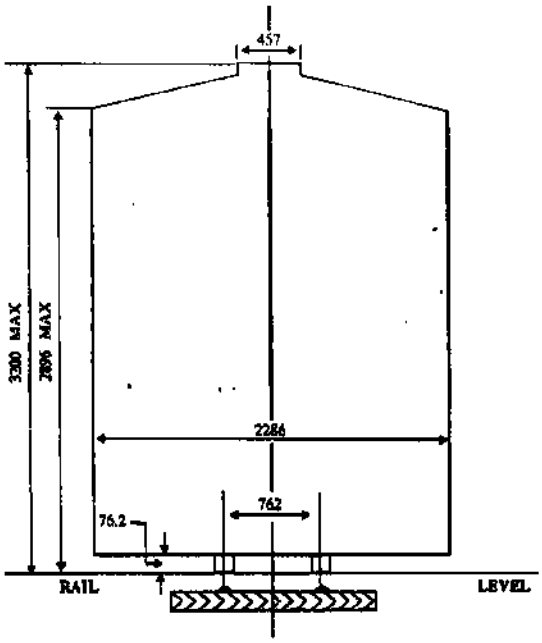
स.नि.4.29/2. (I) गरम धुरा (हॉट एक्सल) –

(क) कोई भी रेल कर्मचारी किसी चलती गाड़ी में कोई गरम धुरा देखता है तो उसे गाड़ी को रोकने और गाड़ी के कर्मचारियों को इसकी चेतावनी देने के लिए भरसक प्रयत्न करने चाहिए।

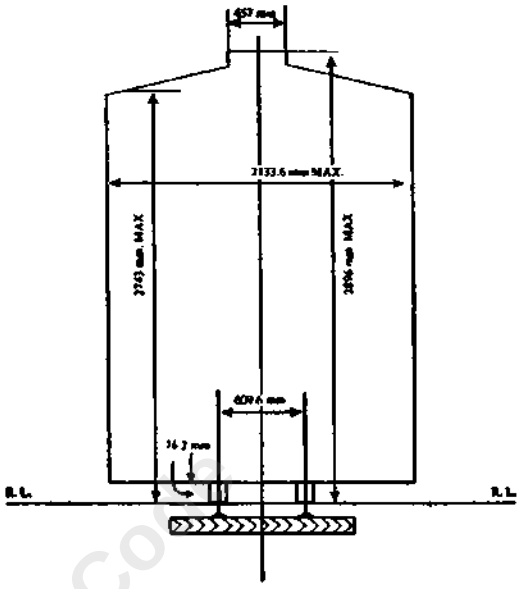
(ख) यदि गाड़ी परीक्षक स्टेशन के अलावा किसी अन्य स्टेशन पर किसी वाहन या माल डिब्बे की धुरा पेटी गरम दिखायी दे, तो उस वाहन या माल डिब्बे को गाड़ी से काटकर अवश्य अलग कर देना चाहिए। ऐसे वाहन या माल डिब्बे को निम्नलिखित उप पैरा (ग) की परिस्थिति में आगे नहीं जाने देना चाहिए।

(ग) यदि स्टेशनों के बीच कोई धुरा–पेटी गरम दिखायी दे, तो गाड़ी तुरन्त रोक देनी चाहिए और लोको पायलट को उसकी जांच करनी चाहिए। लोको पायलट को अपने विवेकानुसार सुरक्षित प्रतिबंधित गति से माल डिब्बे या वाहन को आगे ले जाना चाहिए। पहले ब्लाक स्टेशन पर पहुंच कर जहां वाहन या डिब्बे को गाड़ी से काटकर अलग करने की सुविधाएं हों वहां वाहन या डिब्बे को काटकर अवश्य अलग कर देना चाहिए।

Maximum Moving Dimensions
762 mm Gauge (Narrow)



Maximum Moving Dimensions
609.6 mm Gauge (Narrow)



All Dimensions are in mm.

4.29. Damaged or Defective vehicles-

(1) No vehicle which has been derailed shall run between stations, until it has been examined and passed by a competent Train Examiner:
Provided that in case of a derailment between stations, the Loco Pilot may, if the vehicle has been rerailed and if he considers it safe to do so, take such vehicle to the next station at a slow speed.

(2) If a Guard or Station Master has reason to apprehend danger from the condition of any vehicle on a train before it can be inspected by a Train Examiner, the Loco Pilot shall be consulted, and if he so requires the vehicles shall be detached from the train.

S.R. 4.29/1. Movement of disabled vehicle, wagon or damaged engine- Whenever a Loco Foreman or Train Examiner considers it safe to attach a disabled vehicle, wagon or damaged engine behind the rear brakevan, a Station Master on receiving a written advice to this effect, may attach such a vehicle, wagon or engine behind the rear brakevan of goods train or a mixed train. The original advice must be given to the Guard of the train for submission with the journal. If the vehicle, wagon, or damaged engine is detached before reaching its destination, the original advice must be made over to the Station Master, who will give it to the Guard of the train by which the vehicle, wagon or engine is subsequently despatched. Only one such vehicle, wagon or engine can be attached in the rear of goods or mixed train.

S.R. 4.29/2. (1) Hot Axle-

(a) Any railway servant observing a hot axle on a running train must do everything in his power to stop the train and warn the train staff.

(b) If an axle box of a vehicle or wagon is found running hot at a station, other than a train examining station, the vehicle or wagon must be detached from the train. The vehicle or wagon must not be worked onward except as provided for in sub-para (c).

(c) If an axle box is observed to be running hot between stations, the train must be brought to a stand immediately and the axle box examined by the Loco Pilot. Who should exercise his discretion with regard to the restricted speed at which it is safe for the vehicle or wagon to travel. On arrival at the first block station with detaching facilities, the vehicle or wagon must be detached from the train.

(घ) गाड़ी परीक्षण स्टेशन के अलावा किसी अन्य स्टेशन पर ऐसे किसी वाहन को गाड़ी से काटकर अलग करने के तुरन्त बाद स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना उस प्रधान गाड़ी परीक्षक को देनी चाहिए जिसके अधिकार क्षेत्र में, वह स्टेशन स्थित हो।

(ड.) गरम धुरा–पेटी को ठंडा करने के लिए उस पर पानी नहीं डालना चाहिए।

(च) गाड़ी परीक्षण स्टेशन के अलावा लोको पायलट को मार्ग के किसी अन्य स्टेशन पर गाड़ी में माल डिब्बा लगाने से पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिए कि डिब्बा सुरक्षित रूप से ले जाया जा सकता है। धुरा–पेटी की जांच अवश्य करनी चाहिए।

(II) <u>धुरा गर्म होने की चरणबद्ध अवस्थाएं इस प्रकार हैं</u>–

(क) जब बाक्स गर्म होना आरम्भ होता है। इस अवस्था में उसे केवल हाथ से छूने पर ही मालूम हो सकता है। हाथ को बक्से के पीछे के सम्मुख भाग पर रखना चाहिए।

(ख) गर्म हुए तेल और सूत (वेस्ट) की एक तीव्र गंध होती है जो वाहन से थोड़ी दूरी पर मालूम हो सकती है।

(ग) गर्म होते समय सीटी जैसी आवाज कभी भी आरम्भ हो सकती है जो बाक्स सीटी की आवाज कर रहा हो उसका परीक्षण अवश्य किया जाये।

(घ) बाक्स इतना गर्म हो जाता है कि सूत और तेल में आग लग सकती है। बाक्स में से धुएं और आग की लपटें निकलती हुई देखी जा सकती हैं और बाक्स की धातु सुर्ख हो जाती है। ऐसी स्थिति में धुरा कुछ ही किलोमीटर की दूरी में टूट जायेगा।

(III) <u>रोलर बियरिंग युक्त गर्म बाक्सों के लक्षण निम्नलिखित हैं</u> –

(क) रोलर बियरिंग गरम बाक्स और उसके आस–पास के पहिया/बोगी के चारों तरफ ग्रीस का छिड़काव हो जाता है।

(ख) ग्रीस के जलने की गंध भी रहती है।

(ग) रोलर बियरिंग हाट एक्सल पर सीटी या चटकने जैसी साधारण खनक ध्वनि सुनाई देती है। एक्सल बाक्स का कवर भी क्षतिग्रस्त/गायब हो सकता है।

(घ) कुछ मामलों में, ग्रीस इतनी गर्म हो जाती है कि उससे आग लग जाती है और लपटें दिखाई पड़ने लगती हैं।

(ड.) अन्तिम स्थिति में पहिये फिसल जाते हैं तथा कोई स्प्रिंग टेढ़ी हो सकती है। रोलर बियरिंग पुर्जों के टूट जाने के फलस्वरूप पहिये ब्लाक हो जाते हैं। रोलर गरम बाक्सों के कारण पहिये बहुत थोड़े ही समय में गरम हो सकते हैं जिसके फलस्वरूप पहिये पटरी से नीचे उतर सकते हैं।

स.नि. 4.29/3. (i) जब कभी स्टेशन से गुजरते समय किसी गाड़ी से गर्म धुरा, ढीला माल डिब्बा, वाहन का लटकता हुआ अंडर गियर आदि जैसी असुरक्षित स्थिति देखी जाये तो स्टेशन मास्टर/केबिन कर्मचारियों को गाड़ी रोकने के लिए खतरे का हाथ संकेत दिखाना, स्थावर सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखना, गार्ड एवं लोको पायलट को वॉकी–टॉकी से सूचित करना आदि जैसी तत्काल कार्यवाही करनी चाहिए। विद्युत इंजन के मामले में खण्ड नियंत्रक और टी.पी.सी. को खण्ड की विद्युत आपूर्ति बन्द करने के लिए सूचित किया जाना चाहिए। साथ ही साथ यदि गाड़ी को रोकने के लिए स्टेशन कर्मचारियों द्वारा किए गये उपायों से गाड़ी कर्मचारियों का ध्यान आकर्षित न हो सके तो स्टेशन मास्टर/केबिन स्टे. मा./केबिन मास्टर को तत्काल अगले स्टेशन को ब्लाक उपकरण, ब्लाक उपकरण से जुड़े हुए टेलीफोन या विद्युत संचार उपकरण द्वारा "गाड़ी रोको और जाँच करो" संदेश भेजना चाहिए।

(ii) आगे वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर संकेत एवं संदेश मिलते ही उन्हें प्राप्ति स्वीकृति देगा एवं गाड़ी को रोकने के सभी उपलब्ध साधनों के द्वारा, स्टेशन पर रोकेगा। जब तक प्रभावित गाड़ी सम्पूर्णरूप से स्टेशन पर आकर खड़ी न हो जाय, स्टेशन मास्टर दूसरी लाइन पर सूचना देने वाले स्टेशन की ओर जाने वाली किसी गाड़ी को जाने की अनुमति नहीं देगा।

(iii) "रोको और जांच करो" सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर जहां संभव है गाड़ी को मेन लाइन पर लेगा, यदि ऐसा न कर सके तो गाड़ी को लूप लाइन में लेने से पहले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर रोकेगा।

स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करने बाद कि गाड़ी प्रथम रोक सिगनल के बाहर खड़ी कर दी गई है उस गाड़ी के लोको पायलट को किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा गाड़ी को रोकने का कारण अवगत कराना चाहिये। लोको पायलट यह सूचना मिलने पर यह सुनिश्चित करने के लिए गाड़ी की जांच करेगा कि क्या क्रास ओवर पार करके लूप लाइन पर प्रवेश करने के लिए गाड़ी को स्टेशन तक चलाना निरापद होगा। तत्पश्चात् स्थावर सिगनलों को 'आफ' स्थिति में रखकर और लोको पायलट द्वारा इसकी तसल्ली कर लेने के बाद कि ऐसा करना सुरक्षित होगा, गाड़ी को स्टेशन तक 'पायलट' किया जा सकता है। लोको पायलट को सम्मुख कांटों पर से गुजरते समय गाति प्रतिबंध का पालन करना होगा। गाड़ी की गति किसी भी हालत में 10 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(d) Immediately a vehicle is detached from a train at other than a train examining station, the Station Master must advise the Head Train Examiner under whose jurisdiction his station is situated.

(e) Water must not be poured on a hot box to cool it.

(f) Before a wagon is attached to a train at a way-side station other than a train examining station, the Loco Pilot must examine the axle boxes to ensure that the wagon is safe to run.

II. The signs of an axle running hot is stages as follows-

(a) The box commences to warm up and can only be detected in this stage by feeling with the hand, which should be placed on the side of the box facing the rear.

(b) There is a strong smell of heated oil and waste, which can be detected at some distance from the vehicle.

(c) A whistling noise may commence at any time during the process of heating. A box, which is whistling must be examined.

(d) The box becomes sufficiently hot to ignite the waste and oil. Flames and smoke can be seen issuing from the box and the metal of the box becomes red hot. In this condition the axle will break within a few kilometers.

(III) The signs of a roller bearing Hot Boxes are as follows-

(a) There is splashing of grease around the roller bearing axle box and the wheel/bogie surrounding it.

(b) There is an emission of smoke from the axle boxes due to burning of grease and it often visible during day time, usually it is also accompanied by a smell of burning grease.

(c) Unusual metallic sound like whistling or cracking sound is heard on roller bearing hot box. Axle box cover may also get damaged/missing.

(d) In some cases, the grease may run so hot as to catch fire and flames can be seen.

(e) Skidding of wheels and tilting of particular spring usually takes place at the last stage when due to breakage of roller bearing the wheels may get locked. A roller bearing hot box may cause seizure of wheels within a short time leading to derailment.

S.R.4.29/3. (i) Whenever any unsafe condition on a train while passing through the station is noticed, such as hot axle, loose wagon/vehicle undergear hanging etc., the Station Master/Cabin Staff should take immediate steps to stop the train by exhibiting hand danger signal, putting the fixed signals to 'On' and advising the Loco Pilot/Guard on walkie-talkie or by other means available and In case of an electric engine, the Section Controller and Traction Power Controller should be advised to switch off the power supply to that section, simultaneously if the measures taken by station staff to stop the train fail to attract the attention of the train crew, the Station Master/CASM/Cabin Master should immediately transmit 'Stop and Examine Train' signal to the station in advance on block instrument, telephone attached to the block instrument or on electric communication instrument.

(ii) The Station Master of station in advance receiving the signal and the message shall immediately acknowledge both and shall use all available means to stop the train in question at the station. Till such time the affected train arrived complete at his station, the Station Master shall not permit any train or trains running on any adjacent line or lines to leave his station towards the station, which sent signal and message.

(iii) The Station Master, on receipt of 'Stop and Examine Train' signal, shall where possible receive the train on the main line, if he is unable to do so he shall bring it to a stop out the first stop signal before admitting it into the loop line.

The Station Master, after ensuring that the train has come to a stop outside. the first stop signal, shall arrange to advice the Loco Pilot of the train of the reason of the train being so stopped through a member of station staff. The Loco Pilot on being so advised shall examine the train to ascertain if it would be safe to work the train up to the station-negotiating crossover for entry into the loop line. The train, thereafter, may be piloted up the station after fixed signals have been taken 'Off' and it has been ascertained by the Loco Pilot that it is safe to do so. The Loco Pilot while negotiating the facing points shall observe the speed restriction, which, under no circumstances, shall exceed 10 KMPH.

स.नि. 4.29 / 4. <u>वाहनों की मरम्मत</u> –

(क) जब किसी वाहन को मरम्मत के लिए यातायात से अलग करना हो तो उसके दोनों ओर माल डिब्बे के संबंध में लेवल होल्डर के और कोचिंग वाहन के संबंध में "सोलबार" के अत्यंत निकट "नहीं चलाया जायेगा" (नाट टू रन) अवश्य स्टेंसिल कर देना चाहिए। इसके अतिरिक्त निर्धारित "क्षतिग्रस्त, नहीं चलाया जायेगा" लेबल माल डिब्बे के दोनों ओर लेबल होल्डर के पास और कोचिंग वाहन में पायदान के साथ चिपका या बाँध देना चाहिए। यदि वाहन को यानान्तरित न करना हो तो लेबल पर 'लिखे "लोड का यानान्तरण करो" शब्द काट देने चाहिए।

(ख) जब किसी वाहन या डिब्बे को मरम्मत योग्य घोषित करके उसे साइडिंग में भेजना है तो गाड़ी परीक्षक एक लिखित मेमो में संबंधित स्टेशन मास्टर / यार्ड मास्टर या गाड़ी बाबू के पास भेजेगा, जिसमें वाहन का नंबर, मालिक रेलवे का नाम, मरम्मत योग्य घोषित करने की तारीख एवं समय और कारण लिखे होंगे। स्टेशन मास्टर या यार्ड मास्टर के कार्यालय में एक रजिस्टर रहेगा जिसमें मरम्मत योग्य वाहनों का विवरण लिखा रहेगा तथा इस रजिस्टर में वाहन के "यातायात" के लिए योग्य"घोषित किये जाने का समय और तारीख भी लिखी जायेगी। ड्यूटी पर आते समय गाड़ी बाबू, शंटिंग मास्टर और यार्ड मास्टर इस रजिस्टर को देखकर अपने हस्ताक्षर करेंगे।

(ग) मरम्मत योग्य घोषित सभी डिब्बों को मरम्मत योग्य डिब्बे खड़े करने की पृथक साइडिंग में गाड़ी से काट लिया जायेगा और उन्हें बिना किसी विलंब के मरम्मत साइडिंग अथवा यानान्तरण शेड में, जैसा आवश्यक होगा, रखा जाएगा।

(घ) गाड़ी परीक्षक, गार्ड, स्टेशन मास्टर / यार्ड मास्टर, शंटिंग मास्टर और गाड़ी बाबू की संयुक्त रूप से यह देखने की जिम्मेदारी होगी कि कोई भी मरम्मत योग्य वाहन गाड़ी में लगाकर तब तक नहीं भेजा जाए जब तक कि उसे चलने के योग्य प्रमाणित नहीं कर दिया जाता। मरम्मत पूरी हो जाने के बाद स्टेंसिल एवं लेबिल को अवश्य हटा देना चाहिए।

ड. गाड़ी को प्रस्थान कराने से पूर्व सावधानियां

4.30. प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जांच– गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले हर लोको पायलट और गार्ड उनके मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जांच करेंगे और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि रेल के उस सेक्शन में जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिसका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

स.नि.4.30 / 1. <u>लोको पायलटों और गार्डों द्वारा सूचनाओं की जानकारी स्वयं करना</u> – संरक्षा से संबंधित सामग्री क्रु बुकिंग कार्यालय में रखी रहती है। ड्यूटी आने पर हस्ताक्षर करते समय लोको पायलट एवं गार्डों को संरक्षा साहित्य में प्रकाशित अपने कार्यों से संबंधित अनुदेश अवश्य पढ़ने चाहिए और उनके पढ़ने एवं समझने के प्रमाण स्वरूप उन्हें अपने हस्ताक्षर अवश्य करने चाहिए। एक रजिस्टर भी रखा जाता है जिसमें सभी लागू गति प्रतिबंध लिखे जाते हैं। प्रत्येक ट्रिप पर जाने से पहले प्रत्येक लोको पायलट को इस रजिस्टर को ध्यानपूर्वक चाहिए और इसमें अपने हस्ताक्षर करने चाहिए। इंजन टर्नर कार्यालय में रखी जाने वाली आदेश पुस्तिका में लिखे अनुदेशों की जानकारी लोको पायलट को स्वयं कर लेनी चाहिए। "उन्हें पढ़कर समझ लिया" के प्रमाणस्वरूप उसे अपने हस्ताक्षर करने चाहिए।

4.31. प्रस्थान से पूर्व गाड़ियों की जांच –

(1) जब गाड़ी की जांच गाड़ी परीक्षक द्वारा किसी स्टेशन पर की जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी प्रस्थान की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक गाड़ी परीक्षक से यह रिपोर्ट नहीं मिल जाती कि गाड़ी जाने योग्य है और उसमें निर्धारित ब्रेक पॉवर है।

(2) ऐसे स्टेशन जहां गाड़ी परीक्षक तैनात नहीं हैं या मार्ग में पड़ने वाले स्टेशनों से स्टेबल लोड क्लियर करते समय लोको पायलट और गार्ड –

(i) प्रस्थान करने से पूर्व परिचालित या अपरिचालित पिस्टनों की गणना द्वारा निर्वात (वैक्यूम) या एयर प्रेशर कंटीन्यूटी तथा पर्याप्त ब्रेक शक्ति सुनिश्चित करेंगे।

(ii) गाड़ी देखकर यह सुनिश्चित करेंगे कि अंडर गियर, जिसमें ब्रेक ब्लाक्स, संरक्षा ब्रैकेटस्, ट्रैक एरिया पिन, ब्रेक गियर पिन शामिल है, कोई लूज फिटिंग तो नहीं है जिससे गाड़ी के सुरक्षित संचालन में खतरा हो सकता है।

(iii) ब्रेक पॉवर प्रमाण पत्र की वैधता की जांच करेंगे, यदि वैधता की अवधि समाप्त हो गई हो तो खण्ड (iv) में निर्दिष्ट संयुक्त मेमों बनायेंगे तथा अगले गाड़ी परीक्षण स्थल तक गाड़ी पर काम करेंगे एवं

(iv) ब्रेक पावर तथा यदि कोई कमी हो तो बताते हुए वे सादे कागज पर तीन प्रतियों में संयुक्त मेमों तैयार करेंगे तथा उस पर अपने हस्ताक्षर करेंगे एवं एक–एक प्रति अपने पास रखेंगे। तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर के सुपुर्द की जाएगी।

(3) स्टेशन मास्टर लोको पायलट तथा गार्ड को गाड़ी प्रस्थान की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक उन दोनों से गाड़ी आगे जाने योग्य है, का संयुक्त मेमो नहीं ले लेता।

S.R. 4.29/4. Repairs to Vehicle-

(a) When a vehicle has to be taken out of traffic for repairs, it must be stencilled 'Not to run' on both sides as near the lable holder as possible, in the case of goods stock, and on the sole-bars in the case of coaching vehicles. In addition, the prescribed 'Damaged not to Go' labels must be pasted on both sides of a goods vehicle near the label holders, or tacked on to foot boards in the case of a coaching vehicle. If a vehicle is not to be transhipped, the inscription on the same label 'Transhipload' should be deleted.

(b) When a vehicle or wagon has been marked sick for placement in a sick siding, the Train Examiner will send a written memo giving the number of vehicle, owning railway, time and date marked sick and reasons, and send it to the Station Master/Yard Master or Trains clerk concerned a register will be maintained in the station master or Yard Master's office in which particulars of sick vehicle will be maintained and also the date and time at which a vehicle was marked fit for traffic. The Trains Clerk, Shunting Master and Yard Master as they come on duty will examine this register and initial it.

(c) All wagons marked sick shall be detached in a siding set apart for sick wagons and placed into the sick siding or transhipshed as required, without delay.

(d) The Train Examiner, the Guard, the Station Master/Yard Master, the Shunting Master and the Trains clerk are jointly responsible to see that no sick vehicle is worked away until certified fit to run. After the repairs are carried out, the stencil marks and labels must be removed.

E. Precautions before Starting Train

4.30. Loco Pilot and Guard to examine notices before starting-

Every Loco Pilot and Guard before starting with a train shall examine the notices issued for their guidance, and ascertain there from whether there is anything requiring their special attention on that section of the railway over which they have to work.

S.R. 4.30/1. Loco Pilots and Guards to acquaint themselves with Notices- Safety literatures are kept in Crew Booking Office, when 'signing on duty' Loco Pilots and Guards must read all instructions pertaining to them in the safety literatures and sign in acknowledgment of having read and understood them. A register is also maintained in which all current speed restrictions are entered and before going out on each trip each Loco Pilot must scrutinize this register and sign it. The Loco Pilot must also acquaint themselves with the instructions contained in the Order Book, maintained in the Engine Turner's office and append their signatures in token of having read and understood them.

4.31. Examination of trains before starting-

(1) When a train is examined by a Train Examiner at a station the Station Master shall not give permission to start the train until he has received a report from such examiner to the effect that the train is fit to proceed and has the prescribed brake power.

(2) At station where no Train Examiner is posted or at way side station while clearing the stabled load, the Guard and the Loco Pilot-

(i) Shall ensure vacuum or air pressure continuity and adequate brake power by counting operative or non-operative pistons before starting.

(ii) Shall ensure by visual examination that there are not loose fittings in the under gear including brake blocks, safety brackets, track area pins, brake gear pins which may endanger the safe running of the train;

(iii) Shall check up the validity of the Brake Power Certificate. In case validity period is over, shall work the train up to the next train examiner point in the direction of movement and control shall be informed through the SM by making endorsement on joint memo which shall be prepared as specified in clause (iv); and

(iv) Shall prepare the memo jointly on plain sheet in triplicate indicating the brake power and deficiency. If any, and shall append their signatures on the same and both of them shall retain a copy of the same. Third copy thereof shall be handed over to the station Master.

(3) The Station Master shall not permit the Guard and the Loco Pilot to start the train until he has received a joint memo from both of them to the effect that the train is fit to proceed.

स.नि.4.31/1. <u>सवारी और माल डिब्बा कर्मचारियों का बचाव</u> – जब सवारी एवं माल डिब्बा कैरेज एण्ड वैगन या विद्युत कर्मचारियों को डिब्बों के नीचे या चल स्टाक के बीच या गाड़ी पर किसी खतरनाक स्थिति में काम करना आवश्यक हो तो उन्हें निम्नलिखित पूर्वोपाय बरतने चाहिए –

(क) <u>सवारी गाड़ियां</u> :– काम प्रारंभ करने के पहले गाड़ी परीक्षक को गाड़ी के प्रत्येक सिरे पर दिन में लाल चकरी (डिस्क) और रात में लाल बत्ती जरूर लगानी चाहिए। गार्ड को प्रस्थान के लिए हाथ सिगनल देने के पूर्व स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेनी चाहिए कि गाड़ी परीक्षक द्वारा लाल बत्ती अथवा लाल डिस्क हटा ली गयी है। लाल डिस्क या लाल बत्ती केवल गाड़ी परीक्षक द्वारा या उसके व्यक्तिगत निर्देश के अंतर्गत ही हटाई जानी चाहिए।

(ख) <u>माल गाडियां</u> :–

(i) गाड़ी परीक्षक को सबसे पहले गाड़ी कि बचाव के लिए उसके प्रत्येक सिरे पर लाल झंडी या लाल बत्ती लगानी चाहिए और कार्य आरंभ करने के पहले उसे स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के हस्ताक्षर जरूर ले लेने चाहिए।

(ii) जाम झंडियां (बैनर फ्लेग) अथवा बत्तियों को ऐसी जगह रखना चाहिए ताकि वे दोनो तरफ और दोनों दिशाओं में स्पष्ट रूप से दिखायी पड़ें और वे उसी व्यक्ति द्वारा अथवा उसके निर्देश से हटायी जा सकती है जिसने उन्हें लगाया है। जब झंडियां अथवा बत्तियां हटा ली जाती हैं, तो उनके हटा लिए जाने का समय उपर्युक्त फार्म पर जरूर लिख लेना चाहिए और संबंधित पदाधिकारी से उसके हस्ताक्षर फिर से जरूर ले लेने चाहिए।

(ग) बचाव से सम्बन्धित निर्देश सभी प्रकार के किसी रोड (लाइन) या साइडिंग में खड़े किये गये स्टाक या किसी रेक के संबंध में लागू होंगे।

(घ) एयर ब्रेक की माल/सवारी गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्डों द्वारा ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र की कापी के ऊपर हस्ताक्षर करने से पूर्व एयर प्रेशर कन्टिन्यूटी टेस्ट करना चाहिये जिससे प्रमाणित हो सके कि इंजन से लेकर अन्तिम वाहन तक एयर प्रेशर मौजूद है। वर्किंग टाइम टेबिल में लिखी पद्धति के अनुसार एयर प्रेशर परीक्षण करना चाहिये। ब्रेक पाइप और फीड पाइप प्रेशर गेज में सही मात्रा में प्रेशर है, इस बात की पुष्टि लोको पायलट और गार्ड स्वयं देखकर करेंगे ताकि ब्रेक पाइप और फीड पाइप के मध्य गलत कनेक्शनों को रोका जा सके।

स.नि.4.31/2. <u>बिना गाड़ी परीक्षक वाले स्टेशन से गाड़ी चलाना</u> – जब भी बिना टी.एक्स.आर. वाले स्टेशन से गाड़ी चलाना हो या रोड साइड स्टेशन से 24 घंटे से भी अधिक समय (ट्रैक्शन परिवर्तन के लिए भी) रखा लोड उठाना हो तो गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट द्वारा निम्नलिखित कार्यवाही की जानी चाहिए –

(क) गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट, पूरी गाड़ी की लंबाई के साथ–साथ एक तरफ लोको पायलट और दूसरी तरफ गार्ड पैदल चलकर यह सुनिश्चित करेंगे कि अंडरगियर में कोई फिटिंग ढीली या गायब तो नहीं है जो गाड़ी के सुरक्षित संचालन के लिए खरतनाक हो।

(ख) स्टेशन मास्टर को एक "परीक्षण एवं ब्रेक पावर" रजिस्टर रखना चाहिए जिसमें आने वाली गाड़ी का नंबर, कंपोजिशन, ब्रेक पावर सर्टिफिकेट नं., कहां से कहां तक, तिथि, ब्रेक पावर का प्रतिशत, जाने वाली गाड़ी का कम्पोजीशन और जाने वाली गाड़ी के इंजन के पहुँचने का समय, प्रस्थान समय, पुराना बी.पी.सी./मैनुस्क्रिप्ट बी.पी.सी., ब्रेक पावर का प्रतिशत, गार्ड एवं लोको पायलट द्वारा पाई गई खराबियां, प्रस्थान समय, टिप्पणी, सहायक स्टेशन मास्टर एवं गार्ड के हस्ताक्षर दर्ज किये जाने चाहिए।

(ग) लोको पायलट यथाशीघ्र यह सुनिश्चित करने के लिए कि गाड़ी में पर्याप्त ब्रेक पावर उपलब्ध है, एक "ब्रेक फील परीक्षण" करेगा।

(घ) तथापि, यदि आने वाली गाड़ी में अवैध बी.पी.सी. है या वैध बी.पी.सी. है लेकिन रेक संपूर्णता अनुमत सीमाओं से अधिक डिस्टर्ब किया गया हो तो निम्नलिखित कार्यवाही की जानी चाहिए –

(i) लोको पायलट सर्वप्रथम इंजन में कम से कम 46 सें.मी. और ब्रेक वैन में 38 सें.मी. वैक्यूम बनायेगा।

(ii) गार्ड ब्रेक में 35 सें.मी. वैक्यूम देखने पर लोको पायलट को वैक्यूम गिराने के लिए लाल हाथ सिगनल दिखाएगा।

(iii) ऐसे मामलों में जब लोड की जांच की जा रही हो, गार्ड और लोको पायलट दोनों संयुक्त रूप से गाड़ी की ब्रेक पावर सुनिश्चित करेंगे।

S.R.4.31/1. Protection of carriage and wagon staff- Whenever it is necessary for the carriage and wagon or electrical staff to work underneath or between rolling stock or in any other dangerous position on the train, they must take the following precautions.

(a) Passenger trains- Before commencing work the Train Examiner must place a red disc by day and a red light by night at each end of the train. Before giving the hand signal for starting. Guard must satisfy himself that the red disc or the red light is removed by the Train Examiner. The red disc or red light must only be removed by or under the personal direction of the Train Examiner.

(b) Goods trains-

(i) The Train Examiner must first protect the train by placing a red banner flag or a red lamp at each end of the train and before commencing work, he must obtain the signature of the Station Master/Yard Master.

(ii) The banner flags or the lamps should be placed so as to be clearly visible on both sides and in both directions and may only be removed by the person who put them in position, or under his directions. When the flags or lamps are removed, the time must be noted in the aforesaid form and the signature of the official concerned must again be obtained.

(c) The instructions for the protection shall apply in respect of all stock standing alone or forming part of a rake on any road or siding.

(d) In case of air barked trains (coaching/goods) Loco Pilot and Guard, before signing the record copy of brake power certificate, shall carry out pressure continuity test for ensuring continuity of air pressure from locomotive to the last vehicle of train. Air pressure continuity test should be carried out as per procedure laid down in working Time Table. Loco Pilot and Guard should personally check the correct quantity of air pressure in feed pipe/brake pipe gauge to avoid cross connection between feed pipe and brake pipe.

S.R. 4.31/2. Starting a train from non-TXR station - Whenever a train has to be started from a non-TXR Station or a load stabled for more that 24 hrs. (including for traction changing) has to be lifted from a road side station, following action will be taken by the Guard and Loco Pilot of the train.

(a) The Guard and Loco Pilot of the train shall examine the load by walking along the length of the train Loco Pilot on one side, Guard on the other side and will ensure that there is no loose or missing fitting in the under gear which may endanger safe running of train.

(b) Station Master should maintain an 'Examination-cum-Brake Power Register wherein coming train number, composition incoming BPC number, from-to, date percentage of Brake Power, composition of outgoing train, time of arrival of outgoing train engine, old BPC/manuscript BPC, percentage of brake power, faults detected by Guard and Loco Pilot departure time, remarks, signature of station Master, signature of Guard should be recorded.

(c) Loco Pilot will conduct a 'Brake Feel Test' at the earliest to ensure that the train has adequate brake power.

(d) However, if the incoming train has come with an invalid BPC or if the incoming train has come with a valid BPC, but the rake integrity has been disturbed beyond permissible limits action shall be taken as under.

(i) The Loco Pilot will first create at least 46 Cms of vacuum on the engine and 38 Cms. in the brake van.

(ii) The guard on seeing, 35 Cms of vacuum in the brake van, shall show 'Red Hand Signal' to the Loco Pilot to destroy the vacuum.

(iii) In such cases while checking the load, the Guard and Loco Pilot shall jointly ascertain the brake power of the train.

(iv) इसके पश्चात् 'सक्रिय' के साथ–साथ 'निष्क्रिय' पिस्टनों की संख्या और पाइप्ड वाहनों की संख्या व ब्रेक पावर का प्रतिशत दर्शाते हुए गार्ड एक मीमों की तीन प्रतियां बनायेगा जिस पर गार्ड और लोको पायलट द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जायेंगे। इसके अतिरिक्त परीक्षण–एवं–ब्रेक पावर रजिस्टर में लिखने के बाद इस प्रमाण–पत्र की एक प्रति लोको पायलट के पास, एक प्रति गार्ड के पास रखी जायेगी और एक प्रति स्टेशन रिकार्ड के लिए स्टेशन मास्टर को दी जायगी।

(v) लोको पायलट और गार्ड द्वारा संयुक्त जांच का प्रोफार्मा –

1. दिनांक .....
2. गाड़ी नं. और विवरण .....
3. कहां से ..... कहां तक .....
4. इंजन नं. .....
5. गाड़ी पर इंजन लगाने का समय .....
6. कुल लोड .....
7. (i) सिलेण्डरों की कुल संख्या .....
   (ii) कार्यरत सिलेण्डरों की संख्या .....
   (iii) ब्रेक पावर ..... प्रतिशत .....
8. वैक्यूम/वायु दाब उपलब्ध की मात्रा –
   (i) इंजन में .....
   (ii) ब्रेकवान में .....

लोको पायलट के हस्ताक्षर ..... गार्ड के हस्ताक्षर .....

IndiaCode

टिप्पणी– (i) यह प्रमाण–पत्र अगले गाड़ी परीक्षण स्टेशन तक ही वैध है जहां गाड़ी परीक्षण के लिए सौंप दी जायेगी।

(ii) अवैध ब्रेक पावर सर्टिफिकेट वाली या वैध सर्टीफिकेट के साथ आने वाली गाड़ी की रचना में निर्धारित मात्रा में अधिक परिवर्तन होने पर गार्ड व लोको पायलट गाड़ी का ब्रेक पावर सुनिश्चित करेंगे और उपरोक्त प्रोफार्मा के अनुसार ब्रेक पावर सर्टिफिकेट तैयार करेंगे।

(ड.) ये निर्देश 24 घंटे से कम समय से स्टेबल लोड बाहर जाने वाली गाड़ियों जैसे अग्नि, किंग, राकेट आदि रेकों के लिए, क्रू बदलने के लिए और वैध बी.पी.सी. वाले लोड के लिए लागू नहीं होंगे। इन मामलों में सहायक स्टेशन मास्टर रजिस्टर में केवल विवरण दर्ज करेगा।

(घ) गाड़ी के प्रारम्भिक स्टेशन या इंजन बदलने वाले स्टेशन और जहां गाड़ी परीक्षक उपलब्ध हो वहां ब्रेक कन्टीन्यूटी टेस्ट गाड़ी परीक्षक द्वारा अन्यथा गार्ड, लोको पायलट द्वारा किया जायेगा। जब रोड साइड स्टेशनों पर चल स्टाक के जोड़ने अथवा काटने से गाड़ी की रचना में परिवर्तन होने पर अथवा स्टेबिल्ड लोड को चलाते समय, ब्रेक कन्टीन्यूटी टेस्ट, लोको पायलट तथा गार्ड द्वारा किया जाना चाहिए एवं संयुक्त प्रमाण पत्र तीन प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए जिसकी एक प्रति लोको पायलट के लिए एक गार्ड के लिए और एक स्टेशन रिकार्ड के लिए होगी।

4.32. लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच – यात्रा प्रारंभ करने से पहले मार्ग में और कोई शंटिंग करने के बाद लोको पायलट यह सुनिश्चत करेगा कि –

(क) उसका इंजन ठीक प्रकार काम कर रहा है।

(ख) इंजन और गाड़ी के बीच का युग्मक (कपलिंग) उचित रूप से कस दिया गया है और

(ग) नियम 4.14 के उपनियम (1) में निर्धारित हैड लाइट और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां अच्छी हालत में हैं और आवश्यकता के समय वे तेज रोशनी देती हैं।

स.नि.4.32/1. (क.) इंजन चलाने से पूर्व पूर्वापाय :– इंजन चलाने से पूर्व लोको पायलट और शंटर को स्वयं इस बात की अवश्य तसल्ली कर लेनी चाहिए कि न तो कोई व्यक्ति इंजन के नीचे काम कर रहा है और न किसी को इंजन के चलने से चोट लगने की संभावना ही है।

(iv) Thereafter, the Guard shall prepare a memo in triplicate indicating the number of operative as well as inoperative pistons as also the number of piped vehicles and percentage brake power which shall be signed jointly by the Guard and Loco Pilot, in addition to filling in the 'Examination-cum-Brake Power Register', one copy of this certificate will be retained by the Loco Pilot, one copy by the Guard and one copy will be given to the Station Master for station record.

(v) Proforma for Joint check by the Loco Pilot and Guard-

1. Date
2. Train No & Description
3. From ..... to .....
4. Engine No.
5. Engine attached at
6. Total Load
7. (i) Total No. of cylinders.
   (ii) Total No. of working cylinders.
   (iii) Brake Power ..... per-cent.
8. Vacuum/Air Pressure available in
   (i) Engine
   (ii) Brake van

Signature of Loco Pilot **Signature of Guard**

IndiaCode

Note: (i) This certificate is valid up to next TXR examination station where the train will be offered for examination.

(ii) In case of invalid B.P.C. or if its integrity of the incoming train with a valid B.P.C. has been disturbed beyond permissible limits, the Guard and Loco Pilot shall ascertain the Brake Power of the train and prepare the B.P.C. as per above proforma.

(e) These instructions will not be applicable for crew changing and for loads having valid BPCs for the outgoing train Agni, King Rocket etc. rakes with detention less than 24 hrs. at that station. In these cases, only SM will record the particulars in the Register.

(f) At train originating station or engine changing station where TXR is available, the brake continuity test is to be carried out by TXR otherwise by Loco Pilot and Guard, whenever there is change in train composition by attaching or detaching of Rolling stock at Roadside stations or a stabled load is started the Loco Pilot and Guard should test the brake continuity and prepare joint certificate in 3 foils i.e. one for Loco Pilot, one for a Guard and one for station record.

4.32. Examination of train by Loco Pilot- The Loco Pilot shall, before the commencement of the journey and after performing any shunting enroute, ensure-

(a) that his engine is in proper working order,

(b) that the coupling between the engine and the train is properly secured, and

(c) that the head light and marker lights as prescribed in sub-rule (1) of Rule 4.14 are in good order, and these are kept burning brightly, when required.

S.R. 4.32/1. (a) Precaution before moving an engine - Loco Pilots and Shunters must personally satisfy themselves before moving an engine that nobody is working under it or is in a position to be injured by moving the engine.

(ख) लोको पायलट अपनी गाड़ी चालू लाइन पर तब तक नहीं ले आयेगा जब तक उसने अपने सब नियंत्रण, पावर और ब्रेक यंत्रों की जांच न कर ली हो और उन्हें सही और निर्धारित चालू हालत में न पाया हो और उसके पास आवश्यक ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र न हो। इसके अतिरिक्त वह विशेष अनुदेशों के अनुसार निरीक्षण और जांच का काम भी करेगा। इंजन का चार्ज लेने और मार्ग पर शंटिंग करने के बाद प्रथम ब्लाक सेक्शन में लोको पायलट गाड़ी की ब्रेक शक्ति की जांच करेगा।

एयर ब्रेक गाड़ियों में सुनिश्चित करना चाहिये कि उसमें इंजन से लेकर अन्तिम डिब्बे तक एयर प्रेशर की निरंरता है।

4.33. लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु यूनिटों की जांच – एक या बहु यूनिटों की अथवा इन यूनिटों के सवारी डिब्बों को जोड़ते समय लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से जोड़ दिए गए हैं। सभी युग्मकों (कपलिंग) के जोड़े जाने के बाद पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय लोको पायलट इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति यंत्र (पावर एपरेटस) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप में काम कर रहे हैं।

4.34. गाडी का कार्यभार ग्रहण करते समय गार्ड के कर्तव्य – गार्ड गाड़ी का कार्यभार ग्रहण करने के समय गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले इस बाबत अपना समाधान करेगा कि :–

(क) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है

(ख) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक शक्ति है

(ग) गाड़ी में पिछला बोर्ड या पिछली बत्ती और बगल बत्तियां लगी हैं तथा आवश्यकतानुसार बत्तियां जला दी गई हैं और वे तेज रोशनी दे रही हैं।

(घ) यदि गार्ड और लोको पायलट के बीच कोई संचार साधन है तो ठीक प्रकार कार्य करते हैं तथा

(ड.) साधारणतया जहां तक वह सुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्णरूप से सक्षम है।

स.नि.4.34/1. <u>गार्डों के कर्तव्य</u> – गाड़ी रवाना करने से पूर्व गार्डों को निम्नलिखित अतिरिक्त अनुदेशों का पालन अवश्य करना चाहिए :

(क) <u>गार्डों की आदेश पुस्तिका</u> – सभी हेडक्वार्टर स्टेशनों पर गार्डों की आदेश पुस्तिका रहती है और सभी गार्ड ड्यूटी पर आने के बाद इस पुस्तिका के उन नये आदेशों को ध्यान से पढ़ने के लिए जिम्मेदार होंगे जो प्राप्त होने पर इस पुस्तिका के माध्यम से जारी किए गये होंगे और उन्होंने आदेशों की जानकारी कर ली है इसके प्रमाणस्वरूप अपने हस्ताक्षर करेंगे।

(ख) <u>गाडियों की कपलिंग</u> –

(i) किसी स्टेशन यार्ड से मालगाड़ी रवाना होने से पूर्व गार्ड को यह अवश्य देखना चाहिये कि उसकी गाड़ी के समस्त पेंचदार (स्क्रू) कपलिंगों के पेच ठीक प्रकार से कस दिये हैं और गाड़ी का निर्वात/एयर प्रेशर पाइप ठीक प्रकार से जोड़ दिया गया है।

(ii) उपरोक्त जिम्मेदारी कोचिंग गाड़ियों के लिये गाड़ी परीक्षकों की होगी।

(ग) गार्ड को अपने ब्रेकयान के हाथ–ब्रेक की जांच करनी चाहिए और पिछली बत्ती/पिछली तख्ती का निरीक्षण करना चाहिए।

(घ) गार्ड को यह अवश्य देखना चाहिये कि उसकी गाड़ी का विन्यास प्रचलित अनुदेशों के अनुसार ठीक तरह से किया गया है।

(ड.) गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय और गाड़ी परीक्षक के ब्रेक शक्ति प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर करने से पहले गाड़ी का गार्ड सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी परीक्षक ने ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र पर इस आशय स्वरूप हस्ताक्षर कर दिये हैं कि –

(i) सभी वाहनों के एवं डिब्बों के दरवाजे कार्यक्षम स्थिति में हैं और उन्हे ठीक प्रकार बंद कर बांधा जा सकता है।

(ii) वेस्टीव्यूल कनेक्शन उचित रूप से सुरक्षित हे, दरवाजे जब आवश्यक हो, बोल्ट एवं तालित किये गये हैं।

(च) यदि मार्ग में यह दिखाई पड़ता है कि पिछले ब्रेकयान में निर्वात/ऐयर प्रेशर निर्धारित न्यूनतम निर्वात/एयर प्रेशर से नीचे गिर गया है और खराबी का पता न लग सके तो लोको पायलट गाड़ी को अगले परीक्षण स्टेशन तक गाड़ी में उपलब्ध ब्रेक शक्ति का उपयोग करते हुए ले जायेगा और ऐसी स्थिति में गाड़ी को आंशिक निर्वात/ऐयर प्रेशर ब्रेक पर कार्य करते समय गार्ड एवं लोको पायलट को बहुत सावधानी बरतनी होगी। यदि लोको पायलट उपलब्ध ब्रेक पावर से गाड़ी के लोड को पूर्णरूप से नियंत्रित करने में असमर्थ हो तो वह हाथ ब्रेक की सहायता से गाड़ी धीमी गति से सतर्कतापूर्वक ले जायेगा/इसके अतिरिक्त पर्याप्त माल डिब्बों के हाथ ब्रेकों के पिन डाउन अथवा स्क्रू कस देना चाहिए जिससे गाड़ी को नियंत्रित करने के लिये प्रभावी ब्रेक शक्ति मिल सके।

(b) A Loco Pilot shall not take his train on to a running line until he has tested all his control, power and brake apparatus and found them in proper prescribed working order and is in possession of the required brake power certificate. He shall, in addition carry out inspections and tests in accordance with special instructions. The brake power of the train shall be tested by the Loco Pilot in the first block section after taking over charge of the engine and after performing shunting enroute.

In case of air braked train also ensure continuity of air pressure in whole train.

4.33. Examination of single and multiple units by Loco Pilot - When coupling single or multiple units or coaches of any such units together, the Loco Pilot shall be responsible for observing that all electrical couplings are properly made. After all couplings have been made, the Loco Pilot while taking over the complete train shall satisfy himself that all control and power apparatus and brakes of the complete train are in proper and prescribed working order.

4.34. Duties of Guard when taking over charge of a train - The Guard when taking over charge of a train shall satisfy himself. before the train is despatched-

(a) that the train is properly coupled,

(b) that the train is provided with the prescribed brake power,

(c) that the train carries tail board or tail lamp and side lamps and that such lamps are lighted and kept burning brightly, when required,

(d) that a appliance, if any, for communication between the Guard and the Loco Pilot, is in proper working order, and

(e) generally that, as far as he can ascertain, the train is in a state of efficiency for travelling.

S.R. 4.34/1. Duties of Guards- The Guards must, before starting, comply with the following additional instructions:

(a) Guard's Order Book - Guard's order books are maintained at all Headquarter stations and Guards, on reporting for duty, are responsible for scrutinizing this book for any fresh orders which may have been received and issued through this medium and append their signatures in token of having understood them.

(b) Coupling of Trains-

(i) In case of goods train originating from a station/yard the Guard must see that all the screw couplings of his train are tightly screwed and the vacuum hose piped/air pressure pipes are connected before the train leaves station/yard.

(ii) In case of coaching trains this responsibility lies with Train Examiner.

(c) The Guard must test the hand brake of his brake-van and inspect tail lamp/tail board.

(d) The Guard shall see that his train is properly marshalled in accordance with instructions in force.

(e) When taking over charge of a train and before signing the train examiners Brake Power Certificate, the Guard of a train shall ensure that the train examiner has signed in the Brake Power Certificate form that

(i) the doors of all carriages and wagons are in proper working order and can be closed and fastened.

(ii) Vestibules connection are properly secured that doors, when necessary are locked and bolted.

(f) If it is noticed enroute that the vacuum/air pressure of the rear brakevan has fallen below the minimum prescribed and the defect cannot be traced, the Loco Pilot will work the train forward to the next train examining station by utilising the available brake power of the train. In such a case the train shall be treated as partially automatic vacuum/air brakes and the Loco Pilot and the Guard must exercise great care. If the Loco Pilot is unable to control the load effectively by means of the available brake power, he shall work forward cautiously at a reduced speed with the assistance of hand brakes. In addition, the hand brakes of sufficient number of wagons may be pinned down/screwed to have effective brake power for controlling the train.

IndiaCode

(छ) मालगाड़ी के कार्यभारी गार्ड को यह अवश्य देखना चाहिए कि खुले डिब्बे में लदे ज्वलनशील/नाशवान होने वाले माल को चिंगारी अथवा पानी से बचाने के लिये भलीभांति ढक दिया गया है और वजनदार लोड को मजबूती से बांध दिया गया है, सभी मालडिब्बों के दरवाजे ठीक से बंद कर दिये गये हैं और सभी बंधनों को कस दिया गया है एवं सभी सीलें पूर्ण हैं।

(ज) गाड़ी का चार्ज लेते समय गार्ड को खाली/लदे हैण्डल की सही स्थिति में होने की जांच भी करनी चाहिए एवं उसे सुनिश्चित करना चाहिये कि उसे सही रूप से लगाया गया है जब छोटे स्टेशनों पर माल डिब्बा गाड़ी से काटा जाये या माल गाड़ी में लगाया जाये तो उसके खाली/लदे हैंडल की सही स्थिति को सुनिश्चित करना चाहिये।

(झ) गाड़ी का निर्धारित लोड कार्य संचालन समय सारणी में दिया जाता है। स्टेशन मास्टरों के साथ गार्ड भी इस बात के लिये संयुक्त रूप से जिम्मेदार होंगे कि उनकी गाड़ियों का शंटिंग संबंधी कार्य ठीक तरह से किया गया है।

(ञ) यात्री गाड़ी के गार्ड को सुनिश्चित करना चाहिये कि पिछले लगेज वैन के दरवाजे पूर्णरूप से बंद और तालित हैं अगले लगेज वैन को बंद और तालित करने संबंधी निर्देश मंडल रेल प्रबंधक द्वारा जारी किए जायेंगे।

4.35. गाड़ियों का प्रस्थान –

(1) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा। गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और जहां आवश्यक है वहां हाथ सिगनल भी दे दिए गए हैं और उसके सामने लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं हैं तथा गार्ड ने प्रस्थान सिगनल दे दिया है।

(2) गार्ड गाड़ी के प्रस्थान के लिए तब तक सिगनल नहीं देगा जब तक कि उसे प्रस्थान के लिए, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप से स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती।

(3) गार्ड गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के उपयोग के लिए आशयित नहीं है। गार्ड, लोको पायलट अथवा सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो तो, डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से गैर–प्राधिकृत व्यक्तियों को हटाने के लिए राजकीय रेल पुलिस, रेल सुरक्षा बल तथा स्टेशन कर्मचारियों से सहायता लेगा।

(4) स्टेशन मास्टर, गार्ड को गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति देने से पहले, यह देख लेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।

(5) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये रेल के ऐसे सेक्शनों में, जहां उपनगरीय गाड़ियां चलाई जाती हैं, ऐसी गाड़ियों के लिए उपनियम (2) में निर्दिष्ट स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दी जा सकती है।

(6) जब उपनियम (5) के अधीन गाड़ी चलाने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दे दी जाती है या ऐसे स्टेशनों पर जहां कोई स्टेशन मास्टर तैनात नहीं है, गार्ड गाड़ी के प्रस्थान सिगनल देने से पहले, यह देखेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।

स.नि. 4.35/1. <u>गाड़ियां रवाना करना</u> :

(क) (i) गाड़ी के गार्ड द्वारा स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक रवाना नहीं की जायेगी जब तक स्टेशन मास्टर उस गाड़ी को रवाना करने की अनुमति नहीं दे देता।

(ii) स्टेशन मास्टर गाड़ी रवाना करने के लिए तभी अनुमति देगा जबकि निम्नलिखित शर्तें पूरी कर ली गयी हों :–

(1) अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है

(2) सही प्रस्थान सिगनल 'आफ' कर दिया गया हो अथवा लोको पायलट को प्रस्थान अनुमति पत्र भेज दिया गया हो।

(3) दोहरी लाइन पर अथवा इकहरी लाइन पर जहां टोकनरहित ब्लाक उपकरण इस्तेमाल में लाये जाते हों अंतिम रोक सिगनल को ठीक ढंग से आफ कर दिया गया हो इसके अलावा इकहरी लाइन पर जहां मूर्त (वास्तविक) प्रस्थान प्राधिकार प्रयोग में लाया जाता हो उसे लोको पायलट को भेज दिया गया हो।

(4) यदि प्रस्थान सिगनल या अग्रिम प्रस्थान सिगनल खराब हो, तो नियम 3.70 और स.नि. 3.70/1, 3.70/2, 3.70/3 के उपबन्धों का पालन कर लिया गया हो।

(5) खराब मध्यवर्ती ब्लाक निकट सिगनल के लिए स्टेशन मास्टर इनके अलावा स.नि. 3.75/1 के अनुसार कार्य करेगा।

(g) The Guard in-charge of a goods train must see that open wagons are properly sheeted to protect inflammable or perishable goods from sparks or from rain and that heavy loads are securely fastened; that the doors of all wagons are properly secured and every fastening fixed and that all seals are intact.

(h) The Guard of the train should also examine the setting of the empty/loaded box when taking over charge of the train and ensure correct setting. When a box wagon is attached or detached at roadside stations, the Guard should ensure the correct setting of the empty/loaded box.

(i) The prescribed load is given in the Working Time-Table. Guards are jointly responsible with Station Masters for seeing that shunting operations on their trains are properly carried out.

(j) Guard of a passenger carrying train must ensure that the doors of the rear luggage van are properly closed and locked. Front SLR will be locked as per instructions issued by DRM time to time.

4.35. Starting of trains-

(1) A Loco Pilot shall not start his train from a station without the authority to proceed. Before starting the train, he shall satisfy himself that all correct fixed signals and, where necessary, hand signals are given and the line before him is clear of visible obstructions and the Guard has given the signal to start.

(2) The Guard shall not give the signal for starting the train unless he has received the permission of the station Master to start, in the manner prescribed by special instructions.

(3) The Guard shall not give the signal for starting unless he has satisfied himself that, except in accordance with special instructions, no person is travelling in any compartment or vehicle or roof of the vehicle not intended for the use of passengers. Guard, Loco Pilot or Assistant Loco Pilot shall take help, if necessary from Government Railway Police, Railway Protection force and station staff to remove the unauthorized persons from the compartment or vehicle or roof of the vehicle.

(4) The Station Master shall see, before he gives the Guard permission to start a train, that all is right for the train to proceed.

(5) The permission of the Station Master referred to in sub-rule (2) may be dispensed with in case of suburban trains on such section of a Railway as may be specified by special instructions.

(6) When permission of the Station Master to start has been dispensed with under sub rule (5) or at a station where no Station Master is posted, the Guard shall see, before giving the starting signal, that all is right for the train to proceed.

S.R. 4.35/1. Starting of trains-

(a) (i) No train shall be started from a station by the Guard of the train unless the station Master has permitted the train to leave.

(ii) The Station Master will give permission to start a train only when the following conditions are fulfilled-

(1) Line Clear from the Station ahead has been obtained.

(2) Correct Starting signal has been taken 'Off' or starting permit has been sent to the Loco Pilot.

(3) The last stop signal has been correctly taken off on double line or on single line where tokenless block instruments are in use. In addition, on single line, the tangible authority to proceed, where in use, has been sent to the Loco Pilot.

(4) In case of starter or Advanced Starter signal being defective, the provisions of GR 3.70 and S.R. 3.70/1, 3.70/2, 3.70/3 thereunder have been complied with.

(5) For defective Intermediate Block Home Signal, the Station Master shall in addition, comply with the provision of S.R. 3.75/1.

(ख) (i) सवारी गाड़ियों के लिए स्टेशन मास्टर गाड़ी के रवाना करने के लिए या तो स्वयं अनुमति दे या निर्धारित कूट के अनुसार स्टेशन की घंटी बजायेंगे या गार्ड को हरा हाथ सिगनल दिखायेंगे।

(ii) गार्ड विद्युत बहुएकक/डीजल बहु एकक/एम.ई.एम.यू गाड़ियों को प्रस्थानादेश देने से पूर्व यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी चलाने की सभी शर्तें पूर्ण हो चुकी हैं, केवल सिगनल देखने की जिम्मेदारी मोटरमैन और लोको पायलट की होगी।

(ग) (i) माल गाड़ियों के लिए दोहरी लाइन पर अथवा इकहरी लाइन पर जहां टोकन रहित ब्लाक उपकरण इस्तेमाल में लाया जाता हो, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनलों को 'आफ' करने का अर्थ, यह समझा जायेगा कि गाड़ी को रवाना करने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति प्राप्त है। इकहरी लाइन पर जहां प्रस्थान के लिए मूर्त (वास्तविक) प्राधिकार को उपयोग में लाया जाता हो प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल को 'आफ' करने के अलावा, लोको पायलट के पास इस मूर्त प्रस्थान प्राधिकार को भी होना चाहिए। जहां पर प्रस्थान सिगनलों की व्यवस्था नहीं है वहां लोको पायलट के पास को भी होना चाहिए। जहां पर प्रस्थान सिगनलों की व्यवस्था नहीं है वहां लोको पायलट के पास प्रस्थान अनुमति पत्र भी जरूर होना चाहिए।

(ii) जब (ग) (1) में उल्लिखित शर्तें पूरी हो जायें, तब माल गाड़ी का लोको पायलट इंजन की सीटी इस बात का संकेत देने के लिए बजायेगा कि उसकी गाड़ी के लिए सही सिगनल 'ऑफ' कर दिये गये हैं या प्रस्थान सिगनलों के खराब होने की दशा में उन सिगनलों को खतरे की स्थिति में पार करने के लिए टी/369 (3बी) पर दिया गया प्राधिकार पत्र उसके पास है। गार्ड तब सीटी सुनकर गाड़ी रवाना करने के लिए अपनी अनुमति देगा।

स.नि.4.35/2. <u>गाड़ियां रवाना करने से पूर्व गार्ड के कर्तव्य</u> –

(i) गाड़ी रवाना करने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति मिल जाने और गाड़ी से संबंधित काम पूरे हो जाने पर गार्ड अपनी सीटी बजायेगा और लोको पायलट को गाड़ी रवाना करने के लिए दिन में हरी झंडी या रात में हरी बत्ती दिखायेगा।

बिजली वाले उपनगरीय सेक्शन पर गार्ड द्वारा मोटरमैन को दिये गये घंटी संकेतों का कूट रवाना होने के लिए 2 घंटियां और रुकने के लिए 1 घंटी होगी। यदि घंटी का विद्युत परिपथ खराब हो जाये तो गार्ड को अन्य गाड़ियों की तरह हाथ सिगनल दिखा कर गाड़ी रवाना करनी चाहिए।

(ii) सवारी गाड़ी के गार्ड को स्वयं देख कर तसल्ली करनी चाहिए कि यात्री गाड़ी से उतर चुके हैं एवं चढ़ चुके हैं।

(iii) लाइन के उन सेक्शनों पर जहां बैंकिंग इंजन लगाना पड़ता हो, गार्ड अगले लोको पायलट को रवाना करने का सिगनल देने के बाद, वही सिगनल तुरन्त पिछले लोको पायलट को भी देगा।

(iv) यदि लोको पायलट को स्वचल सिगनल "आन" स्थिति में पार करना हो तो गार्ड सा.नि.9.07 के उपबंधों का पालन करेगा।

स.नि. 4.35/3. <u>ब्रेकयानों में यात्रा करना</u> – अपनी ड्यूटी पालन करने से संबंधित यात्रा के अलावा कोई भी रेल कर्मचारी ब्रेकयान में या सामान या पार्सल ले जाने वाले अन्य किसी वाहन में यात्रा नहीं करेगा। रेल कर्मचारियों तथा अन्य दूसरे व्यक्तियों को जिनके पासों पर 'माल गाड़ी के ब्रेकयानों से जाने की अनुमति' लिखा हो उन्हें माल गाड़ी के ब्रेकयानों में यात्रा करने की अनुमति दी जा सकती है।

गाड़ी चालक दल, अनुरक्षण कर्मचारी एवं सुरक्षा कर्मचारी केवल आपात स्थिति' में ही सवारी गाड़ी के ब्रेकयान में यात्रा कर सकते हैं, गार्ड के अलावा तीन व्यक्तियों से अधिक को सवारी गाड़ी के ब्रेकयान में यात्रा करने की अनुमति नहीं है।

मालगाड़ी के ब्रेकयान में यात्रा करने की अनुमति दिये गये व्यक्तियों की संख्या पाँच से अधिक नहीं होनी चाहिए, परन्तु आपत मामलों में सुरक्षा कर्मचारी, पुलिस, मरम्मत गैंग (दूर संचार) चिकित्सा कर्मचारी आदि को सम्बन्धित मण्डल के वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक के अनुमोदन से इसमें छूट दी जा सकती है।

स.नि.4.35/4. जब सवारी गाड़ी छूटने वाली हो और इससे संबंधित सभी कार्य पूर्ण कर लिये गये हों तो स्टेशन मास्टर स्टेशन की घंटी बजाने के लिए प्राधिकार देगा। डाउन गाड़ी को रवाना करने के लिए एक घंटी अप गाड़ी के लिए दो घंटी और ब्रांच लाइन की गाड़ी के लिए चार बार घंटी बजायी जाये।

स.नि.4.35/5. <u>गाड़ी को आगे बढ़ाते समय सावधानियाँ</u> – यदि किसी गाड़ी के स्टेशन/यार्ड में खड़ी हो जाने के बाद उसे किसी कारणवश प्रस्थान सिगनल के आगे बढ़ाने की आवश्यकता हो तो स्टेशन मास्टर गार्ड और लोको पायलट को कारण बताते हुये लिखित में सूचित करेगा। इसके अलावा स्टेशन मास्टर इस कार्य के लिये एक काटें वाले को भी नियुक्त करेगा। लोको पायलट इस प्रकार की सूचना मिलने पर और काँटें वाले द्वारा सब ठीक है हाथ सिगनल बताने के बाद अपनी गाड़ी को उल्लंघन चिन्ह तक बढ़ायेगा गाड़ी को आगे बढ़ाने के लिये प्रस्थान सिगनल ऑफ नहीं किया जायेगा।

(b) (i) For passenger trains, the Station Master will give permission to the Guard to start the train either personally or by having the Station bell rung according to the prescribed code or giving a green hand signal to the Guard.

(ii) The Guard of the EMU, DMU or MEMU should authorise the train to start, provided he has satisfied himself that conditions for the train to start are complied with except that responsibility to see that the correct signal has been taken 'Off' for the train will be that of the Motorman Loco Pilot.

(c) (i) For trains taking 'Off' of the Starter and the Advanced Starter signals on double line or on single line where tokenless block instruments are in use will be considered as the Station Master's permission to start the train. On single line where tangible authority to proceed is in use, the Loco Pilot should be in possession of the same in addition to the taking 'Off' of the Starter and Advanced Starter signals.

Where Starting signals are not provided, the Loco Pilot must also be in possession of a Starting permit.

(ii) When the conditions laid down in (c) (i) are fulfilled, the Loco Pilot of a trains will sound the engine whistle in token of having observed that the correct signal have been taken 'Off' for his train or in the event of defective starter and of Advanced Starter signals that he has in his possession the authority on form T/369 (3b) to pass the same at danger, on which the Guard will give his permission to start.

S.R. 4.35/2. Guard's duties before starting of trains-

(i) On receipt of Station Master's permission to Start the train and when all work in connection with the train is completed, the Guard will sound his whistle and display a green flag by day or a green light by night to the Loco Pilot to start his train.

On the electrified suburban section, the code of bell signal to be given by the Guard to the Motormen will be 2 rings for Starting and 1 ring for stopping. In the event of the bell circuit becoming detective the train should be started by the Guard by means of hand signals as for other trains.

(ii) The Guard in-charge of a passenger carrying train must satisfy himself by visual check that passengers have detrained and entrained.

(iii) On sections of the line where banking engines are employed, the Guard, after giving the starting signal to the Loco Pilot in front, shall immediately repeat the signal to the Loco Pilot in rear.

(iv) In case of the Loco Pilot having to pass an automatic signal in the 'On' position, the Guard will observe the provisions of G.R. 9.07.

S.R. 4.35/3. Travelling in Brake vans-

No Railway servant shall, otherwise than in the execution of his duty, ride in a brakevan or in any vehicle in which luggage or parcels are being carried. Railway servants and others whose passes are endorsed as 'Available by Goods train brakevans' may be allowed to travel in goods brakevans.

Train crew/Guard, Maintenance staff & Security staff can travel in B/Van of passenger train in case of emergency only. Not more than three persons excluding Guard should be permitted to travel in B/van of passenger train.

The number of persons permitted to travel in the brake van of goods trains in addition to the Guard should not exceed five. However in emergent cases exception may be made for security staff, Police, Repair gangs of S&T medical staff etc. which the prior approval of Sr. DOM of the concerned division.

S.R. 4.35/4. When a train carrying passengers is due to leave and all work in connection with it is finished, the Station Master shall authorise the station bell to be run. Two beats for starting a down train, three beats for an up train and four beats for a branch line train.

S.R. 4.35/5. Precautions-drawing a train ahead :- If a train after it has stopped at a station/Yards to be drawn ahead for any reason beyond and starter signal, the station Master shall advise Guard and Loco Pilot of the train in writing the reason for doing so. A Pilotman would invariably be deputed by Station Master for this purpose. The Loco Pilot may then draw his train ahead on receipt of "All Right" hand signal from the Pilotman only up to the fouling mark. The Starter signal, must not be taken 'Off' for drawing the train ahead.

गाड़ी जो प्रस्थान सिगनल के आगे चली गयी है को यदि फिर से रवाना करना हो तो स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लीयर प्राप्त करके और अंतिम रोक सिगनल ऑफ करने के बाद लोको पायलट को स्टार्टिंग परमिट पर आगे जाने की अनुमति देगें लोको पायलट उपरोक्त अधिकार पत्र लिये बिना अपनी गाड़ी रवाना नहीं करेगा।

4.36. गार्ड गाड़ी का कार्यभारी होगा – गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान गार्ड या (एक से अधिक गार्ड होने पर) मुख्य गार्ड, यातायात के लिए गाड़ी को ठहराने या चलाने से संबंधित सभी बातों के लिए गाड़ी का कार्यभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन, जैसा कि बिना ट्रेलर और बिना गार्ड के मोटर कोच की दशा में गार्ड के कर्तव्यों का पालन लोको पायलट करेगा।

4.37. स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता – जब गाड़ी स्टेशन सीमा के अंदर है, तो गार्ड स्टेशन मास्टर के आदेशों के आधीन होगा।

4.38. सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे – सब बातों के बारे में सहायक लोको पायलट अपने लोको पायलटों के विधिपूर्ण आदेशों का पालन करेंगे।

4.39. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन – गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान लोको पायलट निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा, अर्थात :–

(क) यातायात के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में गार्ड के आदेशों का, तथा

(ख) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी भी रेल सेवक द्वारा उसे दिए जाने वाले सभी आदेश, जहां तक कि उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रूप से कार्य चालन की दृष्टि से ठीक है।

(च) यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

4.40. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे – जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक सहायक लोको पायलट भी, जब वह अन्यथा कोई आवश्यक कार्य नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा।

स.नि.4.40/1. <u>इंजन के कर्मीदल द्वारा सिगनल का संकेत पुकार कर बताना</u> – सिगनल के संकेत देखने के लिए सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक, लोको पायलट की मदद करेगा। जहां से सिगनल दिखायी पड़े उस स्थान से वह सिगनल द्वारा प्रदर्शित संकेत को पुकार कर बतायेगा। लोको पायलट स्वयं सिगनल के संकेत को सत्यापित करने के पश्चात् उसे दोहरायेगा। इसके बावजूद भी लोको पायलट को सा.नि.3.78 और सहायक नियमों में अन्तर्विष्ट उसकी जिम्मेदारियों से छुटकारा नहीं मिल जाता।

विभिन्न सिगनल वाले क्षेत्रों में सिगनलों के संकेतों को निम्नानुसार पुकारा जायेगा –

(क) दो संकेती लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल वाले क्षेत्र में :–

बाहरी सिगनल	–	सही/विरूद्ध
चेतावनी सिगनल	–	सही/विरूद्ध
मुख्य निकट सिगनल/लूप निकट सिगनल	–	सही/विरूद्ध
प्रस्थान सिगनल	–	सही/विरूद्ध
अग्रिम प्रस्थान सिगनल	–	सही/विरूद्ध

(ख) रंगीन रोशनी वाले सिगनल क्षेत्रों में सिगनलों के नाम सिगनलों द्वारा प्रदर्शित रंग के साथ पुकारे जाने चाहिए।

दूरवर्ती सिगनल	–	हरा/दोहरा पीला/पीला
निकट	–	पीला/दोहरा पीला/हरा/लाल

(ग) एम.ए.यू.क्यू. सिगनल वाले क्षेत्र में:–

दूरवर्ती सिगनल	–	सही/विरूद्ध/45°
निकट सिगनल	–	सही/विरूद्ध/45°
प्रस्थान सिगनल	–	सही/विरूद्ध
अग्रिम प्रस्थान सिगनल	–	सही/विरूद्ध

रंगीन रोशनी वाले सिगनल क्षेत्र के लिए रात्रि के संकेत वही है।

When a train, part of which has gone beyond the Starter signal after drawing it ahead has to restart, the Station Master after ensuring that Line Clear has been obtained from the Station in advance shall authorised the taking 'Off' of the last Stop signal and issue starting permit on prescribed form to the Loco Pilot. The Loco Pilot will not start his train unless he has received such an authority from the Station Master.

4.36. Guard to be in charge of train-After the engine has been attached to a train, and during the journey, the Guard or (if there be more than one Guard) the Head Guard shall be in charge of the train in all matters affecting stopping or movement of the train for traffic purposes. In the case of any self-propelled vehicle, such as a motor coach without a trailer and unaccompanied by a Guard, the duties of the Guard shall devolve on the Loco Pilot.

4.37. Subordination of Guards in station limits-When a train is within station limits, the Guard shall be under the orders of the Station Master.

4.38. Assistant Loco Pilots to obey Loco Pilots-The Assistant Loco Pilot shall obey the lawful orders of their Loco Pilots in all particulars.

4.39 . Loco Pilot to obey certain orders - After an engine has been attached to a train and during the journey, the Loco Pilot shall obey -

(a) The Orders of the Guard, in all matters affecting the starting, stopping or movement of the train for traffic purposes, and

(b) all orders given to him by the Station Master or any railway servant acting under special instructions, so far as safe and proper working of his engine will admit.

IndiaCode

F. Duties of Staff Working Train during Journey

4.40. Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to keep a good look out-Every Loco Pilot shall keep a good look out while the train is in motion, and every Assistant Loco Pilot shall also do so when he is not necessarily otherwise engaged.

S.R. 4.40/1. Calling out of signal aspects by engine crew- The Assistant Loco Pilot/Diesel Assistant shall assist the Loco Pilot in sighting the signal aspects. He shall call out the aspects displayed by the signals from the place from where the signals can be sighted. The Loco Pilot, after personally verifying the correct aspect of the signal shall repeat the same. This however does not absolve the Loco Pilot of his responsibility contained in G.R. 3.78 and S. Rs there under.

The aspects of the signals shall be called out in various signalling territories as under

(a) In two aspect lower quadrant signalling territory:

Outer	-	right/against.
Warner	-	right/against.
Main Home/Loop Home	-	right/against.
Starter	-	right/against.
Advanced Starter	-	right/against.

(b) In colour light signalling territories the names of signals should be called out with the colour displayed by the signal.

Distant	-	Green/Double Yellow/Yellow
Home	-	Yellow/Double Yellow/Green/Red.

(c) In MAUQ Singalling Territory

Distant	-	right/against/45^0
Home	-	right/against/45^0
Starter	-	right/against
Advance Starter	-	right/against

Night indication same as for colour light signalling territory

4.41. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे – यात्रा के दौरान लोको पायलट और 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।

स.नि. 4.41/1. जब गाड़ी लाईन पर गैंग के कार्य स्थल से गुजरे या कर्मचारी युक्त समपार फाटक से गुजरे तो लोको पायलट सहायक लोको पायलट या डीजल सहायक पीछे मुड़कर यह सुनिश्तिच करेगा कि "सब ठीक है" और किसी दुर्घटना के खतरे के बारे में कोई चेतावनी संकेत नहीं दिया जा रहा है।

स.नि.4.41/2. गाड़ी द्वारा जानवर कट जाने पर लोको पायलट दुर्घटना नियमावली में दिये गये दुर्घटना वर्गीकरण में दिये गये निर्देशों का पालन करेगा। जब कभी इंजिन से जानवर कट जाये और उसका कटा भाग लाईन का उल्लंघन न करे, तब लोको पायलट और सहायक लोको पायलट पीछे की ओर देखते हुये यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से आ रही है। अगर जरा भी संदेह हो तो गाड़ी को रोक देना चाहिये और रवानगी से पूर्व उसकी सुरक्षित परिचालन के लिये जांच करनी चाहिये।

4.42. लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान–प्रदान –

(1) गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और उस पद्धति से संकेतों का आदान प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

(2) जब गाड़ी बिना रूके किसी स्टेशन से पार हो रही है तो उसके लोको पायलट और गार्ड उन "सब ठीक है" 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 रूप में चलने की दशा में देते हैं, तथा विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उन संकेतों की अभिस्वीकृति करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से नहीं चल रही है तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाएंगे, जिसकी प्राप्ति पर गार्ड और लोको पायलट गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्यवाही करेंगे।

स.नि.4.42/1. <u>गार्ड और लोको पायलट के बीच सिगनलों का आदान–प्रदान</u> –

(क) गार्ड और लोको पायलट के बीच हाथ सिगनलों का आदान–प्रदान निम्नानुसार अवश्य किया जाना चाहिए।
  (i) जब कोई गाड़ी प्रारंभिक स्टेशन से रवाना हो।
  (ii) जब गाड़ी किसी स्टेशन पर रूकने के पश्चात रवाना हो।
  (iii) जब गाड़ी स्टेशनों के बीच रूकने के पश्चात रवाना हो।
  (iv) जब गाड़ी गति प्रतिबंध वाले क्षेत्र को पार करे।

(ख) यदि लोको पायलट को गार्ड का सिगनल प्राप्त न हो तो उसे सीटी बजानी चाहिए और वॉकी–टॉकी के द्वारा पूछना चाहिए। यदि उसका कोई उत्तर प्राप्त न हो तो गाड़ी खड़ी करके इसका कारण ज्ञात करना चाहिए।

स.नि.4.42/2. <u>सिगनलों का आदान–प्रदान किस प्रकार किया जाता है</u> –

(क) (i) स्टेशन मास्टर/केबिनमास्टर/केबिनमैन/प्वांइटसमैन/पोर्टर द्वार दिन में हरी झण्डी एवं रात्रि, धुन्ध, कोहरे के मौसम में हरी बत्ती दाहिने हाथ में लेकर 'आल राइट सिगनल' दिखाया जायेगा।

(ii) स्टेशन कर्मचारी जो कि दिन में हरे हाथ संकेत से आदान–प्रदान करते हैं अपने बायें हाथ में लपेटी हुई लाल हाथ झण्डी भी रखेंगे। यदि गाड़ी में कोई असुरक्षित स्थिति दिखे तो गाड़ी के क्रू का ध्यान आकर्षित करने के लिए लाल झण्डी तुरन्त दिखायेंगे।

(ख) बिना रुके स्टेशन से गुजरने वाली (थ्रू) गाड़ियों के मामले में, यदि गाड़ी द्वारा यात्रा जारी रखने के लिए सब ठीक हो तो स्टेशन मास्टर गाड़ी 'सब ठीक है' सिगनल दिखाएगा, अन्यथा वह खतरा सिगनल या अन्य निर्धारित संकेत दिखायेगा, स्टेशन पर बिना रुके गुजरते समय लोको पायलट एवं गार्ड ऐसे सिगनलों के लिए बाहर ध्यान रखेंगे और इन सिगनलों की स्वीकृति का संकेत देंगे। यदि लोको पायलट या गार्ड को ये सिगनल न मिले तो वे अधिक सावधानी बरतेंगे और यह तसल्ली करेंगे कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब ठीक है। स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा सिगनल न देने के सम्बन्ध में रिपोर्ट गार्ड के जरनल में दर्ज की जायेगी और अगले ठहराव स्टेशन पर यह ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को दी जायेगी। नियंत्रित (कन्ट्रोल्ड) सेक्शनों पर रिपोर्ट प्राप्त करने वाले सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा उपयुक्त कार्यवाही करने के लिए उक्त रिपोर्ट प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करते हुए खण्ड नियंत्रक (कन्ट्रोलर) को दी जायेगी।

<u>नोट</u> :– ऐसी गाड़ियों के गार्ड जिनकी गति 120 किमी प्रति घंटा या इससे अधिक है उन्हे स्टेशन कर्मचारियों से आल राइट सिगनल आदान–प्रदान के लिए छूट दी गई है किन्तु उन्हे स्टेशन कर्मचारियों द्वारा दिये गये सिगनल को ध्यान से देखना होगा।

4.41. Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to look back-The Loco Pilot and the Assistant Loco Pilot shall look back frequently during the journey to see whether the train is following in a safe and proper manner.

S.R. 4.41/1. When a train passes a gang working on the line or a manned level crossing gate, the Loco Pilot, Assistant Loco Pilot or Diesel Assistant should look back to ascertain if every thing is all right with the train and if any signal is being exhibited warning them of a danger of an accident.

S.R. 4.41/2. In case of animal run over, Loco Pilot will abide by the instructions issued "Animal run over" in the" Classification of Accidents" of Accident Manual. Whenever animals are run over and the carcass does not foul the track, Loco Pilot and Assistant Loco Pilot should look back to see whether the train is following in safe and proper manner. In case of slightest doubt, the train should be stopped and examined for safe running before starting.

4.42. Exchange of signals between Loco Pilot, Guard and Station staff-

(1) The Loco Pilot and the Guard of a train shall exchange signals with each other, at such time and in such manner as may be prescribed by special instructions.

(2) The Loco Pilot and the Guard of a train shall, while running through a station, look out and, except under special instructions, acknowledge the 'All Right' signals which the station Master and such other staff at the station as may be specified by special instructions shall give if the train is proceeding in a safe and proper manner. If the train is not proceeding in a safe and proper manner, the Station Master or the other staff. shall exhibit a stop hand signal, on receipt of which the Grand and the Loco Pilot shall take immediate steps to stop the train.

S.R. 4.42/1. Signals between the Guard and the Loco Pilot-

(a) The All Right Signals must be exchanged between the Guard and the Loco Pilot as detailed below :
  (i) When a train starts from an originating Station.
  (ii) When a train starts after stopping at a station.
  (iii) When a train starts after stopping between stations.
  (iv) When a train clears a speed-restricted zone.

(b) If a Loco Pilot does not receive an All Right signal from the rear brake van, by the Guard, he shall whistle and talk on Walkie-talkie, If there is no response, he shall stop the train and ascertain the cause.

S.R.4.42/2. Manner of exchange of Signals-

(a) (i) The All Right Signal to be shown by the Station Master / Cabin Master / Cabinman/ Pointsman or Porter, by holding a green flag by day and green lamp by night and thick, foggy or tempestuous weather in right hand.
  (ii) The Station staff, while exchanging green hand signal during day should also have red flag furled in left hand, which should be exhibited immediately to attract the attention of the train crew if any unsafe condition on the train is noticed.\

(b) In case of train running through a station, the Station Master shall show an All right Signal to the train if all is right for the train to continue the journey otherwise he shall show Danger Signal or other prescribed indications. While running through the station, the Loco Pilot and the Guard shall be on the lookout for such signals, which shall be duly acknowledged by the Loco Pilot and Guard. In case the Loco Pilot and the Guard do not receive such signals, they shall exercise extra caution to ensure that all is right for the train to proceed on. Failure on the part of Station Master to display signals shall be reported in Guard's Journal and also to the Station Master on duty at the next stopping station. On Controlled Section the same will be relayed to the Section Controller for taking suitable action by he Station Master receiving the report under exchange of Private Number.

Note : The Guards of such trains having speed 120 KMPH or more, are exempted to exchange All Right Signal with station staff but they shall watch the signal given by the station staff.

(ग) ब्लाक रहित/ब्लाक केबिन के कर्मचारी गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट के साथ हाथ सिगनल का आदान–प्रदान करेंगे, एवं यह भी देखेंगे कि गाड़ी सुरक्षित चल रही है।

(घ) किसी गुजरने वाली गाड़ी की दृश्यता में किसी अन्य गाड़ी/वाहन द्वारा या अन्य बाधा द्वारा पड़ने की स्थिति में, हरा हैण्ड सिगनल यथासम्भव उस स्थान से दिखाया जायेगा जहां से सम्बन्धित गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड द्वारा देखा जा सकता है। किन्तु जब स्टेशन से एक साथ दो गाड़ियां गुजर रही हों या एक गाड़ी/लोड लाइनों के बीच खड़ा हो और स्टेशन मास्टर के लिए लाइन पार करना और स्टेब्ल्ड गाड़ी/लोड की दूसरी तरफ जा रही गाड़ी के साथ सिगनल का आदान–प्रदान सम्भव न हो तब स्टेशन मास्टर "सब ठीक है" (आल राइट) सिगनल दिखाने के लिए किसी सक्षम रेल कर्मचारी को नियुक्त करेगा।

(ड.) वे स्टेशन जहां लगातार शंटिंग होती हैं, या जहां परिस्थितियों की वजह से कोई अपवाद हो तो उसे स्टेशन संचालन नियमों में सम्मिलित करना चाहिए। यद्यपि वे केबिन कर्मचारी जिन्हें हाथ सिगनल आदान–प्रदान करने से छूट प्राप्त है वे गाड़ी को ध्यान से देखेंगे और गाड़ी में किसी भी प्रकार का खतरा दिखाई दे तो उसे रोकने का पूरा प्रयास करेंगे।

(च) जब कोई गाड़ी स्टेशन से प्रस्थान कर रही हो एवं गार्ड का सिगनल लोको पायलट को नहीं दिखता है तब गार्ड वाकी–टाकी पर लोको पायलट से गाड़ी चलाने के लिए कहेगा।

(छ) गार्ड एवं लोको पायलट आपस में आलराइट सिगनल का आदान–प्रदान करते समय गाड़ी प्रारम्भ करने से पूर्व, हरा हाथ सिगनल हिला कर एवं जब गाड़ी गति में हो तो स्थिरता से हरे हाथ सिगनल के द्वारा संकेत दिखायेंगे।

(ज) लोको पायलट अपनी ओर से एवं सहायक लोको पायलट अपनी ओर से गार्ड एवं स्टेशन कर्मचारियों के साथ दिन में स्थिर हरी झण्डी एवं रात्रि/धुन्ध, कोहरे में स्थिर हरी हाथ बत्ती के द्वारा सब ठीक है, सिगनल का आदान–प्रदान करेंगे।

(झ) स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ी जब स्टेशन पर रुकने के बाद चलने पर तथा स्टेशन पर न रुकने वाली गाड़ी स्टेशन को पार कर जाती है, तो गार्ड को पीछे देखना चाहिए और स्वयं इस बात की तसल्ली करना चाहिए कि किसी भी स्टेशन कर्मचारी ने चेतावनी के बतौर कोई खतरे का सिगनल या अन्य कोई संकेत गाड़ी में कोई खराबी होने के बारे में नहीं दिया है।

(ञ) किसी ब्लाक सेक्शन में गाड़ी के खड़ी होने पर लोको पायलट गार्ड के द्वारा ब्रेकयान से चलने का हाथ सिगनल न दिखाने तक पुनः अपनी गाड़ी रवाना नहीं करेगा।

स.नि.4.42/3. यदि स्टेशन पर बिना रूके थ्रू जाने वाली गाड़ी का गार्ड स्टेशन के कर्मचारियों के साथ सिगनल का आदान–प्रदान न करे तो, स्टेशन मास्टर को अगले स्टेशन को गाड़ी को रोकने और कारण का पता लगाने के लिए तुरन्त ब्लाक यंत्र पर 'छः विराम एक' घंटी द्वारा 'रोको और जांच करो' संकेत देना चाहिये तथा टेलीफोन पर सूचित करना चाहिये। खण्ड नियंत्रक को भी सूचित करना चाहिए।

स.नि. 4.42/4. <u>स्टेशन पर बिना रुके गुजरते समय लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को सीटी बजानी चाहिए एवं 'सब ठीक है' सिगनल दिखाना चाहिए</u> –

(i) यदि लोको पायलट या उसका सहायक संकेत का आदान–प्रदान नहीं करता है या सीटी नहीं बजाता है तो सहायक स्टेशन मास्टर तत्काल अगले स्टेशन को सूचित करेगा और 'रोको और जांच करो' (छः विराम एक) घण्टी देगा तथा प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके यह स्पष्ट करेगा कि उक्त संकेत किन परिस्थितियों के कारण दिया गया एवं सेक्शन कन्ट्रोल को भी सूचित करेगा।

(ii) जब गाड़ी का बिना रुके जाना निर्धारित हो तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर ऐसी सूचना प्राप्त होने पर प्रस्थान सिगनलों को वापस "आन" कर देगा किन्तु गाड़ी पास करने के लिए प्रस्थान मार्ग को सेट और पाशित ही रखेगा। यदि समय हो तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए तत्काल प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल से आगे 10–10 मीटर के अन्तर पर तीन पटाखे रखे जायेंगे।

(iii) यदि लोको पायलट प्रस्थान सिगनल पर रुक जाता है और यदि पटाखे रखे गये हों तो उन्हें हटा लिया जायेगा और लोको पायलट से पिछले स्टेशन पर संकेत का आदान–प्रदान न करने या सीटी न बजाने का कारण जानने के बाद गाड़ी को आगे जाने दिया जायेगा। लोको पायलट द्वारा बताया गया कारण नियंत्रक को बताया जायेगा।

(c) All Right Signal also be exchanged between the Cabin staff of Block and Non Block cabins with the Loco Pilot and the Guard of a train, they shall see whether the train is proceeding safe.

(d) In the event of the view of the passing train being obstructed by another train or by vehicle or any other obstruction, the green hand signal shall as far as possible be shown from a place, from where it can clearly be seen by the Loco Pilot and Guard of the train concerned. When, however. two trains are passing through the station simultaneously, it is not possible for the Station Master to cross over and exchange signals with the train which is running on the other side of the stabled load/train, the Station Master shall depute a competent Railway Servant to show All Right Signal.

The Station staff shall take measures to stop the train when any unusual condition endangering safety of the train is noticed.

(e) At stations where frequent shunting movements take place or circumstances warrant otherwise, exceptions should be incorporated in the Working Rules of those stations. However, the cabin staff who are exempted from exchanging hand signals with train crew should be watchful and show danger signal and take steps to stop the train, if anything dangerous is noticed.

(f) In case of a train starting from a station when Guard's signal cannot be seen by Loco Pilot, the Guard may communicate to Loco Pilot on Walkie-Talkie to start the train.

(g) While exchanging the All Right Signals with each other the Loco Pilot and the Guard will wave the Green Hand Signal, before the train starts and just by holding Green Hand signal steadily when the train is in motion.

(h) The Loco Pilot's All Right Signal shall be given by him from his side and Assistant Loco Pilot will exchange the signal from his side with Guard and station staff by showing a green flag steadily by day and a green lamp steadily by night and during thick, foggy or tempestuous weather.

(i) When a train, either stopping or non stopping at a station, has passed a station inclusive of a train halt, the Guard shall look back and satisfy himself that no Danger Signal or other indication is given by any of the Station Staff, as warning that there is anything wrong with the train.

(j) When a train has come to a stand in the block section, the Loco Pilot must not start his train until the Guard has signalled from the brake van to proceed.

S.R. 4.42/3. If the Guard fails to exchange all Right Signal the Station Master on duty should immediately advise the Station in advance and give "Stop and Examine" bell signal (six pause one) through Block Instrument and through telephone explaining the circumstances for giving this signal under exchange of Private Number. The Section Controller will also be advised.

S.R. 4.42/4. <u>The Loco Pilot/Assistant Loco Pilot should whistle and show All Right Signal while running through a Station-</u>

(i) If the Loco Pilot or Assistant Loco Pilot fails to exchange signal or whistle, the Assistant Station Master on duty should immediately advise the station in advance and give " Stop and Examine" Signal (Six pause one) explaining the circumstances for giving this signal under exchange of private number. The Section Controller will also be advised.

(ii) The Station Master in advance on receiving such advice when the train is booked to run through, will put back the departure signal to 'ON but the departure route must be kept set and locked for the passage of the train. If time permits, three detonators 10 meters apart will be placed immediately beyond he starter signal to draw the attention of the Loco Pilot/Assistant Loco Pilot.

(iii) In case the Loco Pilot comes to a stop at the Starter Signal, the detonators, if placed, will be removed and the train allowed to proceed after ascertaining from the Loco Pilot, the reasons for non exchange of signal or of not whistling at the last Station. The reason given by the Loco Pilot will be advised to the Section Controller.

(iv) यदि लोको पायलट प्रस्थान सिगनल पर नहीं रुकता है और पटाखों का विस्फोट करने के बाद प्रस्थान सिगनलों की अवलेहना करते हुए बिना रुके (रन थ्रू) आगे बढ़ जाता है तो स्टेशन कर्मचारियों द्वारा गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करना चाहिए। गार्ड स्टेशन कर्मचारियों से खतरा संकेत मिलने पर गाड़ी को रोक देगा। कर्मचारियों द्वारा उसे दुर्घटना नियमावली के अनुसार अर्थात, लोको पायलट का खतरे की स्थिति में सिगनलों को पार करना, के अन्तर्गत दुर्घटना समझा जायेगा और दुर्घटना नियमावली में निर्धारित पैरा 'एच' अनुसार उपयुक्त कार्यवाही की जायेगी।

(v) इसके साथ–साथ स्टेशन कर्मचारी अगले स्टेशन को "गाड़ी बिना उपयुक्त प्राधिकार के चल रही है" का सिगनल (छः विराम पांच घंटी) देते हुए सूचित करेगा और अगले स्टेशन से आगमन तथा प्रस्थान सिगनल दोनों को उठाने के लिए विशेषरूप में कहेंगे।

(vi) अगले स्टेशन तत्काल सभी सिगनलों को वापस 'आन' स्थिति में कर देंगे और तीन पटाखों को निकट सिगनल से यथासम्भव दूर रखने का प्रबन्ध करेंगे।

स.नि. 4.42/5. बिजली की गाड़ी के मामले में यदि चालक दल 'आलराइट सिगनल' आदान–प्रदान नहीं करता है या स्टेशन से गुजरने वाली गाड़ी में कोई असामान्य स्थिति दिखे तब खण्ड नियंत्रक उस खण्ड के कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा जिसमें गाड़ी का संचालन किया जा रहा है। तब कर्षण शक्ति नियंत्रक उस सेक्शन को विद्युत सप्लाई बन्द करने का प्रबन्ध करेगा।

स.नि.4.42/6 दोहरी लाइन खंड में चलती हुई गाड़ी के लोको पायलट, बगल वाली लाइन पर चलने वाली गाड़ी के गार्ड को सतर्क करने के लिए लगातार सीटी बजाएँगे जिससे वह सतर्कता बरतें और बगल वाली लाइन की गाड़ी को ध्यान से देखें। दोनों लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और गार्ड उसे देखेंगे। यदि कोई असामान्य स्थिति का पता चले तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट तथा गार्ड वाकी–टाकी द्वारा एवं लाल संकेत दिखाकर प्रभावित गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को अवश्य सूचित करेंगे। यदि सब ठीक है तब लोको पायलट से लोको पायलट और गार्ड से गार्ड के बीच आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान किया जायेगा।

4.43. गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा – यात्रा के दौरान और स्टेशनों पर रूकने के समय, प्रत्येक गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा और समय समय पर इस बाबत अपना समाधान करेगा कि पिछला बोर्ड और ब्रेकयान की बत्तियां अपने स्थान पर हैं और आवश्यकतानुसार, वे सभी तेज रोशनी दे रही हैं और गाड़ी हर प्रकार से पूर्ण है और वह सुरक्षित तथा सही रूप से आगे बढ़ रही है।

टिप्पणी – "ब्रेकयान बत्ती" पद के अन्तर्गत बत्ती (टेल लैम्प) भी है।

स.नि.4.43/1. जब किसी वाहन को गाड़ी के पिछले ब्रेकयान के पीछे लगाया जाये, तो गार्ड को उस पर अच्छी तरह से निगाह रखनी चाहिए और यदि वह गाड़ी से कटकर अलग हो जाए तो गाड़ी को सावधानीपूर्वक रोकने के लिए गार्ड को अवश्यक कदम उठाने चाहिये।

स.नि.4.43/2. उस समपार फाटक (लेवल क्रासिंग गेट) से जिस पर फाटक वाला तैनात है, गुजरते समय गार्ड को इस बात का पता लगाने के लिए पीछे जरूर देखना चाहिए कि फाटक वाला खतरे का कोई सिगनल तो नहीं दिखा रहा है।

स.नि.4.43/3. जब कभी कोई गाड़ी स्टेशन पर स्टेशन कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाकर या किसी अन्य साधन द्वारा निश्चित क्रम के विरोध में खड़ी की जाय तो गार्ड गाड़ी को दुबारा चलने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि वह व्यक्तिगत रूप से स्टे, मा. द्वारा गाड़ी रोकने का कारण न जान ले। गाड़ी दुबारा तभी चलायी जाये जब यह सुनिश्चित कर लिया जाये कि गाड़ी आगे चलाने के लिये सब कुछ सुरक्षित है।

4.44. **प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल पर रूकी हुई गाड़ी –**

(1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के किसी गाड़ी को पांच मिनट तक प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल पर खड़ा रखा जाता है तो गार्ड को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और सहायक गार्ड स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए केबिन या स्टेशन पर जाएगा। यदि सहायक गार्ड नहीं है तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट किसी सहायक लोको पायलट को केबिन या स्टेशन पर जाने के लिए प्रतिनियुक्त (डेप्युट) करेगा। केबिन या स्टेशन जाते हुए सहायक गार्ड या फायरमैन या सहायक लोको पायलट स्टेशन की ओर रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाता जाएगा। प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल पर गाड़ी के रुकते ही गार्ड इस बात की जांच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) ठीक तरह प्रदर्शित है और वह गाड़ी के पीछे की ओर सतर्कता से निगाह रखेगा। पंद्रह मिनट या इससे कम समय के बाद, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए, 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 'आफ'कर दिया जाता है या लोको पायलट को सिगनल 'आन' 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।

(iv) In case the Loco Pilot fails to stop at the Starter Signal and runs through after exploding detonators and disregarding the departure signals, the Station Staff should try to attract the attention of the Guard. The Guard on receiving Danger Signal from the Station Staff will stop the train. The Station staff will treat it as an accident under Accident Manual Para (H) i.e. Loco Pilot passing signals at danger and take suitable action as laid down in the Accident Manual.

(v) The Station Staff will at the same time advise the next Station in advance by giving 'train running without proper authority' signal (six pause five) specifically asking the Station in advance to put on both reception and departure signals.

(vi) The Station in advance will immediately put back all signals to 'ON' and arrange to place three detonators as far away from the Home Signal as possible.

S.R. 4.42/5. In the case of and electric engine, the Section controller should advise the Traction Power controller the Section in which the train is working, the TPC will then arrange to 'switch off' the power supply to that section.

S.R. 4.42/6. The Loco Pilot of a running train on double line will whistle continuously to alert the Guard of another train running on adjacent line, so that he may keep vigil and watch the train of adjacent line. Both Loco Pilot /Asstt. Loco Pilot and Guard will watch it. In case, any abnormality noticed both Loco Pilot /Asstt. Loco Pilot and Guard must inform to Loco Pilot and Guard of affected train through walkie-Talkie and showing danger signal. If all is right then All Right Signal will be exchanged between Loco Pilot to Loco Pilot and Guard to Guard.

4.43. Guard to keep a good lookout-During the journey including halts at stations, every Guard shall keep a good look-out and satisfy himself from time to time that the tail board and brake-van lamps are in position and that all brake-van lamps, where required, are burning brightly, that the train is complete in every respect and is proceeding in a safe and proper manner.

Note- The term brakevan lamp" includes "tail lamp".

S.R. 4.43/1. When a vehicle is attached to a train behind the rear brakevan, the Guard must keep a good look out and if it becomes detached, must take steps to stop the train carefully.

S.R. 4.43/2. When passing a manned level crossing gate the Guard must look back to see if the Gateman is exhibiting any danger hand signal.

S.R. 4.43/3. Whenever a train has been stopped out of course by Station staff by exhibiting a hand danger signal or by any other means, Guard of the train shall not authorise the train to re-start unless he has personally ascertained from the Station Master on duty of the cause of the train being so stopped. The train shall be started only after it has been ascertained that everything is safe for the train to proceed.

4.44. Train held up at first stop signal-

(1) When a train has, without an apparent cause, been kept standing at the first Stop signal for five minutes, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle to warn the Guard, and the Brakesman shall proceed to the cabin or station to warn the Station Master. If there is no Brakesman, the Loco Pilot shall depute Assistant Loco Pilot to proceed to the cabin or station to warn the Station Master. The Brakesman or Assistant Loco Pilot Proceeding to the cabin or station shall show a Stop hand signal towards the station. The Guard shall, as soon as the train is stopped at the first stop signal, check up that the tail board or tail lamp is correctly exhibited and shall maintain a vigilant attitude in rear of the train. After fifteen minutes or such less time as may be prescribed by special instructions. the Guard shall, irrespective of whether the cause is apparent or not, proceed to protect the rear of the train in accordance with instructions laid down in Rule 6.03. If in the meantime the signal is taken 'Off' or the Loco Pilot receives the necessary authority to pass the signal in the 'On' position, he shall sound the prescribed code of whistle to recall the Guard and exchange hand signal with him before starting the train.

(2) यदि गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो इस कार्य का पालन लोको पायलट को करना होगा।

स.नि.4.44/1. जब कभी किसी गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल पर 15 मिनट से अधिक रूकना पड़े तो गाड़ी के बचाव के लिए साधारण नियम 6.03 के अनुसार कार्यवाही करनी चाहिए, इसके अलावा जब गाड़ी किसी ऐसे स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर रूकी हो जिसके पीछे कोई टनल हो तो उस अवस्था में यदि गाड़ी को 5 मिनट से अधिक रूकना पड़े तो उसका बचाव अवश्य करना चाहिए।

4.45. लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना –

(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 यथा शक्ति प्रयत्न करेगा।

(2) यदि इंजन को संकेत भेजने के लिए 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 जहां यह संभव है, वह बगल (साइड) बत्तियों को उलटा कर देगा जिससे कि लाल रोशनी इंजन की ओर दिखाई दे।

(3) जब लोको पायलट का ध्यान आकर्षित हो जाता है तब आवश्यक हैंड सिगनल दिखाए जाएंगे।

(4) यदि गाड़ी में निरन्तर ब्रेक व्यवस्था है तो आपतकाल में गाड़ी रोकने के लिए गार्ड उस ब्रेक को धीरे धीरे लगा सकता है।

स.नि.4.45/1. जब कभी स्टेशनों के बीच में किसी गाड़ी को रोकना पड़े तो लोको पायलट एवं गार्ड को अवश्य देखना चाहिए कि गाड़ी किसी सुरक्षित स्थान विशेषरूप से सुरंगों, पुलों और बड़े किनारों (हाई बैंक्स) आदि पर न खड़ी हो।

4.46. यदि 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 के बीच यदि संचार के कोई अन्य साधन हैं तो वह उनका भी उपयोग करेगा।

स.नि.4.46/1. (क) जब कभी स्वचल ब्रेक रहित गाड़ी स्टेशन पर या दो स्टेशनों के बीच खड़ी ढाल पर रूक जाये तो गार्ड को तुरन्त ही हाथ ब्रेक लगाने चाहिए।

(ख) यदि लोको पायलट को ब्रेकयान के हाथ ब्रेकों की सहायता की आवश्यकता हो तो वह तीन छोटी सीटियाँ बजायेगा (उन्हें लगातार दोहरायेगा) और गार्ड को तुरन्त हाथ ब्रेकों को अवश्य लगायेगा। तथापि रूकने के स्थान पर पहुंचते समय, लोको पायलटों को अपनी गाड़ियों को नियंत्रित करने के लिए गार्ड की सहायता पर निर्भर नहीं रहना चाहिए, बल्कि ऐसी सहायता की मांग केवल आपात स्थिति में ही करनी चाहिए।

4.47. गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना –

(1) यदि लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक सीटी बजाता है तो गार्ड तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगाएंगे।

(2) यदि गाड़ी तेज ढाल पर उतर रही है और गाड़ी की चाल इकसार (स्टेडी) करने की आवश्यकता है तो गार्ड अपने हैंड ब्रेकों द्वारा लोको पायलट की सहायता करेंगे।

4.48. इंजन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति – यदि गाड़ी स्टेशन की 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 नहीं काटेगा। गार्ड ऐसी अनुमति देने से पहले स्वयं इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह से कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।

परन्तु जहां कही संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहां विशेष अनुदेशों द्वारा इंजनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णतः निषेध लगाया जा सकता है।

(2) In the case of a train not accompanied by a Guard, these duties shall devolve on the Loco Pilot.

S.R.4.44/1. Whenever the detention to a train at the first stop signal exceeds 15 minutes necessary action to protect the train shall be taken in accordance with G.R. 6.03. Provided further when a train is detained at the first stop signal of a Station having a tunnel in rear, the train shall be protected if the detention is likely to exceed 5 minutes.

4.45. Attracting attention of Loco Pilot-

(1) If any Guard sees reason to apprehend danger or considers it necessary for any reason to stop the train, he shall use his best endeavors to attract the attention of the Loco Pilot.

(2) In the absence of other means of communications with the engine, a Guard desiring to attract the Loco Pilots attention shall apply his hand brake sharply and as suddenly release it, and wherever possible, he shall reverse the side lamps to show red towards the engine.

(3) When the attention of the Loco Pilot has been attracted, the necessary hand signals shall be shown.

(4) If the train is fitted with continuous brake, the Guard may, in case of emergency, apply such brake gradually to stop the train.

S.R. 4.45/1. Stopping of trains between stations- Whenever a train has to be stopped between stations, the Loco Pilot and Guard must see to the extent feasible, that it is not stopped in an exposed position particularly on tunnels, bridges and high banks Gradient etc.

4.46. Assistance from Guard's hand brake-When the Loco Pilot requires the assistance of Guard's hand brake, he shall sound the prescribed, code of whistle, it necessary repeatedly, or, if a brake whistle is provided, sound such whistle, and shall also use other means of communication, if provided, between the loco Pilot and the Guard.

S.R. 4.46/1. (a) The Guard must promptly apply the hand brakes whenever a non-automatic brake train comes to a stand at a station or between stations on a steep gradient.

(b) Should the Loco Pilot of a train require the assistance of the hand brakes o the brakevans, he will give three short whistles (to be continuously reputed) and the Guard must apply the brakes promptly. Loco Pilots, however, must not rely on assistance from Guard's in controlling their trains when approaching a stopping place, but must call for such assistance as an emergency measure only.

4.47. Application of Guard's hand brake-

(1) When the Loco Pilot sounds the prescribed code of whistle or the brake whistle, the Guards shall immediately apply their hand brakes.

(2) When a train is travelling down a steep incline, the Guard shall, if necessary to steady the trains, assist the Loco Pilot with their hand brakes.

4.48. Permission of Guard to detach engine from train-When a train has been brought to a stand outside station limits or any where on a grade, the Loco Pilot shall not detach his engine from the train without the permission of the Guard, who before giving such permission, shall satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be necessary or prescribed by special instructions.

Provided that detaching of engines from trains in such cases may be prohibited altogether under special instructions wherever considered necessary in the interest of safety.

स.नि.4.48/1. आपात स्थिति अर्थात् पुल की जाँच करने अथवा यात्री गाड़ी के जलते हुए कोच/कोचों को गाड़ी से काट कर अलग करने अथवा जब आगे सेक्शन में अशक्त गाड़ी की सहायता के लिए इंजन भेजना जरूरी हो, को छोड़कर यात्री गाड़ी के इंजन को गाड़ी से काटकर अलग नहीं करनाा चाहिए अथवा गाड़ी को अलग–अलग भागों में नहीं बाँटनाा चाहिए।

(क) गार्ड का पिछला ब्रेकयान एवं अगला ब्रेकयान जहां लगा हो, के हाथ (हैंड) ब्रेकों को अच्छी तरह से कस देना चाहिए।

(ख) गाड़ी में लगे माल डिब्बों के हाथ (हैंड) ब्रेकों को ठीक प्रकार से लगा देना (पिन डाउन) चाहिए।

(ग) यदि कोचिंग वाहन में हाथ (हैंड) ब्रेक लगे हों, तो उन्हें मजबूती से कस देना चाहिए।

(घ) पच्चड़ों को उतार की दिशा में रेक के सबसे आगे वाले पहियों के नीचे कसकर अवश्य लगा देना चाहिए, यथा संभव अधिकतम निर्वात/ऐयर प्रेशर उत्पन्न करना चाहिए और इंजन की सहायता से गाड़ी को उतार की दिशा की ओर लोड को धीरे से खींचने अथवा ढकेलने का प्रयत्न करना चाहिए। इस बात को सुनिश्चित करने के पश्चात कि लोड इतना कस दिया गया है कि वह हिल डुल नहीं सकता निर्वात/ऐयर प्रेशर को गिराया जायेगा और संबंधित एंगिल काक को बंद किया जायेगा। इंजन को गाड़ी से काट कर अलग करना और उसे गाड़ी में पुनः लगाने के मध्य का समय 45 मिनट से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ड.) घाट सेक्शनों पर स्टेशनों के बीच इंजन को गाड़ियों से काटकर अलग नहीं करना चाहिए।

(च) जब जलते हुये वाहन को गाड़ी से काट कर अलग करना आवश्यक हो और जब उपर्युक्त मद (घ) में बताये गये पूर्वोपायों को पूरी तरह से बरतना संभव न हो तो गार्ड एवं लोको पायलट पच्चड़ों को समुचित ढंग से उपयोग में लाने के लिए जिम्मेदार होंगे, जिससे गाड़ी के हिस्से लुढ़क करके आपस में न टकरा सकें।

4.49. गाड़ी को चलाना तथा रोकना – लोको पायलट अपनी गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिए चलाएगा और रोकेगा।

स.नि.4.49/1. लोको पायलटों को गाड़ियां रोकने में गार्ड पर सहायता देने के लिए निर्भर नहीं रहना चाहिए। उन्हें अपनी गाड़ियों पर पूर्ण नियंत्रण रखना चाहिए जिससे वे गाड़ियों को रोक सिगनल की "आन" स्थिति पर या इंजीनियरिंग रोक संकेतक पर, जैसी आवश्यकता हो, बिलकुल रोक सकें। लोको पायलट सावधानी रखेंगे कि उनकी गाड़ियां रोक बोर्डों या प्रस्थान सिगनलों या गाड़ी रूकने के निश्चित स्थान से आगे न निकल जाएं। सवारी गाड़ियों के मामले में उन्हें यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सवारी डिब्बे प्लेटफार्म से आगे न निकल जाएं।

4.50. इंजन की सीटी बजाना –

(1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, लोको पायलट सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में सीटी के लिए निर्धारित कोड के अनुसार इंजन की सीटी बजाएगा, अर्थात् :–

(क) इंजन को चलाने से पहले,

(ख) सुरंग में प्रवेश करते समय, तथा

(ग) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(2) इंजन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

स.नि.4.50/1. इंजन के सीटी संकेत –

(क) इंजन के प्राधिकृत सीटी संकेत (सिगनल) निम्नलिखित हैं। ये सीटी संकेत (सिगनल) इंजन लोको पायलटों को अवश्य बजाने चाहिए।

सीटी कूट (कोड)

क्रमांक	इंजन की सीटी का कूट (कोड)	संकेत
1.	0	(क) रवाना करने के पूर्व – (i) सहायक/उच्चालक (बैंकिंग) इंजन के लोको पायलट को संकेत (सिगनल) देने लिये कि अगले इंजन का लोको पायलट गाड़ी रवाना करने के लिये तैयार है। (ii) सहायक/उच्चालक (बैंकिंग) इंजन के लोको पायलट द्वारा अगले इंजन के लोको पायलट को पावती देने के लिए (iii) लोको यार्ड में इंजन रवाना होने की स्थिति में अथवा इंजन कार्य पूरा होने पर। (iv) लोको यार्ड में इंजन जाने की स्थिति में

S.R. 4.48//1. The engine of the train carrying passengers must not be detached or the train divided in section except in an emergency i.e. for testing a bridge or for isolating burning coach/coaches on a train carrying passengers or when the engine is required to assist a disabled train in the section ahead.

(a) Hand brakes in the Guard's brakevan at the rear and in the front brakevan, where provided, must be securely screwed on.
(b) Hand brakes of any goods vehicles on the train must be securely pinned down.
(c) Hand brakes, if provided, on coaching vehicles must be securely applied.
(d) The wedges must be securely applied under the furthermost wheels of the rake in the direction of falling gradient. Vacuum/air pressure must be created to the maximum extent possible, and an attempt made to lightly pull or push the load with the engine in the direction of the falling gradient. Only after it had been ensured that the load is securely restrained against movement, will the vacuum/air pressure, be dropped and concerned angle cock is closed and the engine detached. The interval from, the time, the engine is detached to the time it is again attached to the train must not exceed 45 minutes.
(e) On the Ghat Section, Locomotives must not be detached from train between stations.
(f) when it is necessary to isolated a burning coach and where the precautions as in item (d) above cannot be undertaken in detail, the Guard and the Loco Pilot, of the train will be responsible for using the wedges to the best advantage in order to prevent parts of the train colliding against each other by running away.

4.49. Starting and stopping of train- The Loco Pilot shall start and stop his train carefully and without jerk.

S.R. 4.49/1. Loco Pilots shall not depend on Guards to assist in pulling up trains. They should have their trains fully under control, so as to bring them to a dead stop at stop Signals in 'On' position, or engineering Stop indicators as necessary. Loco Pilots shall be careful not to overshoot the stop boards or Starting signals or the spot where a train is required to come to a stand. When working passenger trains they should ensure that the passenger bogies do not overshoot the platform, if possible.

4.50. Sounding of engine whistle-

(1) Except under special instructions, the Loco Pilot shall always sound the whistle of the engine according to the prescribed code of whistle-
(a) before putting an engine in motion;
(b) when entering a tunnel; and
(c) at such other times and places as may be prescribed by special instructions.
(2) Engine whistle code shall be prescribed under special instructions.

S.R. 4.50/1. Engine Whistle Signals:

(a) The following are the authorised engine whistle signals, which must be sounded by engine Loco Pilots:

Whistle Code

S.No.	Code of Engine whistle	Indication
1.	0	(a) Before starting- (i) Indication to Loco Pilot of assisting / banking engine that the Loco Pilot of leading engine is ready to start. (ii) Acknowledgement by the Loco Pilot of assisting/banking engine to leading engine. (iii) Engine ready to leave loco yard or after completing loco work. (iv) Engine ready to go to loco yard.

क्रमांक	इंजन की सीटी का कूट (कोड)	संकेत
		(ख) गाड़ी चलने के दौरान :– (i) दूसरे इंजन की सहायता की आवश्यकता न होने पर (ii) सहायक/उच्चालक (बैंकिंग) इंजन के लोको पायलट द्वारा पावती देना, कि सहायता बन्द कर दी गयी है।
2.	00	(क) गार्ड के सिगनल के लिए (ख) गार्ड द्वारा सिगनलों का आदान–प्रदान न करने पर (ग) स्टेशन कर्मचारियों द्वारा सिगनलों का आदान–प्रदान न करने पर।
3.	–0	(क) गार्ड द्वारा ब्रेक को रिलीज (मुक्त) करने के लिए (ख) स्टेशन/बीच खंड से गाड़ी या इंजन चलाने के पूर्व। (ग) साइडिंग में गाड़ी को पीछे करने के बाद मेन लाइन क्लियर है, यह संकेत देने के लिए।
4.	000	(क) गार्ड द्वारा ब्रेक लगाने के लिए। (ख) गाड़ी नियंत्रण के बाहर हो गयी है, गार्ड सहायता करे।
5.	0000	(क) जब दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा अन्य असाधारण कारणों की वजह से गाड़ी आगे नहीं जा सकती है। (ख) पीछे की ओर से गाड़ी का बचाव करने के लिए।
6.	– – 00	गार्ड को इंजन में बुलाने के लिए।
7.	0 – 0	(क) टोकन न मिलने पर। (ख) टोकन चूक जाने पर। (ग) गलत प्रस्थान प्राधिकार मिलने पर। (घ) उपयुक्त प्राधिकार मिलने पर रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने पर।
8.	–	(क) रवाना होने के पूर्व – घाट सेकशन पर निर्वात/एयर प्रेशर पुनः निर्मित किये जाने पर एवं पच्चड़ हटा देने के लिए। (ख) स्वचल रोक सिगनल को पार करने पर। (ग) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल (आई.बी.एस.) "आन" स्थिति में पार करने पर, जब सिगनल के खम्बे पर उपलब्ध टेलीफोन खराब हो और लोको पायलट पिछले स्टेशन से संपर्क करने में असमर्थ है। (घ) गाड़ी चलने के दौरान – गार्ड के सिगनल की पावती देने के लिए।

9(क) सीटी बोर्ड :

(क) लोको पायलट को आगे आने वाले समपार फाटक की पूर्व चेतावनी देने और सीटी/हार्न बजाकर लाइन पर काम करने वाले कर्मचारियों को सतर्क करने तथा गेटमैन और समपार फाटक पर सड़क उपयोगकर्ताओं को आने वाली गाड़ी के बारे में सचेत करने की दृष्टि से सीटी बोर्ड लगाए गए हैं। लोको पायलट "डब्ल्यू" (सीटी) बोर्ड से कार्यस्थल तक रुक–रुक कर सीटी/हार्न बजाएगा। बिना कर्मचारी वाले समपार फाटकों पर लोको पायलट 'डब्ल्यू/एल' बोर्ड से 'आर डब्ल्यू/एल' बोर्ड तक रुक–रुक कर और 'आर डब्ल्यू/एल' बोर्ड से समपार फाटक तक लगातार सीटी बजाएगा और कर्मचारी वाले समपार फाटकों पर 'डब्ल्यू/एल' बोर्ड से समपार फाटक तक रुक–रुक कर सीटी बजाएगा।

(ख) सीटी बोर्डों के प्रकार –

सीटी बोर्ड तीन प्रकार के होते हैं। पीले रंग से पेंट किए गए 0.60 मीटर के वर्गाकार बोर्ड पर काले पेंट से संबंधित अक्षर लिखा हुआ होगा और यह बोर्ड पटरी की सतह से बोर्ड के निचले भाग तक 2.0 मीटर ऊँचे खंभे पर लगाया जाएगा और इस खंभे पर 0.3 मीटर ऊँची सफेद एवं काली पट्टी पेंट होगी। भारतीय रेल रेलपथ नियमावली के अनुबंध 9/15 में उल्लेखानुसार सीटी बोर्ड द्विभाषी रूप में होना चाहिए और इसे रेलपथ के समीप लगाया जाना चाहिए। बोर्ड रात के समय प्रकाशित नहीं होगा।

S.No.	Code of Engine whistle	Indication
		(b) On run- (i) Assistance of other engine not required. (ii) Acknowledgement of Loco Pilot of assisting/ banking engine that assistance stopped.
2.	00	(a) Call for Guard's signal. (b) Signals not exchanged by Guard. (c) Signals not exchanged by station staff.
3.	– 0	(a) Guard to release brakes. (b) Before starting engine or a train from station/ mid-section. (c) Main line clear after backing into siding.
4.	000	(a) Guard to apply brakes. (b) Train is out of control, Guard to assist
5.	0000	(a) Train cannot proceed on account of accident/ failures, obstruction or other exceptional cause. (b) Protect train in rear.
6.	– – 00	Call for Guard to come to engine.
7.	0 – 0	(a) Token not received. (b) Token missed (c) With wrong 'authority to proceed' (d) Passing Stop signal at 'ON' on proper authority.
8.	–	(a) Before Starting-Vacuum/pressure recreated on ghat section, remove sprag. (b) Passing an automatic stop signal. (c) Passing an intermediate block stop signal at 'On' when telephone provided on the signal posts in out of order and the Loco Pilot is thus unable to contact the station in rear. (d) On run -Acknowledgment of Guard's signal.

9(A) WHISTLE BOARDS

(a) Whistle boards are provided with a view to pre warn the Loco Pilot about an approaching level crossing and for sounding the whistle/horn to warn the staff who may be working on the line, as well as the gateman and road users at level crossings about the approaching train. The Loco Pilot shall sound the whistle/horn intermittently upto the site of work from 'W' board. At unmanned level crossings, an intermittent whistle from W/L Board to RW/L Board and continuous whistle from RW/L Board upto level crossing and at manned level crossings an intermittent whistle from W/L board upto level crossing shall be sounded.

(b) Types of whistle boards-

There are three types of whistle boards. The board shall consist of a 0.60 m. square board painted in yellow with appropriate letters in black and fixed on a post painted with 0.3 m. high bands of white and black keeping the underside of the board at a height of 2.0 m above rail level. The whistle boards should be bilingual as mentioned in Annexure-9/15 of IRPWM and erected along the track. The board shall not be illuminated at night.

(i) चित्र (क) के अनुसार ब्राड गेज लाइन पर जहाँ लाइन के आगे की दृश्यता 800 मीटर या उससे कम दूरी तक सीमित है वहाँ 0.3 मीटर ऊँचे साइज के ''डब्ल्यू'' अक्षर वाले सीटी बोर्ड को कर्वों और कटिंगों के समीप लगाया जाएगा।

(ii) चित्र (ख) के अनुसार समपार फाटक के दोनों ओर 600 मीटर की दूरी पर 0.25 मीटर ऊँचे साइज का ''डब्ल्यू/एल'' अक्षर वाला सीटी बोर्ड सभी समपार फाटकों के पहले लगाया जाएगा।

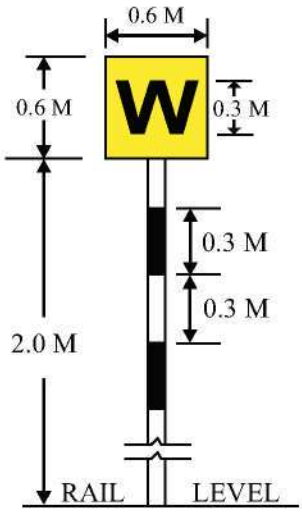


FIG - A

Whistle Board at Curves & Cuttings

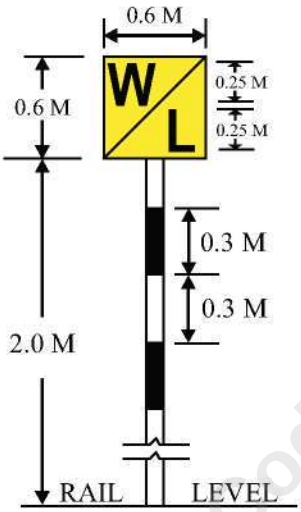


FIG - B

Whistle Board at Level Crossing

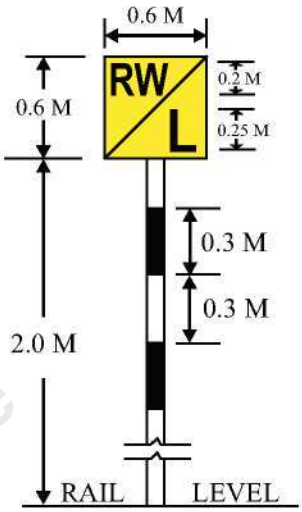


FIG - C

Repeater Whistle Board at Level Crossing

(iii) रिपीटर सीटी बोर्ड चित्र (ग) के अनुसार 'आर डब्ल्यू/एल' अक्षर वाला (0.2 मीटर ऊँचे साइज का आर एवं डब्ल्यू और 0.25 मीटर ऊँचे साइज का एल लिखा हुआ) डब्ल्यू/एल बोर्डों के बाद बिना कर्मचारी वाले समपार फाटकों के पहले समपार फाटक के दोनों ओर 250 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा।

टिप्पणी : यदि किसी समपार फाटक का 'डब्ल्यू/एल' बोर्ड, दूसरे समपार फाटक के आर डब्ल्यू/एल बोर्ड के समीप लगा है अथवा लगातार सीटी बजाने के क्षेत्र (अर्थात समपार के 250 मीटर के अंदर लगा है), तब 'आर डब्ल्यू/एल' बोर्ड के सीटी कोड का पालन किया जाएगा।

——— लगातार

(ख) पीछे की ओर गाड़ी का बचाव कर रहे रेल कर्मचारी को बुलाने के लिए।
(ग) जब सामग्री गाड़ी (मटेरियल ट्रेन) चलने के लिए तैयार हो
(घ) बिना रूके स्टेशन से सीधे गुजरने पर।
(ड.) 'आन' स्थिति में रोक सिगनल के निकट पहुँचने पर
(च) रोक सिगनल पर रोके जाने पर या
(छ) जब कुहासा, तूफान या किसी अन्य कारण से सिगनल स्पष्ट रूप से दिखायी न दे।

10. – 0 – 0
(क) गाड़ी के विखंडित हो जाने पर।
(ख) गाड़ी के अपूर्ण स्थिति में आने पर।

11. 00 –
(क) खतरे की जंजीर खींची जाने पर।
(ख) इंजन में अपर्याप्त निर्वात/एयर ब्रेक प्रेशर होने पर।
(ग) गार्ड द्वारा निर्वात ब्रेक/एयर प्रेशर ब्रेक लगाने पर।
(घ) अन्तः संचरण उपकरण का इस्तेमाल किए जाने पर।

12. – –
पैन्टोग्राफ को उठाने के लिए। इसकी पावती दूसरे इंजन द्वारा दी जानी चाहिए।

(i) Whistle board as per fig (A) with the letter 'W' of size 0.3 m. high shall be provided on approaches of curves and cuttings at a point from where visibility of the line ahead is limited to 800 m or less on BG.

(ii) Whistle boards as per fig (B) with the letter (W/L) of size 0.25 m. high shall be provided on the approaches of all level crossings at a distance of 600 meters on either side of the level crossing.

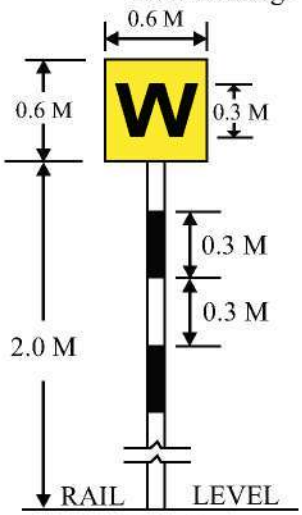


FIG - A

Whistle Board at Curves & Cuttings

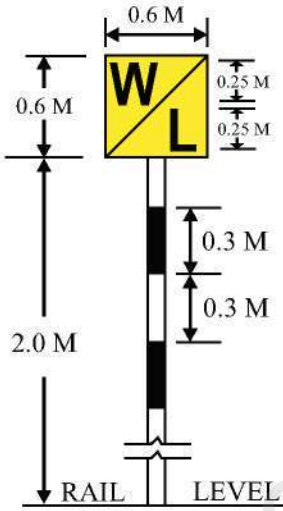


FIG - B

Whistle Board at Level Crossing

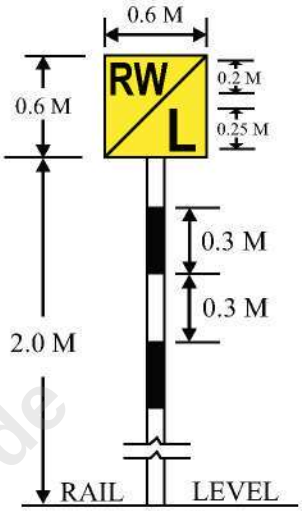


FIG - C

Repeater Whistle Board at Level Crossing

(iii) Repeater whistle boards as per fig (C) with the letter "RW/L" (R&W of size 0.2 m high and 'L' of size 0.25 m high) shall be provided on the approaches of unmanned level crossings at a distance of 250 m. on either side followed by W/L boards.

Note- If 'W/L' board of one LC is located near the RW/L board or within the continuous whistling zone of another LC (i.e., within 250 m. of LC), then the whistling code of RW/L board shall be followed.

	——— Continuous	(b) Recall railway servant protecting train in rear. (c) Material train ready to leave. (d) Running through a station. (e) Approaching a Stop signal at 'On' (f) Detained at a Stop signal. (g) When in consequence of fog, storm or any other any other reason the view of signals is obstructed.
10.	– 0 – 0	(a) Train parting. (b) Train arriving incomplete
11.	00–	(a) Alarm Chain pulled (b) Insufficient vacuum/air pressure in engine (c) Guard applies vacuum/air brake (d) Intercommunication apparatus used.
12.	– –	Raise pantograph. To be acknowledged by the other engine.

13.	– 0 –	पैन्टोग्राफ को नीचे गिराने के लिए। इसकी पावती दूसरे इंजन द्वारा दी जानी चाहिए।
14.	– 00	(क) जब सिगनल का हत्था नीचे झुका हो परंतु बत्ती बुझ गयी हो। (ख) सिगनल का हत्था गलत/अपर्याप्त रूप से "आफ" स्थिति में होने पर। (ग) सिगनल के बिगड़ जाने पर।
15.	– – –	उल्लंघन चिन्ह पार न किये जाने पर।
16.	00000000000	(क) खतरे की आशंका होने पर। (ख) आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को खतरे का सिगनल देने पर जब किसी कारण से उसका रास्ता अवरोधित हो। (ग) इकहरी लाइन सेक्शन पर कार्य करने के दोरान पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने पर अथवा दोहरी लाइन पर जब इकहरी लाइन का कार्य संचालन प्रारंभ कर दिया जाए। (घ) दोहरी लाइन पर गलत दिशा में चलने पर या स्वचल ब्लाक सिगनलिंग क्षेत्र में सिगनल की दिशा के विरूद्ध या इकहरी लाइन पर स्वचल ब्लाक सिगनल वाले क्षेत्र में स्थापित (सुव्यवस्थित) दिशा के विरूद्ध होने पर।

Indiarailinfo

टिप्पणी :– छोटी सीटी के लिए उपर्युक्त सिगनलों को '0' और लम्बी सीटी के लिए "–" द्वारा स्पष्ट किया गया है।

स.नि.4.50/2. प्रस्थान स्टेशन पर इंजन के ड्राइविंग कैब का हार्न/सीटी खराब हो जाये तो इंजिन को खराब समझा जायेगा और दूसरे इंजिन का प्रबन्ध किया जायेगा। यदि इस प्रकार की खराबी रास्ते में होती है। तो लोको पायलट प्रथम स्टेशन पर गाड़ी खड़ी करेगा और स्टेशन मास्टर को इस खराबी के बारे में सूचित करेगा स्टेशन मास्टर लोको पायलट द्वारा मेमो मिलने के बाद नियंत्रक को सूचित करेगा जो कि सहायता इंजिन का प्रबन्ध करेगा, यदि कर्षण लोको नियंत्रक पावर नियंत्रक द्वारा सहायता इंजन उपलब्ध न होने पर गाड़ी को इसी इंजन से आगे जाने के लिये अधिकृत किया जाय तो लोको पायलट दृश्यता साफ रहने पर 25 कि.मी.प्र.घ. और दृश्यता साफ न होने पर 10 कि.मी.प्र.घं. गतिप्रतिबंध का पालन करेगा। इस परिस्थिति में खराब इंजन को पहले उपलब्ध अवसर पर ही बदल देना चाहिए।

4.51. लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत – जब गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के बीच घंटी संचार की व्यवस्था है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जाएगा।

4.52. पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना – लोको पायलट या सहायक लोको पायलट स्टेशन यार्ड या सुरंग में से पार होते समय या जब इंजन पुल पर हो, तब पानी, आग या सिंडर बाहर नहीं फेंकेगा।

4.53. होज पाइप या वाटर कालम की भुजा – किसी टंकी या वाटर कालम से पानी लेने के बाद लोको पायलट का यह कर्तव्य है कि वह होज पाइप या भुजा को लाइन के ऊपर से अलग हटा दे और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बांध दे।

4.54. यात्री – प्रत्येक गार्ड गाड़ी में चढ़ने तथा उतरने वाले यात्रियों को पूरी सहायता देगा।

13.	–0–	Lower pantograph. To be acknowledged by the other engine.
14.	–00	(a) Signal arm lowered but light extinguished. (b) Signal arm improperly / insufficiently taken 'Off'. (c) Defective signal..
15.	–––	Fouling mark not cleared.
16.	00000000000 (Frequently)	(a) Apprehension of danger. (b) Danger Signal to the Loco Pilot of an approaching train whose path is fouled or obstructed for any reason. (c) While working on a single line section during total failure of communication or when single line working is introduced on a double line section. (d) Moving in wrong direction on a double line or against the signalled direction in the automatic block signalling territory or against the established direction in the automatic block signalling territory on single line.

Note : The signals above are illustrated by '0' for a short whistle and '–' for a long whistle.

S.R. 4.50/2. In case of failure of horn/whistle of the driving cab of engine at originating station, the engine should be treated as failed and another engine should be provided. If the defect develops enroute, the Loco Pilot should stop at first approaching station and should inform the Station Master about the defect. The Station Master, on getting memo from the Loco Pilot, will advise controller who will arrange relief loco. If the same loco is allowed to work by Traction Loco Controller/Power Controller due to non availability of relief loco, the Loco Pilot will observe a speed restriction of 25 KMPH if view ahead is clear and a speed restriction of 10 KMPH when view ahead is not clear due to any reason. In such cases defective locomotive should be changed at first available opportunity.

4.51. Bell signals between Loco Pilot and Guard-When bell communication is provided between the Loco Pilot and the Guard of the train, bell signal code, as may be prescribed by special instructions, shall be used.

4.52. Throwing out water, fire or cinders-A Loco Pilot or Assistant Loco Pilot shall not throw out water, fire or cinders when passing through a station yard or tunnel, or when on a bridge.

4.53. Hose or water crane-After taking water from a tank or water column, the Loco Pilot shall see that the hose or arm is left clear of the line and, when it is provided with fastenings, properly secured.

4.54. Passengers - Every Guard shall give his best assistance to passengers entraining and detraining.

छ. गाड़ी के पहुँचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.55. पावर बंद करना – गाड़ी रोकते समय लोको पायलट लाइन के उतार–चढ़ाव मौसम की स्थिति पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लंबाई और भार का विशेष ध्यान रखते हुए यह निश्चित करेगा कि पावर कहां बंद की जाए।

4.56. गार्ड ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह बचाकर ही खड़ी की जाए – यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो गार्ड यह ध्यान रखेगा कि जहां तक संभव है उसकी गाड़ी का अंतिम वाहन सब काँटों और कैचिंयों (क्रासिंग) के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्ग) से बचकर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अवरूद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स.नि.4.56/1. <u>गार्ड देखेगा कि गाडी उल्लंघन चिन्हों को पार (क्लियर) करके खडी है –</u>

(क) गाड़ी का गार्ड सत्यापित करेगा कि गाड़ी पूरी है और उल्लंघन चिन्हों को पार करके खड़ी है।
उन स्टेशनों पर जहां दो या अधिक केबिन हैं, गाड़ी आने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन एवं उल्लंघन चिन्हों के अन्दर खड़ी होने को सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी संयुक्त रूप से गाड़ी के गार्ड एवं आगमन सिरे के केबिन मास्टर/केबिनमैन की होगी उन स्टेशनों पर जहां केबिन नहीं है वह यह जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर एवं गार्ड की होगी।

(ख) उन सभी मामलों में जब गाड़ी पूरी न आयी हो अथवा उसने उल्लंघन चिन्हों को पार (क्लियर) न किया हो, तो गार्ड स्टेशन मास्टर अथवा पास वाली केबिन के केबिन कर्मचारियों को खतरे के हाथ सिगनल दिखायेगा। उल्लंघित लाइन पर संचालन रोकने के लिए वह खतरे का सिगनल दिखाते हुए स्टेशन अथवा केबिन की ओर बढ़ेगा।

(ग) जब स्टेशन मास्टर/केबिन स.स्टे.मा/केबिन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत अवलोकन करने पर अथवा सेक्शन क्लियर बताने वाले 'संकेतक' (जो कि पैनल या स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर के पास लगाए गए हैं।) को देखकर यह निश्चित नहीं किया जा सकता है कि गाड़ी उल्लंघन चिन्हों के अन्दर अन्तिम वाहन में लगी पिछली बत्ती एवं पिछली तख्ती सहित पूरी आ गई है। स्टेशन मास्टर/केबिन स.स्टे.मा./केबिन मास्टर सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा गार्ड के पास गाड़ी के फाउलिंग मार्क अंदर टेल लैम्प/टेल बोर्ड सहित पूर्ण आगमन को प्रमाणित करने के लिए पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर भेजेगा।
यदि दृश्यता साफ नहीं है तो ट्रेन इन्टैक्ट रजिस्टर को पहले से ही भेजना चाहिए। अन्तिम वाहन उल्लंघन चिन्हों के अन्दर खड़ा है इसे सत्यापित करने के बाद गाड़ी का गार्ड गाड़ी इन्टैक्ट रजिस्टर में अपनी गाड़ी की प्रविष्टि के सामने उपयुक्त कालम में हस्ताक्षर करेगा जिसमें निम्न लिखित कालम होंगे।

दिनांक	गाड़ी नम्बर	लाइन नम्बर	आगमन समय	उल्लंघन चिन्हों के अन्दर गाड़ी के पूर्ण रूप से आने के प्रमाण स्वरूप गार्ड के हस्ताक्षर

(घ) इसके बाद प्वाइन्टस् मैन, स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर के साथ सब ठीक है सिगनल का आदान प्रदान करेगा। प्वाइंटस मैन से सब ठीक है सिगनल का आदान प्रदान करने एवं सब ठीक है सिगनल प्राप्त होने के बाद स्टे. मा./केबिन स्टे. मास्टर/केबिन मास्टर द्वारा ब्लाक सेक्शन क्लियर करने का संकेत दिया जा सकता है।
यदि प्वाइंटस् मैन केबिन मैन से सब ठीक है सिगनल का आदान प्रदान करता है तो केबिन मैन गाड़ी के पूरी तरह आ जाने की खबर प्राईवेट नम्बरों के साथ स्टेशन मास्टर को देगा, जिसके प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन क्लियर करने का संकेत कि गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गई है सिगनल दे सकता है।

(ड.) रूकने वाली गाड़ी का गार्ड यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी का बचाव करने वाले सभी पिछले दृश्य सिगनलों को 'आन' स्थिति में कर दिया गया है। रात्रि के समय सिगनलों की पिछली रोशनी को देखकर इसे सत्यापित किया जा सकता है। सिगनलों के 'आफ' स्थिति में होने पर, गार्ड को तुरन्त इसकी सूचना स्टेशन मास्टर अथवा केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को जरूर देनी चाहिए और यदि जरूरी हो तो अपनी गाड़ी का बचाव करना चाहिए।

(च) यदि पिछली फाउलिंग मार्क पार (क्लियर) नहीं किया गया है तो स्टेशन मास्टर तुरन्त गाड़ी को आगे खींचने की कार्रवाई करेगा जिससे फाउलिंग मार्क पार (क्लियर) हो जाए। जब तक फाउलिंग मार्क पार (क्लियर) नहीं किया जाता तब तक स्टेशन मास्टर निकट वाली लाइन पर जिसका उल्लंघन हुआ है, किसी भी प्रकार के संचालन की अनुमति नहीं देगा।

G. Duties of staff on Arrival

4.55. Shunting off power-In stopping a train, the Loco Pilot shall determine where to shut off power by paying particular attention to the gradient, the state of the weather, the condition of the rails, the brake power and the length and weight of the train.

4.56. Guard to see that train is stopped clear of fouling marks-When a train comes to a stand at a station, the Guard shall see that, wherever possible, the last vehicle of his train has cleared the fouling marks of all points and crossings. If not, he shall inform the Station Master at once and exhibit Stop hand signal to prevent any movement on the fouled line.

S.R. 4.56/1. Guard to see train clear of fouling marks-

(a) The Guard of the train shall verify that the train is complete and is standing clear of the fouling marks.

At a station where two or more cabins are provided, when a train comes to a stand, the duty of ascertaining that the train has arrived complete and standing clear of fouling mark will devolve jointly upon Cabin Master/Cabinman of reception end and Guard. At other stations where cabins are not provided this duty devolves with Station Master and Guard.

(b) In all cases where train has not arrived complete, or has not cleared the fouling marks, Guard shall display a hand danger signal to the Station Master or the Cabin staff of the cabin nearer to him. He shall proceed exhibiting a danger signal towards the station or the cabin, to prevent movement on the fouled line.

(c) When the complete arrival of a train inside the fouling marks with tail lamp/tail board on the last vehicle cannot be ascertained by the Station Master/Cabin ASM/Cabin Master/Cabinman either by personal observation or by observing indications for "section clear" provided on panel or with SM/Cabin Master, the Train Intact Register shall be sent by the Station Master/Cabin ASM/Cabin Master to the Guard through a competent railway servant to certify the complete arrival of the train inside the fouling marks with tail lamp/tail board on the last vehicle. In case of poor visibility of obstructed view., Train Intact Register should be sent in advance. The Guard of the train after verifying that the last vehicle stands inside the fouling marks shall append his signature in appropriate column against the entry of his train in the Train Intact Register, which shall have the following columns-

Date	Train No.	Line No.	Time of arrival	Guard's signature in token of the complete arrival of the train inside the fouling marks.

(d) The Pointsman/Porter shall then exchange 'all-right' signal with the station Master/Cabin ASM/Cabin Master/Cabinman, The 'Train out of section' signal may be given by the Station Master/Cabin ASM/Cabin Master after he receives the 'all-right' signal from the Pointsman/Porter. In case, the Pointsman/Porter exchanges all right signal with the Cabinman, the latter shall inform the Station Master about the complete arrival of the train supported by a Private Number on receipt of which the Station Master may give the 'Train out of section' signal.

(e) The Guard of a stopping train shall also see that all visible signals in rear protecting his train have been placed to the 'On' Position. At night this can be verified by looking at the back light of the signal in semaphore signaling territory. In the event of a signal bearing in the 'Off' position, the Guard must immediately inform the Station Master or the Cabin Assistant Station Master/Cabin Master/Cabinman and, if necessary, protect his train.

(f) If the fouling marks in the rear are not clear, the Station Master will take immediate steps to draw the train forward and get the fouling marks cleared. The Station Master shall not allow any movement on the adjacent lines, which are infringed until the fouling marks are cleared.

स.नि.4.56/2. जब दो या दो से अधिक गाडियां क्रास कर रही हों या एक गाडी दूसरी गाडी से आगे जा रही हो तो गार्ड का कर्तव्य –

(क) किसी नान–इण्टरलाक्ड स्टेशन पर जब दो गाड़ियां क्रास कर रही हों या एक गाड़ी दूसरी गाड़ी के आगे जा रही हो तो पहले आने वाली गाड़ी के गार्ड को पूरी गाड़ी फाउलिंग मार्क के अंदर आ जाने की स्वयं जांच करने के बाद, उस लाइन के सम्मुख काँटों के पास जाना चाहिए, जिस पर दूसरी गाड़ी ली जाने वाली हो और स्वयं यह देखना चाहिए कि उस लाइन के लिए काँटे ठीक तरह से लगाकर ताला बंद कर दिये गये हैं। स्टेशन मास्टर को दूसरी गाड़ी लेने के लिए किसी भी सिगनल को तब तक 'आफ' नहीं करना चाहिए जब तक उसे दूसरी गाड़ी के लिए सम्मुख काँटों पर से गार्ड से एवं सबसे बाहरी काँटों पर भेजे गये प्वाइंट्मैन से भी 'सब ठीक' सिगनल दिन में हाथ से और रात में सफेद बत्ती हिलाकर न मिल जाए।

(ख) संशोधित अनन्तर्पाशित स्टेशनों पर गार्ड को उसकी गाड़ी को क्रास करने वाली या उसकी गाड़ी से आगे जाने वाली गाड़ी को लेने से पूर्व, काँटों पर जाकर उनके ठीक तरह से सेट किये जाने के बारे में स्वयं सुनिश्चित करने की छूट दी गयी है।

टिप्पणी – उन स्टेशनों पर जहां पैनल/आर.आर.आई/एस.एस.आई इन्टरलॉकिंग के साथ ब्लाक प्रुविंग एक्सल काउंटर उपकरण लगाया गया है, गाड़ी के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करने की उपरोक्त विधि लागू न होगी।

4.57. गाड़ी से इंजन काटना – यदि गाड़ी खड़ी कर दी जाती है और इंजन को, अकेले या वाहनों के सहित शेष गाड़ी से अलग करना आवश्यक है तो गाड़ी का युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले, गार्ड इस बाबत अपना समाधान करेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

स.नि. 4.57/1. इंजन को जोड़ने/अलग करने के लिए सहायक लोको पायलट जिम्मेदार होगा –

(क) इंजन बदलने वाले/टर्मिनल स्टेशनों पर।

(ख) उन स्टेशनों पर जहां स्टेशन स्टाफ उपलब्ध न हो एवं इंजन जोड़ना/काटना आवश्यक हो।

स.नि.4.57/2. यदि शंटिंग के दौरान गाड़ी का कोई भाग इंजन या ब्रेक यान से बिना जुड़े रह जाए तो हाथ–ब्रेकों को अवश्य लगाना चाहिए।

4.58. लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए – यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर जाकर खड़ी की जाती है तो लोको पायलट यह ध्यान रखेगा, जहां संभव है, उसका इंजन सब काँटों और कैचियों 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 और अवरूद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए 'रोक' (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स.नि. 4.58/1. जब गाड़ी खड़ी हो जाती है और लोको पायलट देखता है कि उसका इंजन उल्लंघन चिन्ह से बचकर नहीं खड़ा है तो उसे स्टेशन/केबिन कर्मचारियों के ध्यान को आकृष्ट करने के लिए तुरन्त सीटी बजानी चाहिए तथा स्टेशन मास्टर को सूचित करने के लिए कदम उठाने चाहिए कि इंजन उल्लंघन चिन्ह से बचकर नहीं खड़ा है। स्टेशन मास्टर उल्लंघन चिन्हों को क्लियर करायेगा तथा उस समय तक वह समीपवर्ती लाइनों पर जिनका अतिलंघन हुआ है, किसी भी प्रकार के संचालन को अनुमति नहीं देगा। किसी भी संचालन के विरूद्ध अतिलंघन को रोकने के लिए लोको पायलट को भी सतर्क रहना चाहिए।

4.59. सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद चलाना – 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।

स.नि.4.59/1. सवारी गाड़ी के खड़ी हो जाने के बाद लोको पायलट उसे गार्ड का हाथ सिगनल मिलने पर ही चलायेगा और गार्ड तब तक सिगनल नहीं देगा जब तक कि उसने यात्रियों को सीटी बजाकर चेतावनी न दे दी हो और यह न देख लिया हो कि कोई यात्री गाड़ी में चढ़ तो नहीं रहा है या गाड़ी से उतर तो नहीं रहा है।

S.R. 4.56/2. Guard's duty when two or more trains cross or precede at a station-

(a) At a non-interlocked station when two trains cross, or one precedes another, the Guard of the train arriving first, having personally verified that the complete train has arrived within the fouling marks, must proceed to the facing points leading to the line on which the other train is to be received and personally see that the points are correctly set and locked for that line. The Station Master must not take "Off" any signal for reception of the subsequent train until he has received an all-right signal from the Guard by waving his arm by day or white light by night, from the facing points for the other train, as well as from the Pointsman/Porter sent out to man the outermost facing points.

(b) At modified non-interlocked stations, the Guard is exempted from proceeding to the Point to satisfy himself as to their setting. prior to the reception of another train, which is to cross or precede his train.

Note: Provision to ascertain complete arrival of a train shall be dispensed in the normal working, where panel/RRI/SSI interlocking along with Block proving axle counter are installed.

4.57. Detaching engine-Whenever a train has been brought to a stand, and it is necessary for the engine, with or without vehicles, to be detached from the rest of the train, the Guard shall, before the train is uncoupled, satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be prescribed by special instructions.

S.R. 4.57/1. The Asstt. Loco Pilot is responsible for coupling/uncoupling of the engine-

(a) At engine changing stations/Terminal stations,

(b) At any other station, where station staff is not available and engine is required to be attached/detached.

IndiaCode

S.R. 4.57/2. Should shunting operations cause any part of a train to be left unattached to either engine or brakevans, the hand brakes must be applied.

4.58. Loco Pilot to see that train is stopped clear of fouling marks-When a train comes to a stand at a station, the Loco Pilot shall see that, wherever possible, his engine is clear of the fouling marks of all points and crossings. If not, he shall take steps to inform the Station Master at once and exhibit stop hand signal to prevent any movement on the fouled line.

S.R. 4.58/1.When the train comes to a stand, if the Loco Pilot finds that his engine is not clear of fouling marks, he must at once sound his whistle and attract the attention of the Station/Cabin staff and take steps to inform the Station Master that the fouling marks are not clear. The Station Master shall get the fouling marks cleared. Till then the Station Master shall not allow any movement on the adjacent line, which are infringed. The Loco Pilot shall also remain alert to protect the infringement against any movement.

4.59. Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station - When a train carrying passengers has been brought to a stand at a station, whether along side, beyond, or short of the platform, the Loco Pilot shall not move it, except under orders of the Guard or to avert an accident.

S.R. 4.59/1 After a train carrying passengers has been brought to a stand, the Loco Pilot may move it only on receiving hand signals from the Guard, who shall not give the signal until he has warned the passengers by whistle and seen that no passengers are getting into or detraining from the train.

4.60. गार्ड गाड़ी को किसी को सौपे बगैर नहीं जाएगा – जब तक कि गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार ठीक प्रकार किसी को सौंप नहीं दी जाती, गार्ड उसे छोड़कर नहीं जाएगा।

स.नि.4.60/1. (क) कोई भी गार्ड अपने यात्रा के अंत में स्टेशन मास्टर/लाबी प्रभारी की अनुमति के बिना नहीं जायेगा। स्टेशन से जाने से पहले उसे यह भी देखना होगा की उसकी गाड़ी से जाने वाले गार्ड या गाड़ी बाबू ने गाड़ी का चार्ज ले लिया है तथा चार्ज देने से पहले उसने सारे पारेषणों, रवन्नों और पत्रों आदि को/जो उस स्टेशन के लिए आये हैं, सुपुर्द कर दिया है तथा उससे आगे के स्टेशनों की उक्त सामग्री भी आने वाले गार्ड को सौंप दी है। स्टेशन छोड़ने से पहले उसे रोस्टर पर अपना नाम लिखकर हस्ताक्षर करने होंगे।

(ख) प्रत्येक गार्ड अपनी यात्रा के अन्त में प्लेटफार्म छोड़ने से पहले परिचालन से संबंधित जरनल तथा प्रलेख जो उसने अब तक अपने पास रखे थे ड्यूटी के स्टेशन मास्टर अथवा किसी अन्य अधिकृत कर्मचारी को सौंप देगा और यदि इसके लिए बॉक्स की व्यवस्था है तो वह प्रलेख उसमें डाल देगा।

(ग) यदि गाड़ी दो या दो से अधिक मंडलों से होकर गुजरती है तो गार्ड प्रत्येक मंडल के लिए अलग–अलग प्रलेख प्रस्तुत करेगा।

4.61. लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए इंजन छोड़कर नहीं जाएगा – डयुटी करता हुआ कोई भी लोको पायलट अपने काम करते हुए इंजन या स्वनोदित (सेल्फ–प्रोपेल्ड) वाहन चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर नहीं जाएगा, जब तक कि ऐसा करना नितान्त आवश्यक नहीं है और उसके इंजन या स्वनोदित (सेल्फ–प्रोपेल्ड) वाहन का कार्यभार (चार्ज) किसी सक्षम रेल सेवक को सौंप नहीं दिया गया है। लोको पायलट ऐसे स्वनोदित (सेल्फ–प्रोपेल्ड) वाहन को, जिस पर वह अकेला ही है, आवश्यकता पड़ने पर छोड़कर जा सकता है परंतु यह तब जब उसने कैब में ताला लगा दिया है और वाहन को निचले गियर में डालने के साथ–साथ इगनीशन स्विच को आफ कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद, उसमें ताला लगा दिया है।

स.नि.4.61/1. ऊपर बताये गये सक्षम व्यक्ति का तात्पर्य चलती गाड़ियों के संबंध में और शंटिंग इंजन के संबंध में सहायक लोको पायलट से है।

ज. मैटीरियल ट्रेन का संचालन

4.62. ब्लाक सेक्शन में मैटीरियल ट्रेन का संचालन – मैटीरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि.4.62/1. <u>सामग्री गाड़ी आर्डर करना एवं उसका संचालन करना</u> –

(क) इंजीनियरिंग विभाग से सूचना प्राप्त होने पर मंडल परिचालन प्रबंधक सम्बन्धित व्यक्तियों को पत्र द्वारा आदेश जारी करेगा और उस आदेश में सामग्री गाड़ी जिन सेक्शनों पर कार्य करेगी उन सेक्शनों के नाम कार्य आरंभ करने की तारीख, गाड़ी को खड़ी (स्टेबिल) किये जाने के स्टेशनों के नाम और गाड़ी के कार्यभारी पदाधिकारी का विवरण रहेगा।

(ख) इंजीनियरिंग विभाग को नोटिस, यथेष्ट समय पर देना चाहिए। सामग्री गाड़ी के संचालन से संबंधित सूचना तीन दिनों से कम की नहीं होनी चाहिए।

(ग) यदि सामग्री गाड़ी का कार्य 15 दिनों से अधिक के लिए स्थगित कर दिया जाए, या जिस सेक्शन पर उसे काम करने का आदेश दिया गया था, उसमें परिवर्तन कर दिया जाए, तो फिर से 'सर्व संबंधितों' को पत्र या टेलीफोन संदेश जरूर जारी करने चाहिए।

(घ) प्रत्येक सामग्री गाड़ी के पीछे कम से कम एक ब्रेकयान अवश्य रहना चाहिए और जहां उपलब्ध हों वहां, दो ब्रेकयान एक आगे और एक पीछे, लगाने चाहिए। सकिय स्वचल ब्रेकयुक्त वाहन इंजन के पीछे लगाने चाहिए एवं निर्वात ब्रेक/एयर ब्रेक को इंजन से जोड़ देना चाहिए।

(ड.) सामग्री गाड़ी (मेटेरियल ट्रेन) गाड़ी के कार्यभारी इंजीनियरी पर्यवेक्षक को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रेक की कैरेज एण्ड वैगन कर्मचारियों द्वारा एयर ब्रेक स्टॉक को 15 दिन में एवं निर्वात ब्रेक स्टॉक को 10 दिन में कम से कम एक बार जांच की गयी है। सामग्री गाड़ी को आगे जाने की अनुमति देने से पहले उसके कार्यभारी इंजीनियरी पर्यवेक्षक के पास कैरेज एण्ड वैगन कर्मचारियों द्वारा जारी ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र होना चाहिए। उन स्टेशनों पर जहां कैरेज एण्ड वैगन कर्मचारी तैनात किये हुए हैं, गाड़ी के प्रत्येक आगमन पर उसकी कैरेज एण्ड वैगन कर्मचारियों द्वारा जांच की जानी चाहिए। गाड़ी की इस तरह जांच की जाने की जिम्मेदारी सामग्री गाड़ी के कार्यभारी इंजीनियरी पर्यवेक्षक की रहेगी।

(च) सामग्री गाड़ी (मेटेरियल ट्रेन) सामान्यतः सूर्योदय और सूर्यास्त के बीच कार्य करेगी। मंडल रेल प्रबंधक जरूरी होने पर अन्य सेक्शनों पर सूर्यास्त के बाद सामग्री गाड़ी चलाने के लिए प्राधिकार दे सकते हैं।

4.60. Guard not to leave train till handed over-No Guard shall leave his train until it has been properly handed over in accordance with special instructions.

S.R.4.60/1.(a) No Guard shall leave the station at the end of his run without the S.M.'s/ Lobby Incharge's permission to do so. He shall also see that his train has been signed for by the out going Guard, or by the Trains Clerk. He shall further more have delivered all consignments Way Bills, dispatches etc. for that station and shall have made over those for station beyond. He shall sign his name on the roster before he leaves the station.

(b) Every Guard shall also have over all journals and documents kept up by him, in connection with the running of his train to S.M. on duty or other authorized official before leaving the platform at the end of his run, or if a box is provided for the purpose such documents are to be placed there in.

(c) In the event of a train running over two or more divisions the Guard shall submit separate train documents for each division.

4.61. Loco Pilot not to leave engine when on duty-No Loco Pilot shall leave his working locomotive or his self-propelled vehicle when on duty, whether at a station or on a running line, except in case of absolute necessity and after a competent railway servant has been placed in-charge of the locomotive or self-propelled vehicle. In the case of a self-propelled vehicle manned by a Loco Pilot only. A Loco Pilot may leave it when necessary. provided he has locked the cabs and has put the vehicle in low gear with the ignition switch in the off position and has screwed down and locked the hand brake.

S.R. 4.61/1. The competent man referred to above in the case of running trains/shunting engine is the Assistant Loco Pilot.

IndiaOnRail

H. Working of Material Trains.

4.62. Working of a material train in a block section-A material train shall be worked only with the permission of the Station Masters on each side and in accordance with special instructions.

S.R. 4.62/1. Ordering and Working-

(a) On receipt of advice from the engineering department, the Divisional Operating Manager will order the train by letter to all concerned detailing the sections over which the material train will work, the date on which it will commence working, the Stations at which it will stable and the official who will be incharge of the train.

(b) The engineering department must give adequate notice but not less than three days regarding the working of material trains.

(c) If the working of a material train is suspended for more than a fortnight or the section over which it is to work is altered, a fresh 'all-concerned' letter or telephonic message must be issued.

(d) Each material train must have at least one brakevan in rear, and where available, two brake vans, one in front and the other in rear. Vehicles with active automatic brakes/Air brake should be attached next to the engine and the vacuum/air pressure connected up with the engine.

(e) The Engineering Supervisor in-charge of the material train must ensure that the rake is examined at least once in 15 days in case of Air Brake stock and once in 10 days in case of vacuum brake stock by Carriage & Wagon staff. The Brake Power Certificate issued by C & W Staff should be in possession of the Engineering Supervisor in charge before the material train is allowed to proceed. The responsibility that train is so examined shall devolve on the Engineering Supervisor in charge or the material train.

(छ) सामग्री गाड़ी (मेटेरियल ट्रेन) को खाली करने और लादने का काम इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभार पदाधिकारी के आदेश पर किया जायेगा। यह पदधिकारी रेल पथ, सिगनल तार ट्रान्समिशन (सिगनल वायर ट्रान्समिशन) रीडिंग और अन्य सिगनल एवं दूर संचार से संबंधित उपकरण, जो रेल पथ के पास हो, अवरोध रहित छोड़ने के लिए जिम्मेदार होगा। विशेष प्रकार के बने ट्रकों से और इंजीनियरिंग विभाग कार्यभारी पदाधिकारी के आदेश पर 10 कि.मी. प्र.घं. रफ्तार से अधिक न चलने वाली गाड़ी के सिवाय अन्य चलती गाड़ी को खाली नहीं किया जायेगा।

(ज) जब सामग्री गाड़ी (मेटेरियल ट्रेन) स्टेशनों के बीच काम कर रही हो तो, गार्ड सामग्री गाड़ी के कार्यभारी इंजीनियरी पदाधिकारी के साथ परामर्श करने के बाद इंजीनियरिंग विभाग के स्थायी सक्षम कर्मचारियों को पर्याप्त संख्या में जाम झंडियों–बैनर फ्लेग द्वारा गाड़ी के बचाव के लिए नियुक्त करेगा। बचाव करने की विधि इस प्रकार है :–

गाड़ी का बचाव करने के लिए नियुक्त किया गया/किये गये व्यक्ति दोहरी लाइन पर गाड़ी के पीछे की ओर इकहरी लाइन पर सामने और पीछे दोनों ओर बड़ी लाइन पर 600 मीटर और मीटर लाइन तथा छोटी लाइन पर 400 मीटर जाकर और यदि कटान या अन्य अवरोध हो तो अन्य ऐसे स्थान पर जाकर जो बड़ी लाइन पर 600 मीटर तथा छोटी लाइन 400 मीटर से कम दूरी पर न हो, रेल पथ के आरपार एक जाम झंडी इस प्रकार लगायेंगे कि आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को जाम झंडी साफ–साफ दिखायी दे। गाड़ी के बचाव के लिए नियुक्त किये गये कर्मचारियों को 2 पटाखे एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर जाम झंडी के समीप लगाने चाहिए और जब आवश्यक हो तो गाड़ी के आगे पीछे चलने के साथ–साथ जाम झंडी एवं पटाखों का भी स्थान परिवर्तन करते रहना चाहिए। यदि गाड़ी स्टेशन यार्डों में ऐसी लाइन पर खड़ी हो जिसका सिगनलों द्वारा बचाव न किया जा रहा हो तो गाड़ी के दोनों सिरों पर जाम झंडियाँ लगानी चाहिए। यदि जाम झंडियाँ उपलब्ध न हों तो आपात स्थिति में गाड़ी का बचाव करने के लिए हाथ सिगनलों के साथ कर्मचारियों को तैनात करना चाहिए।

(झ) स्टेशन सीमाओं के बाहर सामग्री गाड़ी को अलग–अलग भागों में नहीं बांटना चाहिए।

(ञ) मेटेरियल गाड़ी को केवल आगे की दिशा में कार्य करना चाहिए एवं अगले स्टेशन पर पहुँच कर ब्लाक सेक्शन क्लियर करना चाहिए, उसको पीछे की ओर नहीं आना चाहिए। यदि सामग्री गाड़ी को पीछे वाले ब्लाक सेक्शन पर कार्य करना हो तो लाइन आवश्यक रूप से ब्लाक बैक की जायेगी एवं लोको पायलट को निर्धारित फार्म पर सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार देना चाहिए। उन स्टेशनों पर जहां डायडो लाक एण्ड ब्लाक उपकरण लगाये गये हैं, लोको पायलट को सेक्शन में प्रवेश हेतु आक्यूपेशन चाभी दी जायेगी।

(ट) ब्लाक स्टेशनों के बीच चलते समय जब इंजन गाड़ी के आगे हो, तब सामग्री गाड़ी की गति मालगाड़ी के लिए निर्धारित गति से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ठ) जब इंजन गाड़ी को धकेल रहा हो या आपात स्थिति में गाड़ी के बीच कहीं लगाया गया हो और ब्रेकयान गाड़ी में सबसे आगे हो तो :–

(i) गाड़ी की गति सीधी लाइन पर 25 कि.मी. प्रति घंटा और टर्न आउट पर 10 कि.मी. प्रं.घं से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ii) गार्ड को गाड़ी के अगले ब्रेकयान में सफर करना चाहिए और लोको पायलट को हाथ सिगनल अवश्य दिखाने चाहिए।

(iii) जिस दिशा में गाड़ी चल रही हो उस दिशा की ओर गाड़ी कर्मचारियों को विशेष रूप से देखते रहना चाहिए और किसी भी अवरोध अथवा समपार से पूर्व रूकने के लिए अवश्य तैयार रहना चाहिए।

(iv) जब गाड़ी टर्न आउटों के समीप पहुंच रही हो तो गार्ड को गाड़ी अवश्य रोकनी चाहिए और इस बात की स्वयं तसल्ली करनी चाहिए कि सभी काँटें ठीक से सेट किये गये हैं और सभी अनन्तर्पाशित काँटे (नान इन्टरलाक्ड पाइंट) पर ताला लगा दिया गया है, तथा उन पर आदमी तैनात है।

(ड) जब इंजन गाड़ी को धकेल रहा हो और ब्रेकयान गाड़ी के आगे न लगा हो तो :–

(i) गाड़ी की गति 10 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ii) गार्ड को सबसे आगे के निर्वात/एयर ब्रेक वाल्वयुक्त अथवा हाथ ब्रेक लगे वाहन में सफर करना चाहिए। यदि सबसे आगे का वाहन इस प्रकार सज्जित न हो तो गार्ड को सबसे समीप के उस वाहन में सफर करना चाहिए जो इस प्रकार सज्जित हो। उसे लोको पायलट को हाथ सिगनल अवश्य दिखाने चाहिए।

4.63. मैटीरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार – मैटीरियल ट्रेन का गार्ड गाड़ी चलाने का सिगनल देने से पहले, यह देख लेगा कि सभी कर्मकार (लेबर) गाड़ी पर चढ़ गए हैं, और उन्हें बैठ जाने की चेतावनी देगा।

स.नि.4.63/1. <u>गार्ड द्वारा सामग्री गाड़ी रवाना करने से पहले पूर्वोपाय</u> – गाड़ी रवाना करने से पूर्व गार्ड, स्वयं इस बात की तसल्ली करेगा कि इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी को यह सूचना दी जा चुकी है कि गाड़ी रवाना होने के लिए तैयार है और यह सुनिश्चित करेगा कि वाहनों के नीचे कोई आदमी नहीं हैं।

(f) A material train shall usually work between sunrise and sunset, in urgent cases the Divisional Railway Manager may authorise the working of material train after sunset.

(g) The unloading and loading of material trains will be done under orders of the engineering official in-charge, who will be responsible for leaving the tracks, signal wire transmission, rodding and any other S & T apparatus close to the track clear of obstruction. No unloading will be done while the train is in motion except from specially constructed trucks and under orders of the engineering official in-charge and at a speed not exceeding 10 kilometers per hour.

(h) When a material train is working between stations, the Guard will in consultation with the engineering official in-charge of the material train, depute adequate number of permanent competent engineering staff to protect the train by means of banner flags as follows:

The person or persons deputed for protecting the train will proceed to the rear of the train on the double line, and both in rear and in front on the single line, 600 meters on broad gauge and 400 on meter and narrow gauge and will place a banner flag across the track or in the case of cutting or other obstruction, at such other places not less than 600 metres on broad guage and 400 meters on metre guage and narrow guage so that the banner flag is plainly visible to Loco Pilots of approaching trains. The person deputed to protect the train must place two detonators. 10 meters apart near the banner flag. He must shift the banner flag and the detonators when necessary, as the train moves. In Station yards banner flags must be placed at either end of the train standing on a line unprotected by signals. If banner flags are not available, man with hand signals should be posted for the protection of a train in emergency.

(i) A material train must not be divided outside station limits.

(j) A material train should work in forward direction only and clear the block section at station ahead. It should not be backed. In case a material train has to work in the block section in the rear, the line must be blocked back and the Loco Pilot must be given an authority on prescribed form for entering the section. At a station where Daido's lock and block instruments are installed, the Loco Pilot shall be given the occupation key for entering the rear block section.

(k) When running between block stations with the engine leading, the speed of a material train must not exceed the prescribed speed for goods train.

(I) When the engine is pushing the train or is placed in an emergency somewhere in the middle of the train, and the brakevan is leading-

(i) the speed must not exceed 25 kilometers per hour on the straight line, and 10 Kilometers per hour over a turn-out.

(ii) the Guard must travel in the leading brake-van and must exhibit hand signals to the Loco Pilot,

(iii) the train crew must keep a good look-out especially in the direction in which the train is moving and must be prepared to stop short of any obstruction or level crossing.

(iv) when approaching turn-outs, the Guard must stop the train and satisfy himself that the points are correctly set and all non-interlocked points are locked and manned.

(m) When the engine is pushing the train and brake-van is not leading:

(i) the speed must not exceed 10 kilometers per hour.

(ii) the Guard must travel in the leading vehicle which is fitted with a vacuum/air brake valve or hand brake. If the leading vehicle is not so fitted, he will travel in nearest vehicle there to so fitted. He must exhibit hand signals to the Loco Pilot.

4.63. Workers on material train-The Guard of a material train shall, before giving the signal to start, see that all the workers are on the train, and warn them to sit down.

S.R. 4.63/1. Precautions before Guard starts a material train- Before giving the signal to start, the Guard shall satisfy himself that the engineering official in-charge has been advised that the train is ready to start and to ensure that no men are under the vehicles.

4.64. स्थायी रूप में खड़ी हुई (स्टेबिल) मैटेरियल ट्रेन की रक्षा :–

(1) अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर किसी स्टेशन पर कोई मैटीरियल ट्रेन परिचालित (रनिंग) लाइन पर स्थायी रूप में खड़ी (स्टेबिल) नहीं की जाएगी।

(2) यदि कोई मैटीरियल ट्रेन किसी स्टेशन पर स्थायी रूप से खड़ी की गई (स्टेबल) है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित रीति से की जाएगी और स्टेशन मास्टर यह निश्चित करेगा कि :–

(क) मैटीरियल ट्रेन के वाहन ठीक प्रकार कसे बंधे हुए हैं और किसी काँटे या कैंची (क्रासिंग) का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं।

(ख) जिस लाइन पर मैटीरियल ट्रेन स्थायी रूप में खड़ी की गयी (स्टेबिल) है, उसके सभी अपेक्षित काँटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और वे काँटे शिकंजे (क्लैम्प) या चटखनी और पनी (बोल्ट और काटर) और तालों से जकड़ दिए गए हैं, तथा

(ग) ऐसे तालों की चाबियां उसकी व्यक्गित अभिरक्षा (कस्टडी) में तब तक रहेंगी जब तक कि मैटिरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं है।

(3) गार्ड तब तक अपना कार्यभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं होता कि मैटीरियल ट्रेन इस नियम में निर्धारित रूप से रक्षित कर दी गई है।

स.नि.4.64/1. <u>सामग्री गाडी को खडी करना</u> –

(क) अन्तर्पाशित (इन्टरलाक्ड) स्टेशन पर लीवर कालरों का उपयोग करना चाहिए। स्विच/बटन कालरों को, अन्तर्पाशित रूट रिले पैनल से युक्त स्टेशन की ब्लाक की हुई लाइन से संबंधित स्विचों/बटनों पर रखना चाहिए।

(ख) लोको शेड में ड्यूटी पर होने वाला लोको फोरमैन स्टेबल किये गये लोड को सुरक्षित करने हेतु जिम्मेदार होगा।

(ग) गार्ड के प्रत्येक हेडक्वार्टर स्टेशन पर क्लैम्प (शिकंजे) रखे जाते हैं जो सामग्री गाड़ी पर काम करने वाले गार्डों को दिये जायेंगे। अतिरिक्त क्लैम्प (शिकंजे) इंजीनियरिंग विभाग से प्राप्त किये जा सकते हैं।

4.65. रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन – रेल पथ बिछाने, पथ पर कुटाई करने वाली अथवा अनुरक्षण मशीनों का संचालन स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि. 4.65/1. <u>रेल पथ बिछाने एवं रेल पथ अनुरक्षण मशीन के संचालन एवं कार्य करने के नियम</u> –

(i) रेल पथ बिछाने वाली मशीन को रेल पथ बिछाने/स्लीपर बदलने/रेल बदलने के लिए प्रयोग किया जाता है। इनको विशेष प्रकार बनाये गये संशोधित वैगन के ऊपर स्थिर किया जाता है। इन्हे गाड़ी की तरह जोड़ा एवं चलाया जा सकता है। एवं इंजन के द्वारा स्वयं चल सकती है। इनका विन्यास गाड़ी की तरह किया जायेगा एवं सभी परिचालन उद्देश्यों के लिए एक अकेली गाड़ी समझा जायेगा। धुन्ध, कोहरे एवं तूफानी मौसम में एवं सम्पूर्ण संचार भंग होने पर इन मशीनों को लाइन पर कार्य करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

(ii) ट्रैक अनुरक्षण मशीनें अकेली स्वचलित मशीने होती हैं एवं रेल पथ के अनुरक्षण के लिए प्रयोग की जाती हैं। जब रेल पथ के अनुरक्षण की आवश्यकता न हो तो इन्हें अकेले अथवा जोड़ कर रेल गाड़ी की तरह नीचे लिखे नियमों के अनुसार चलाया जा सकता है।

(iii) डी.एम.टी. को रेल पथ अनुरक्षण अथवा रेल पथ बिछाने वाली मशीन नहीं माना जायेगा तथा केवल नियम 4.62 के अनुसार संचलित होगी।

(iv) कोई रेल पथ अनुरक्षण मशीन किसी डी.एम.टी. के साथ उसी ब्लाक सेक्शन में न तो कार्य करेगी और न ही चलाई जायेगी।

(v) रेल पथ अनुरक्षण रेल पथ बिछाने वाली मशीन केवल ट्रैफिक ब्लाक के अन्तर्गत कार्य करेगी।

(vi) एक से अधिक रेल पथ बिछाने वाली मशीनें एक ही ब्लाक सेक्शन में चलाने या कार्य करने की अनुमति नहीं है।

(vii) अधिकतम 5 रेल पथ अनुरक्षण मशीनें एक ही ब्लाक में कार्य कर सकती हैं।

(viii) अकेले चलाने पर रेल पथ मशीन के पीछे टेलबोर्ड/टेललैम्प लगाया जायेगा।

(ix) बिना रूके एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन के लिए चलाने पर एक साथ समूह में अधिकतम 3 रेल पथ अनुरक्षण मशीनें निम्नलिखित नियमों का पालन करते हुए चलाई जा सकती हैं –

(क) जब कभी एक से अधिक मशीन का संचालन करना आवश्यक हो तो चलाने वाले स्टेशन मास्टर को एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई. (ट्रैक मशीन) संचालन प्रभारी के द्वारा लिखित अनुरोध किया जायेगा। उक्त कर्मचारी समूह में चलाने वाली मशीनों के सुरक्षित संचालन हेतु जिम्मेदार होगा एवं प्रत्येक मशीन के बारे में (जिसको चलाना हो) अलग–अलग सूचित करेगा।

4.64. Protection of material train when stabled-

(I) A material train shall not be stabled on a running line at a station, except in unavoidable circumstances.

(2) When a material train is stabled at a station, it shall be protected in the following manner and the Station Master shall ensure that-

(a) the vehicles of the material train have been properly secured and are not fouling any points or crossings.

(b) all necessary points have been set against the line on which the material train is stabled and such points have been secured with clamps or bolts and cotters and padlocks, and

(c) the keys of such padlocks are kept in his personal custody until the material train is ready to leave the siding or line.

(3) The Guard shall not relinquish charge until he has satisfied himself that the material train has been protected as prescribed in this rule.

S.R. 4.64/1. Stabling of Material train -

(a) At an interlocked station, lever collars must be used, Switch/button collars must be placed on the switches/buttons pertaining to the blocked line at a station provided with route relay/panel interlocking.

(b) In loco sheds, the Loco Foreman on duty will be responsible for protection of the load when stable.

(c) Clamps are kept at each Guard's headquarter station and will be supplied to Guards detailed to work material train. Additional supplies may be obtained from the engineering department.

4.65. Working of Track Maintenance Machines - Track laying or on track tamping or maintenance machines shall be worked only with the permission of the Station Master and in accordance with special instructions.

S.R. 4.65/1. Rules for Movement and Working of Track Laying and Track Maintenance Machines-

(i) Track laying machine are used for laying/replacing sleeper/rails. These are mounted on specially modified wagon for the purpose, coupled and run as a train, and propelled by a locomotive. The composition works as a train and is to be treated as single train for all operational purposes.
During thick, foggy or tempestuous weather and total failure of communication, these machines are not permitted to work on line.

(ii) Track Maintenance Machine are single unit self-propelled machine and are used for purpose of track maintenance. If there is no need for the purpose of track maintenance. These machines can run as single unit as a train or in convoy according to rules given herein.

(iii) DMTs are not Track Maintenance Machines or Track Relaying Machines and shall be worked only as per GR 4.62.

(iv) No track machine shall work or move in the same block section along with a DMT.

(v) Track laying and Track Maintenance machines shall work only under Traffic Block.

(vi) More than one track-laying machine cannot be permitted to work or run in the same block section.

(vii) A maximum of 5 track maintenance machines can be permitted to work in the same block section.

(viii) When moving alone, Track Maintenance Machine shall display LV board/Tail lamp.

(ix) For the purpose of through movement from one block station to another block station a maximum or 3 track maintenance machine can be permitted to run in convoy the following rules will be followed.

(a) Whenever movement of more than one track maintenance machines required to be done the Station Master of the dispatching station shall be offered a requisition for the same in writing by the SSE/SE/JE (track machine) incharge of the movement, who shall be overall responsible for the safe running of the convoy. indicating the individual machines that are required to move.

(ख) पहली मशीन सिगनल आफ करके एवं बाद की 2 मशीनें "फॉलोइंग मशीन परमिट" के प्राधिकार पर चलेंगी। यह परमिट चलाने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा प्रथम मशीन के पीछे चलने वाली मशीनों के प्रत्येक आपरेटर को दिया जायेगा।

(ग) मशीन आपरेटर स्वीकृति के रूप में परमिट पर लिखेंगे कि उन्हें जानकारी है कि एक से अधिक मशीन समूह में चलाई जा रही है एवं उसके आगे एवं पीछे एक/दो मशीन है।

(घ) उक्त परमिट मशीनें रिसीव करने वाले स्टेशन मास्टर के पास जमा कर दिया जायेगा जो कि परमिट प्राप्त होने के पश्चात ही लाइन बन्द करेगा।

(ड.) पहली मशीन के आपरेटर को सर्तकता आदेश दिया जायेगा जिसमें लिखा जायेगा कि कितनी मशीनें उसके पीछे चल रही हैं। सतर्कता आदेश को दूसरे आपरेटरों को भी नोट कराया जायेगा।

(च) उस सेक्शन पर जहां 'मोटर ट्राली परमिट पर' मोटर ट्राली को कार्य करने की अनुमति नहीं है रेल पथ अनुरक्षण मशीन का संचालन भी (फॉलोइंग मशीन परमिट पर) प्रतिबन्धित रहेगा। उक्त सेक्शनों को स्टेशन संचालन आदेश एवं संचालन समय सारिणी में सूचित किया जायेगा।

(छ) मार्ग में पड़ने वाले गेट मैनों को विशेषरूप से मशीनों की संख्या के बारे में सूचित किया जायेगा ताकि वह समूह में चलाने वाली अन्तिम मशीन निकलने तक गेट को बन्द रखना सुनिश्चित करें।

(ज) "मशीन फॉलोइंग परमिट" पर चलने वाले आपरेटर गेट पार करते समय अतिरिक्त सतर्कता रखेगें।

(झ) मशीन आपरेटर को मशीनों के बीच की न्यूनतम दूरी 120 मीटर रखना सुनिश्चित करेंगे।

(ञ) समूह में चलाने पर मशीन की गति 40 कि.मी. प्र.घं. से अधिक न होगी।

(ट) समूह में चलने पर, जब किसी मशीन को किसी कारण से धीमी करना/रोकने की आवश्यकता हो तो मशीन आपरेटर लाल हाथ सिगनल (तेजी से हिलाकर) दिखाना सुनिश्चित करेगा।

(x) जब मशीनें समूह में चल रही हों तो मशीन के साथ दूसरी मशीन/कोच/वैगन जोड़ने की अनुमति नहीं है। उक्त प्रकार से जोड़ने की अनुमति केवल ब्लाक सेक्शन क्लियर करने के लिए (जब कोई मशीन खराब/दुर्घटनाग्रस्त हो जाए) रहेगी।

जब किसी मशीन को कैम्प कोच/वैगन के साथ एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन जाना हो तो इस प्रकार का संचालन केवल लाइन क्लियर लेकर किया जाएगा। इस प्रकार के संचालन के लिए एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई. (ट्रैक मशीन) द्वारा अपने अनुरोध में स्पष्ट लिखा जाएगा कि दूसरी मशीन/कोच जोड़ा गया है। लाइन क्लियर लेते समय आगे वाले स्टेशन मास्टर एवं कंट्रोलर को सूचित किया जायेगा। अंतिम मशीन/कैम्प कोच पर टेलबोर्ड/टेललैम्प प्रदर्शित किया जायेगा।

(xi) दोहरी लाइन वाले सेक्शन पर "रेल पथ अनुरक्षण" एवं "रेल लाइन बिछाने" वाली मशीन का संचालन केवल सही लाइन पर किया जायेगा।

स.नि.4.65/2. (क) (i) प्रत्येक मशीन किसी एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई. के सीधे प्रभार में रहेगी। जिसे आगे से ऑपरेटर कहा जाएगा। प्रत्येक मशीन के साथ कर्मचारियों की संख्या सामान्यतः एक ऑपरेटर, एक मैकनिक और एक खलासी की होगी। तथापि, प्रत्येक रेल पथ मशीन पर रेल कर्मचारी की संख्या 5 से अधिक नहीं होगी। ऑपरेटर एक योग्य व्यक्ति होगा जो मेन लाइन पर मशीन का प्रभार लेने में सक्षम हो तथा उसके बारे में यह भी प्रमाणित होना चाहिए कि वह नियमों तथा वास्तविक रूप से ड्राइविंग तथा यूनिट के संचलन में पूरी तरह दक्ष है।

(ii) एम.पी. 2000 ट्रैक मशीन की स्थिति में, मशीन कैब में आपरेटर, मशीन अनुरक्षण कर्मचारी और सेक्शन इंजी. (रेलपथ) दस कर्मचारियों से पूरक हो सकती है, दूसरे कर्मचारी जैसे गैंगमैन आदि जब मशीन के साथ यात्रा कर रहे हो तो मशीन के बाहर के प्लेटफार्म पर यात्रा करेंगे। आपरेटर कैब में यात्रा कर रहे कर्मचारी केवल आसामान्य स्थिति को छोड़कर किसी भी प्रकार आपरेटर की सतर्कता में बाधा नहीं डालेंगे।

(ख) "ऑन ट्रैक" रेल पथ अनुरक्षण मशीन इंजीनियरिंग कर्मचारी जो जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) श्रेणी से नीचे का न हो, के सीधे पर्यवेक्षण में कार्य करेगी जो यातायात ब्लॉक लेने तथा कार्य के दौरान रेल पथों की सुरक्षा के लिए उत्तरदायी होगा। इसके आगे उसे प्रभारी कहा जायेगा।

स.नि.4.65/3. <u>सक्षमता प्रमाण–पत्र</u> – मशीन ऑपरेटर रेल पथ मशीन का उपयोग/प्रचालन तब तक नहीं करेगा जब तक कि–

(क) उसके पास एक वैध, रेल–पथ अनुरक्षण मशीन कार्य सक्षमता प्रमाण–पत्र न हो जो उसके मशीन चलाने में सक्षम होने के प्रमाण के रूप में जारी किया जाएगा। यह प्रमाण–पत्र उप मुख्य इंजीनियर (टी.एम.) के द्वारा जारी किया जाएगा और 3 वर्षों के लिए वैध होगा।

(b) The first machine will move on proper signals and the other 2 machines will follow in the authority of the Machine Following Permit, which shall be issued by the Station Master of the dispatching station to each of the operators. or the machines following the first machine.

(c) The machine operators of the machines will endorsee on the Permit as token of acknowledgement that they are aware that more than one machine is in convoy and one/two machine is in front and rear as the case may be.

(d) These Permits shall be deposited with the Station Master at the receiving Station who will consider the line as closed only after the receipt of the permit.

(e) The operator of the first machine shall be given caution order in which shall also be indicated the number of machines following. This will be noted by the operators of the following machines.

(f) On sections where motor trolleys are not allowed to work on Motor Trolley Permit running of track maintenance machines on Machine Following Permit will also be prohibited. These sections are already indicated in the Station Working Rules of the station and the Working Time Table of the division.

(g) Gatemen at Level Crossing Gates enroute will be specifically advised about the number of machines entering the block section to ensure that the gates remain closed till the convoy has cleared the level crossing gate.

(h) Operators of the machines working on Machine Following Permit will exercise extra vigilance at level crossing gates.

(i) The machine operators will ensure that the distance between two machines is not less than 120 mts.

(j) When moving in convoy the speed of machine shall not exceed 40 kmph.

(k) While moving in a convoy, if any machine is required to slow down or stop due to any reason, the machine operator shall ensure that red hand signal is displayed by waving vigorously.

(x) Attachment of another machine or camp coach/wagon is not permitted when machines are moving in a convoy. Such attachment can only be done if a machine breaks down/fails in the block section, and such movement is done to clear the block section only.
When a machine or a camp coach/wagon is required for movement from one block station to another, such movement shall be done on line clear only. The requisition for such movement from the SSE/SE/JE (Track Machine) shall clearly specify that another machine/vehicle is attached with the track machine. This information will be conveyed to the Station Master in advance while taking line clear, and also the control. The last machine/camp coach shall display LV board/tail lamp.

(xi) While moving from one block station to another block station to another block station on a double line section, the movement of track laying and track maintenance machines shall be on the proper line only.

S.R. 4.65/2. (a) (i) Each machine shall be in the charge of SSE/SE/JE, herein after called the Operator. Whenever he is not available on the machine the senior most Track Machine Technician having competency certificate, can operate the machine. The complement of staff with each machine with normally be one Operator, one Machanic and one Khalasi. However, number of Railway staff on each Track Machine should not exceed five. The operator shall be a qualified person, competent to hold the charge of the machine on the main line and also certified to be qualified in the rules and actual driving and working of the unit efficiently.

(ii) In case of MP-2000 Track Maintenance Machine, the complement of staff in each machine cab, may be operator machine maintenance staff and Section Engineer (P-Way) total Ten Staff. Other staff i.e. Gangman etc. When travelling with the machine will travel on the platform of the machine out side. The staff traveling in the Operator's cab will not in any way detract the attention of the operator, except in case of unusual situations.

(b) The 'On' Track' Track Maintenance Machine shall work under the direct supervision of an Engineering official, not below the rank of JE, who will be responsible for taking the traffic block and for protection of the lines while the work is in progress. Herein after he will be called Incharge.

S.R. 4.65/3. Competency Certificate- The operator of a Machine shall not use/operate the Track Maintenance Machines unless:

(a) He is in possession of a valid Track Maintenance Machines competency certificate for driving and working of the Machine in token of his being competent to operate the machine. The competency certificate will be issued by Dy CE Incharge of Track Machine, which will be valid for 3 years.

(ख) (i) वह संचालन की पद्धति, सेक्शन की सिग्नलिंग प्रणाली से पूर्ण रुपेण परिचित हो, तथा लोको पायलटों के लिए निर्धारित रोड लर्निंग का अनुभव उसे प्राप्त हो तथा इस तथ्य को मशीन पर रखे गए सक्षमता बुक में दर्ज (रिकार्ड) किया गया हो। इसे वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/प्रभारी द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किया जाएगा।

(ii) मशीनों के परिचालन/चालन के लिए उत्तरदायी चालकों को गाड़ी चालकों के लिए निर्धारित गाड़ी चालन के नियमों के बारे में प्रारंभिक प्रशिक्षण/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम लेना होगा।

(iii) उसके पास रेलवे डॉक्टर द्वारा जारी मेडिकल प्रमाणपत्र, निम्नलिखित वर्गीकरण के अनुसार अवश्य होना चाहिए।

1. ट्रैक मशीन ऑपरेटर – ए 3
2. अन्य ट्रैक मशीन स्टाफ – बी 1

स.नि.4.65/4. <u>उपस्कर</u> – मशीन के चालक मशीन को रनिंग लाइन पर ले जाने से पहले यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होंगे कि प्रत्येक रेल पथ अनुरक्षण मशीन पर निम्नलिखित उपस्कर सभी तरह से पूर्ण तथा कार्यरत स्थिति में उपलब्ध हैं :–

(क) दो लाल और एक हरी हाथ सिगनल झंडियां
(ख) तीन रंगों वाली हाथ सिगनल बत्ती – दो
(ग) दो चेन ताला सहित
(घ) दो क्लैम्प ताला सहित
(ड.) दस पटाखे
(च) सेक्शन जहां मशीन कार्य कर रही है के संचलन समय–सारणी की एक प्रति
(छ) सामान्य और सहायक नियम पुस्तिका (अद्यतन संशोधन पर्ची सहित)
(ज) एक चार सेल फ्लैशर लाइट
(झ) एक पेट्रोमैक्स बत्ती
(ञ) एक पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन
(ट) दो बैनर फ्लैग
(ठ) एक प्रथमोपचार पेटी
(ड) दो लकड़ी के गुटके पच्चड़
(ढ) एक घड़ी
(ण) टेलबोर्ड एवं फ्लैशिंग टेललैंप

IndiaCode

<u>टिप्पणी</u> – सामान्य नियम 4.14 से 4.16 और उनके सहायक नियमों के अनुसार प्रत्येक रेल पथ (ट्रैक) अनुरक्षण मशीनों पर निर्धारित हेड लाइट, टेल लाइट, मार्कर लाइट और फ्लैशर लाइटें लगी होनी चाहिए। जब मशीनें एक के पीछे एक चल रही हों तो एल.वी.बोर्ड/टेल लैम्प जाने की दिशा में अंतिम मशीन पर लगाया जाना चाहिए।

स.नि.4.65/5. <u>संचालन के नियम</u> –

(i) कोई भी रेल पथ अनुरक्षण मशीन, ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर की शंटिंग ऑर्डर में लिखित अनुमति के बिना साइडिंग/स्टेबलिंग लाइन से रनिंग लाइन पर नहीं लायी जाएगी।

(ii) जब रेल पथ अनुरक्षण मशीन एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन के लिये चलायी जानी अपेक्षित हो, तो प्रचालक मशीन को उचित प्रस्थान आदेश पर ही चलाएगा।

(iii) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच रेल पथ अनुरक्षण मशीन के कार्य करने के लिए निम्नलिखित पद्धतियों का अनुपालन किया जाएगा।

(क) रेल पथ अनुरक्षण मशीनें लाइन ब्लॉक के तहत कार्य करेंगी। सभी रेल पथ अनुरक्षण मशीनों के प्रभारी कनष्ठि इंजीनियर/वरिष्ठ खंड इंजीनियर (रेल पथ) स्टेशन मास्टर को ब्लॉक के लिए दो प्रति में मांग पत्र देंगे। जिसमें कार्य करने वाली रेल पथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या, स्थान जहां मशीन कार्य करेगी, अपेक्षित ब्लॉक की अवधि तथा मशीन अगले स्टेशन को जाएंगी या प्रस्थान स्टेशन को वापस आएंगे या कार्य पूरा करने के पश्चात विरूद्ध दिशा में लाइन क्लियर करेगी इसका उल्लेख रहेगा। इसके बाद स्टेशन मास्टर नियंत्रक से संपर्क करेगा तथा लाइन ब्लॉक देने से पहले गाड़ियों का संचालन सुनिश्चित करेगा। सेक्शन इंजी. प्रभारी, कार्यस्थल तक मशीनों के साथ जायेगा।

(b) (i) He is fully conversant with the system of working, signalling of the section and has undergone road learning as prescribed for Loco Pilots and has recorded this fact in a competency book kept on the machine. This will be countersigned by SSE/Incharge.

(ii) The Operators of the machines responsible for operating/running of the machines shall follow the schedule of initial training/refresher courses in train working rules as prescribed for train Loco Pilots.

(iii) The Track Machine Operator as well as other Track Machine Staff must possess the medical certificate issued by the Railway Medical Officer as per the following classification:

1. Track Machine Operator-A3
2. Other Track Machine Staff-BI

S.R. 4.65/4. EQUIPMENT- The Operator of the machine will be responsible to ensure that the following equipments complete in all respects and in working condition, are available on each Track Maintenance Machine before the machine is put on a running line:

(a) Two red and one green HS flag.
(b) Two tri-colour HS Lamps.
(c) Two chains with pad locks.
(d) Two clamps with pad locks.
(e) Ten fog signals.
(f) A copy of the working Time Table of the section where the machine is working.
(g) G & SR book with up to date amendment slips.
(h) One 4 cells flasher light
(i) One petromax lamp.
(j) One portable field telephone
(k) Two banner flags,
(l) One First Aid Box
(m) Skids-Two nos.
(n) One Watch.
(o) LV Board and Flashing Tail Lamp.

IndiaCode

NOTE : Each Track Maintenance Machine must be equipped with prescribed Head and Tail-Light, Marker lights and flasher lights as per GR 4.14 to 4.16 and the SR's there to. While moving in convoy the L.V. Board/Tail Lamp, should be fixed only on the last machine in the direction of movement.

S.R.4.65/5. Rules for Operation-

(i) No Track Maintenance Machine shall be brought on a running line form the siding/stabling line without the written permission of the Station Master on duty in the form of shunting order.

(ii) When the Track Maintenance Machine is required to move from one Block station to another Block Station, the Operator should run the machine only with the proper authority to proceed.

(iii) The following procedures shall be observed for working of Track Maintenance Machine between two Block Stations.

(a) The Track Maintenance Machines shall work under line block. The Section engineer Incharge of all the Track Maintenance Machines shall give the requisition for block in duplicate to Station Master, indicating the number of Track maintenance Machines which will work, the specific location where the machines will work, the duration of block required and whether the machines will proceed to the next station or return back to the starting station after completion of the work. The Station Master shall then contact the control and ascertain the movement of trains before granting line block. Section Engineer incharge will accompany the machines to its work site.

(ख) नियंत्रक से ब्लॉक की अवधि सुनिश्चित करने के बाद स्टेशन मांगपत्र की मूल प्रति में ब्लॉक की अवधि तथा अन्य विशेष अनुदेश यदि कोई हो, को लिखकर प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खंड इंजीनियर (रेल पथ) को वापिस कर देगा।

(ग) <u>इकहरी लाइन–कार्य करना तथा आगे बढना</u> – स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर लेगा, अन्तिम रोक सिगनल को "आफ" करेगा ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने वाली रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या लिखते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिस पर सभी रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के प्रचालकों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे और प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खण्ड इंजीनियर (रेल पथ) को टोकन टेबलेट सहित यदि कोई हो तो सौंपा जाएगा। प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खण्ड इंजीनियर अंतिम रेल पथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा।

कार्य पूर्ण होने पर रेल पथ अनुरक्षण मशीनें आगमन सिगनलों को "ऑफ" करके ली जाएंगी, स्टेशन के पॉइंट्समैन द्वारा प्रथम रोक सिगनल के नीचे खड़े रहकर अन्तिम मशीन के स्टेशन में प्रवेश करने तक हरा हाथ सिगनल दिखाया जाना चाहिए।

अगले स्टेशन पर पहुंचने पर अंतिम मशीन द्वारा ब्लॉक सेक्शन क्लियर करने पर ही प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खंड इंजीनियर (रेल पथ) टोकन सहित, यदि कोई हो तो, विशेष सतर्कता आदेश स्टेशन मास्टर को सौंपेगा। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि रेलपथ गाड़ियों के संचालन के लिए पूरी तरह ठीक है और तभी स्टेशन मास्टर सेक्शन को बन्द करेगा।

(घ) <u>इकहरी लाइन खण्ड – कार्य करके वापस लौटना</u>

(i) <u>टोकन/टेबलेट उपकरणों सहित</u> – स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से ब्लॉक बैक करेगा एवं ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने के लिए रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या, स्टेशन जहां वे वापस लौटेंगी आदि दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिस पर सभी रेल पथ अनुरक्षण मशीनों के प्रचालकों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे और ये अनुमति पत्र प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खंड इंजीनियर (रेल पथ) को टोकन/टेबलेट सहित सौंपा जाएगा एवं अंतिम रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार टी/369 (3बी) जारी करेगा। प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खण्ड इंजीनियर पहली रेल पथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा।

कार्य पूर्ण होने पर मशीनें आगमन सिगनलों को आफ करके ली जाएगी। पाइंट्समैन/पोर्टर द्वारा प्रथम रोक सिगनल के नीचे से अन्तिम मशीन के स्टेशन में प्रवेश करने तक हरा हाथ सिगनल दिखाया जाना चाहिए। प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खंड (रेलपथ) सभी रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के ब्लॉक सेक्शन क्लियर करने पर विशेष सतर्कता आदेश एवं टोकन/टेबलेट सहित डयुटी वाले स्टेशन मास्टर को सौंपेगा तथा स्टेशन मास्टर को यह प्रमाण–पत्र भी जारी करेगा कि रेलपथ गाड़ियों के संचालन के लिए पूरी तरह ठीक है, और तभी स्टेशन मास्टर सेक्शन को क्लियर करेगा और ब्लॉक उपकरण सामान्य करेगा।

(ii) <u>टोकन रहित ब्लॉक उपकरण</u> :– स्टेशन मास्टर सेक्शन को ब्लाक बैक करेगा, शंटिंग चाबी निकालेगा एवं ब्लॉक खण्ड में कार्य करने के लिए अधिकृत मशीनों की संख्या, वह स्टेशन जहां वे लौटेंगी आदि दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा। जिस पर सभी रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के प्रचालकों द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे तथा ये अनुमति पत्र प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खण्ड इंजीनियर (रेलपथ) को शंटिंग चाबी के साथ सौंपा जाएगा। इसके अलावा अन्तिम रोक सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने के लिए टी/369 (3बी) जारी की जाएगी। प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खंड इंजीनियर (रेलपथ) पहली रेलपथ अनुरक्षा मशीन पर यात्रा करेगा।

कार्य पूर्ण होने पर, मशीनों को आगमन सिगनलों को 'आफ' करके लिया जाएगा। प्वाइंटसमैन/पोर्टर द्वारा प्रथम रोक सिगनल के नीचे खड़े रहकर अंतिम मशीन के स्टेशन में प्रवेश करने तक हरा हाथ सिगनल दिखाया जायेगा।

प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खण्ड इंजीनियर (रेलपथ) सभी मशीनों द्वारा ब्लॉक सेक्शन क्लियर करने पर शंटिंग चाबी एवं विशेष सतर्कता आदेश डयुटी वाले स्टेशन मास्टर को सौंपेगा तथा स्टेशन मास्टर को यह प्रमाण–पत्र जारी करेगा कि रेलपथ गाड़ियों के संचालन के लिए पूरी तरह ठीक है और तभी स्टेशन मास्टर ब्लॉक उपकरण को समान्य करेगा।

(b) After ascertaining from control, the duration of block that may be granted, Station Master shall return the original copy of the requisition to the Section Engineer incharge endorsing the duration of the block permitted and other special instructions, if any.

(c) Single line Section: WORK AND PROCEED:- Station Master will obtain line clear from Station in advance, take off last stop signal, issue special caution order indicating the number of Maintenance Machines permitted to work within the block section which will be signed by all the Operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Section Engineer incharge along with token if any, Section Engineer incharge shall travel on the last Track Maintenance Machine.

On completion of the Work, machines will be received by taking off reception signals, a Pointsman should display green hand signal at the foot of first stop signal till the last machine enters the Station.

On reaching the station in advance. Section Engineer incharge will hand over the token, if any as well as the special caution order only when the last machine clears the block section. He will also certify that the track is fit for train movement. Then only the SM will close the line.

(d) Single Line Section : WORK AND RETURN:

(i) With Token/Tablet instruments: Station Master will block back the section and issue special caution order indicating the number of Track Maintenance Machines permitted to work within the block section, the stations where they will return etc. Which will be signed by all the Operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Section Engineer incharge along with token/tablet in addition to it T/369(3b) will also be issued for passing last stop signal at danger. Section Engineer incharge shall travel on the first track maintenance machine.

On completion of the work the machines will be received by taking off reception signals. Pointsman should display green flag/signals at the foot of first stop signal till the last machine enters the station. Section Engineer incharge shall hand over the token/tablet as well as special caution order to the Station Master on duty only when all track maintenance machines have cleared the block section. He will also issue a certificate to the station Master that track is fit for train movement. Then Only Station Master will cancel the block back and normalise the block instrument.

(ii) With Token less instrument:- Station Master will block back the Section take off the Shunting key, issue a Special Caution Order indicating the number of track Maintenance Machines permitted to work within the Block Section, the station where they will return etc. which will be signed by all the Operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Section Engineer Incharge alongwith the Shunting key. In addition to it, T/369/(3b) will also be issued for passing the last STOP Signal at danger. Section Engineer (Incharge) Shall travel on the first Track Maintenance Machine.

On completion of the work the machines will be received by taking off reception signals. Station Pointsman should display Green Hand Signal at the foot of first Stop signal till the last machine enters the station.

Section Engineer In charge shall hand over the Shunting Key as well as the Special Caution Order to Station Master on duty, only when all the Track Maintenance Machines have cleared the Block section. He will also issue a certificate to the SM that the Track is fit for train movement. Then only Station Master remove the 'Block Back'.

(ङ.) दोहरी लाइन सेक्शन – कार्य करना तथा आगे बढना :

(i) सही दिशा में :– स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा, ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने के लिए रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या का उल्लेख करते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसपर रेलपथ अनुरक्षण मशीन के सभी प्रचालक हस्ताक्षर करेंगे और इसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर (रेलपथ) को सौंपा जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर अंतिम रेलपथ अनुरक्षण मशीन से यात्रा करेगा, मशीनों को अंतिम रोक सिगनल "ऑफ" करके भेजा जायेगा।

कार्य पूर्ण होने पर मशीनों को आगमन सिगनल आफ करके लिया जायेगा। पॉइंटसमैन/पोर्टर अंतिम मशीन के स्टेशन में प्रवेश करने तक प्रथम रोक सिगनल के नीचे से हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

अगले स्टेशन पर पहुंचने पर प्रभारी खंड इंजीनियर (रेलपथ) अंतिम मशीन द्वारा सेक्शन क्लियर करने पर विशेष सतर्कता आदेश स्टेशन मास्टर को सौंपेगा। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेलपथ पूरी तरह ठीक है। और उसके बाद ही स्टेशन मास्टर सेक्शन को क्लियर करेगा।

(ii) गलत दिशा में :– स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन से ब्लाक टेलीफोन पर लाइन क्लियर लेगा जिसमें रेल पथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या का उल्लेख रहेगा जो उस स्टेशन से अगले स्टेशन तक कार्य करेगी, पेपर लाइन क्लियर टिकिट तैयार करेगा। विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसमें कार्य करने वाली रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या, स्टेशन का नाम जहां कार्य पूर्ण होने के बाद मशीनें क्लियर करेंगी तथा लाईन जिस पर मशीन कार्य करेगी का उल्लेख रहेगा। पेपर लाइन टिकिट तथा विशेष सतर्कता आदेश पर सभी परिचालक हस्ताक्षर करेंगे और उसके बाद ही उसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर (रेलपथ) को सौंपा जायेगा जो अंतिम मशीन में यात्रा करेंगे।

सभी फेसिंग पाइण्ट्स को सही तौर पर सेट करके एवं ताला बन्द करके ट्रेलिंग पाइण्ट्स को सही तौर पर सेट करने के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित अधिकार पत्र द्वारा मशीनों को पायलट करके स्टेशन से बाहर किया जाएगा।

कार्य समाप्त होने के पश्चात अगले स्टेशन पर पहुंचते समय प्रचालक अपनी मशीनों को सही लाइन से सम्बन्धित प्रथम रोक सिगनल के सामने या गलत लाइन से सम्बन्धित (जिस पर वे चल रहे हैं) अन्तिम रोक सिगनल जो भी पहले पड़ता हो के सामने आकर रुकेंगे।

ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी रेल कर्मचारी को सिगनल के नीचे (जिस सिगनल के पास पहली मशीन आयेगी) भेजेगा जो खतरा सिगनल दिखाकर मशीन को रोकेगा और तब स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पत्र पर स्टेशन तक पायलट करेगा।

यदि प्रचालक यह देखते हैं कि गाड़ी को स्टेशन तक पाइलट करने के लिए सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल कर्मचारी को तैनात नहीं किया गया है। तो सामान्य नियम 4.44 के प्रावधानों का अनुपालन किया जाना चाहिए।

सम्मुख दिशा के सभी क्रासओवर पाइंट्स को जिनसे मशीनें गुजरेंगी, क्लैम्प तथा तालित कर दिया जायेगा।

ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन पर पहुंचने पर प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खंड इंजीनियर (रेलपथ) पेपर लाइन क्लियर टिकट एवं विशेष सतर्कता आदेश को अंतिम मशीन द्वारा ब्लाक सेक्शन क्लियर कर लेने पर ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को सौंप देंगे तथा वह यह प्रमाणित करेगा कि रेल संचालन के लिये रेल पथ पूरी तरह ठीक है। इसके बाद ही स्टेशन मास्टर 'लाईन क्लोज' करेगा तथा साधारण ढंग से गाड़ियों का संचालन करेगा।

(च) दोहरी लाईन सेक्शन (कार्य करें तथा वापस लौटें)

(i) सही दिशा में – स्टेशन मास्टर सेक्शन को ब्लॉक फारवर्ड करेगा तथा दोहरी लाइन के डायडो ब्लॉक उपकरण मामले में शंटिंग चाबी को निकाल लेगा। ब्लॉक सेक्शन के अंतर्गत कितनी ट्रैक मशीनों को कार्य करने की अनुमति दी गई है एवं स्टेशन जहां वे मशीनें वापस आयेंगी का उल्लेख करते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा। जिसपर सभी प्रचालक हस्ताक्षर करेंगे। इस अनुमति पत्र को शंटिंग चाबी यदि कोई हो, के साथ प्रभारी खंड इंजीनियर (रेलपथ) को सौंपा जायेगा। प्रभारी खंड इंजीनियर पहली रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेंगे। इसके अलावा अंतिम रोक सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करने के लिए टी/369 (3बी) जारी किया जायेगा।

कार्य पूर्ण होने पर, प्रचालक अपनी मशीनों को सही लाइन से सम्बन्धित प्रथम रोक सिगनल या उस लाइन से सम्बन्धित जिस पर वे चल रहे हैं के अन्तिम रोक सिगनल के सामने मशीनें रोकेंगे। स्टेशन मास्टर उस सिगनल (जिस पर मशीन सबसे पहले आयेगी) पर एक वर्दीधारी रेल कर्मचारी को तैनात करेगा जो खतरा सिगनल पर मशीनों को रोकेगा और इसके पश्चात स्टेशन द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पत्र पर स्टेशन तक पाइलट करेगा।

(e) Double Line Section-WORK AND PROCEED:

(i) Via the right direction SM will obtain line clear from station in advance, take off last stop signal issue a special caution order indicating the number of Track Maintenance Machines permitted to work within the Block section which will be signed by all the Operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Section Engineer Incharge. Section Engineer Incharge shall travel on the last Track Maintenance Machine.

On completion of work, the Machines will be received by taking of reception signals. Station Pointsman should display green flag/signals at the foot of first stop signal till the last machine enters the station.

On reaching the station in advance, Section Engineer incharge will hand over to the SM, the Special caution order only when the last machine clears the block section. He will also certify that the track is fit for train movement. Then only the SM will close the line.

(ii) Via Wrong Direction-Station Master will take the line clear from station in rear on block telephone indicating the number of Track Maintenance Machines which will work from that Station upto the next station prepare paper line Clear ticket issue special caution order clearly indicating the number of track machines to work, the Station to which the machines will go on completion of work, the line on which the machines will work. The paper line clear ticket and the special caution order should be signed by all the operators and then should be handed over to the Section Engineer Incharge who shall travel on the last machine.

The machines shall be piloted out of the station on a written authority issued by the SM after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the machines will pass.

On approching the next station after completion of the work, the operators shall bring, their machines to stop opposite the first stop signal pertaining to the right line or at the last stop signal pertaining to the wrong line (on which they are running) whichever they come across first.

The SM at the other end of the block section shall depute a Railway staff in uniform at the foot of the signal (whichever the machines would encounter first) who shall stop these machines on danger hand signal and thereafter pilot them into the station on a written authority issued by the SM.

If the operators find that no Railway servant in uniform has been deputed at the foot of the signal to pilot the train into the station. GR 4.44 shall be observed.

All the crossover points in the facing direction over which the machines shall proceed shall be clamped and pad locked.

On reaching the station at the other end of the block section. Section Engineer Incharge will hand over the paper line clear ticket, special caution order to SM only when the last machine clears the block section. He will also certify that the track is fit for train movement. Then only the SM will close the line and normal train running may be resumed

(f) Double Line Section- WORK AND RETURN :

(i) Via Right Direction : Station Master will block forward the section, take out the shunting key in case of 'Daido' Double line Block Instrument, issue special caution order indicating the number of track machines permitted to work within the block section, station where they will return etc. which will be signed by all the operators and will be handed over to the Section Engineer incharge alongwith the shunting key if any. Section Engineer incharge shall travel on the first Track Maintenance Machine. In addition, T/369(3b) will also be issued for passing the last stop signal at danger.

On completion of the work, the operators shall bring their machines to stop opposite first stop signal pertaining to the right line or at the last stop signal pertaining to the line on which they are running which ever comes across first station Master shall depute a Railway servant in uniform at the foot of the signal (whichever the machine would encounter first) who shall stop the machines on danger signal and thereafter pilot them into the station on a written authority issued by the station Master.

यदि प्रचालक मशीनों को पायलट करने के लिए किसी तैनात कर्मचारी को नहीं पाते हैं तो सामान्य नियम 4.44 के प्रावधानों का अनुपालन किया जाना चाहिए।

सभी फेसिंग क्रास ओवर काँटों, जिनपर से मशीनें गुजरेंगी को क्लैम्प लगाकर तालित कर दिया जाना चाहिए।

स्टेशन में पहुंचने पर प्रभारी खंड इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा, अंतिम मशीन के ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर लेने पर विशेष सतर्कता आदेश को ड्युटीवाले स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जायेगा, वह यह भी प्रमाणित करेगा कि गाड़ी संचालन के लिए रेल पथ पूरी तरह ठीक है। और उसके बाद ही स्टेशन मास्टर लाइन को बंद करेगा और सामान्य संचालन पुनः प्रारंभ किया जायेगा।

(ii) <u>गलत दिशा में</u> :– स्टेशन मास्टर सेक्शन को ब्लॉक बैक करेगा और दोहरी लाइन के डायडो ब्लॉक उपकरण के मामले में शंटिंग चाबी निकाल लेगा। स्टेशन मास्टर रेलपथ अनुरक्षण मशीन की संख्या, स्टेशन का नाम जहां वे वापिस आयेंगी का उल्लेख करते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा। जिस पर प्रचालकों द्वारा हस्ताक्षर किये जाएंगे और इसे शंटिंग चाबी यदि कोई हो के साथ प्रभारी खंड इंजीनियर (रेलपथ) को सौंप दिया जायेगा। प्रभारी खंड इंजीनियर (रेलपथ) पहली रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। मशीनों को स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पत्र पर सभी सम्मुख काँटों को सही तौर पर सेट तथा तालित करने तथा ट्रेलिंग कांटो को जिस पर से मशीन गुजरेगी सही तौर पर सेट करने के पश्चात स्टेशन के बाहर तक पायलट किया जाएगा।

कार्य समाप्त होने पर सिगनलों को आफ करके मशीनों को लिया जाएगा। पाइंट्समैन/पोर्टर स्टेशन पर अंतिम मशीन आने तक प्रथम रोक सिगनल के नीचे से हरा हाथ सिगनल दिखाएगा। प्रभारी खंड इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा सभी अनुरक्षण मशीनों द्वारा ब्लॉक सेक्शन क्लियर करने पर ही विशेष सतर्कता आदेश तथा शंटिंग चाबी यदि कोई हो, ड्युटी वाले स्टेशन मास्टर को सौंपा जाएगा। वह यह प्रमाण पत्र भी जारी करेगा कि रेलपथ गाड़ी संचालन के लिए पूरी तरह ठीक है और तब ब्लॉक बैक हटाएगा।

स.नि.4.65/6. <u>सावधानियां</u> –

(i) मशीन का प्रभारी वरिष्ठ खंड इंजीनियर कार्य स्थल के बचाव के लिए तथा उल्लंघन यदि कोई हो तो निकटस्थ रेलपथ के बचाव के लिए भी जिम्मेदार रहेगा। मशीन के कार्य के पश्चात वह रेलपथ की संरक्षा के लिए भी जिम्मेदार रहेगा।

(ii) दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा इस ब्लॉक खंड में टेलीफोन लगे हुए सभी समपार फाटकों को ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने के लिए अनुमति दी गयी रेलपथ मशीनों की संख्या के संबंध में प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के तहत सूचित किया जाएगा।

(iii) ब्लॉक सेक्शन में जब रेलपथ मशीनों को एक साथ ले जाते समय मशीन प्रचालकों की यह जिम्मेदारी होगी कि उनकी मशीन दूसरी मशीन से न्यूनतम 120 मीटर की दूरी पर रहे तथापि जब मशीनें कार्य कर रहीं हों तब उनके बीच की दूरी 50 मीटर से कम न होगी।

(iv) कार्य के दौरान जब गेटमैन रहित या गेटमैन सहित फाटक से गुजरना हो, तो प्रत्येक रेल पथ मशीन समपार फाटक के निकट रोकी जाएगी तथा रेलपथ मशीन और सड़क यातायात की संरक्षा सुनिश्चित करने के बाद ही इसे पार किया जाएगा।

(v) प्रभारी कनिष्ठ इंजीनियर/वरिष्ठ खंड इंजीनियर (रेलपथ) मशीनों की सुरक्षा के लिए हमेशा अपने साथ चार, कुशल फ्लैगमैन, बैनर, फ्लैग (झन्डे), 10 पटाखे और लाल हाथ झंडी रखेगा। एक झंडी वाला कार्यस्थल पर दोनों ओर 600 मीटर की दूरी पर बैनर झंडी प्रदर्शित करेगा। तथा एक झंडी वाला कार्यस्थल पर दोनों ओर 1200 मीटर की दूरी पर रोक हाथ सिगनल प्रदर्शित करेगा।

(vi) दोहरी लाइन खंड या यार्ड में कार्य के दौरान कुछ मशीनें साथ वाली लाइन को फाउल कर सकती है। बी.आर. एम. इसके ब्लेड को स्ट्रेंचिंग आउट करते समय निकटस्थ लाइन को फाउल कर सकता है। यदि कार्य के दौरान मशीन के किसी हिस्से के निकटस्थ लाइन के फाउल होने की संभावना हो तो प्रभारी खंड इंजीनियर द्वारा दोनों लाइनें ब्लाक करने के लिए लिखित अनुरोध किया जाएगा तथा कार्य तभी हाथ में लिया जाएगा जब दोनों लाइनों को कंट्रोल तथा स्टेशन मास्टर द्वारा ब्लाक करने की अनुमति दी गई हो, एवं दोनों लाइनों का बचाव किया गया हो।

(vii) सी.एस.एम./डी.यु.ओ.या अन्य किसी ऐसी मशीनों के मामले में जहां प्रचालक सीधे सामने का दृश्य देखने की स्थिति में न हो तो यह अपने सहायक को अगले/पिछले कक्ष में तैनात करके बैनर झंडी इत्यादि के आगे कार्यरत मशीन का अवरोध या उल्लंघन के बारे में मौखिक रूप से या हाथ सिगनल झंडी इत्यादि द्वारा प्रचालक को बताएगा ताकि मशीन के संचालन को तदनुसार नियंत्रित किया जा सके।

If the operators find that no railway servant has been deputed to pilot the train. G.R. 4.44 shall be observed.

All the crossover points in the facing direction over which the machines shall proceed shall be clamped and pad locked. On reaching the Station, Section Engineer incharge will hand over the special caution order to the SM only when the last machine clears the block section. He will also certify that the track is fit for train movement. Then only the station Master will close the line and normal working may resume.

(ii) Via the wrong direction:- Station Master will block back the section, take out the shunting key in case of 'Daido' double line block instrument, issue special caution order indicating the number of Track maintenance Machines, Station where they will return etc, which will be signed by the operators and then will be handed over to the Section Engineer incharge along with the shunting Key if any, Section Engineer incharge will travel on the first track machine.

The machines shall be piloted out of the station on written authority issued by the Station Master after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the machines will pass.

On completion of the work the machines will be received by taking off reception signals. Station pointsman should display green hand signal at the foot of first stop signal till the last machine enters the station.

Section Engineer incharge shall hand over the shunting key, if any, as well as the special caution order to the Station Master on duty. Only when all the Track Maintenance Machines have cleared the block section. He will also issue a certificate that the track is fit for train movement, and then only the Station Master will remove the block back.

S.R. 4.65/6. Precautions-

(i) The Section Engineer incharge of the machine is responsible for the protection of the site of work and also for protection of adjoining track in case of infringement, if any. He shall also be responsible for safety of track after the working of the machine.

(ii) The Station Master on either side shall inform all the Level crossings equipped with telephones falling this block section about the total number of track machines permitted to work in the block section under exchange of Private numbers.

(iii) While the track machines are moving in the block section in convoy, it will be the responsibility of the operators of their machines to remain at a minimum distance of 120 meters from each other. However, while the working the minimum distance between two machine shall not be less than 50 meters.

(iv) In course of working. when required to pass a manned or unmanned gate, each track machine shall stop short of the level crossing and pass only after ensuring the safety of the track machine and the road traffic.

(v) The Section Engineer incharge shall always take four efficient flagmen equipped with banner flags, ten detonators and red hand flags each, to protect the machines. One flagman shall exhibit banner flag at a distance of 600 meters. On either side of the site of work and one flagman showing a stop hand signal at a distance of 1200 meteres on either of the site of work.

(vi) Some machines tend to foul the adjacent lines, while working on double line sections or in the yard. BRM may foul the adjacent line when stretching out its blades, if any part of a machine is likely to foul the adjacent line while working, the Section Engineer incharge shall request station master in writting to block both the lines, and such work should only be undertaken, if blocking both the lines has been permitted by the control and the station master and both the lines have been protected.

(vii) In case of CSM/DUO or any other such machine where the operator is not in a position to get a view of front directly, he shall ensure by deployment of his assistants in the front/rear cab that any obstruction/infringement i.e. machine moving ahead of banner flag etc. is communicated to him verbally or by display of Hand signal etc., so that movement of the machine may be controlled accordingly.

स.नि.4.65/7. <u>स्टेशन पर रेलपथ मशीनों को खड़ी करने पर बचाव</u> –

(i) रेलपथ मशीनों के संचालन तथा इन्हें स्टेबल करने की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा खंड नियंत्रक के परामर्श से की जाएगी। यदि नियंत्रण कार्यरत न हो तो वह निकटस्थ स्टेशन मास्टर से परामर्श करेगा।

(ii) सामान्य तौर पर रेलपथ मशीनों को नॉन रनिंग लाइनों पर स्टेबल किया जाना चाहिए।

(iii) जब अपरिहार्य परिस्थितयो के कारण रेल पथ मशीनों को रनिंग लाइन पर स्टेबल किया जाता है तो यांत्रिक हाथ ब्रेकों को लगाया जाएगा, तथा मशीनों को सामान्य नियम 5.23 तथा उसके तहत सहायक नियमों के अनुसार जंजीर बद्ध करके सुरक्षित किया जाएगा। स्टेशन मास्टर कार्यालय में संबंधित सिगनल लीवर पर स्लाइड लीवर कॉलर तथा संबंधित स्लाइड पर कॉलर का उपयोग किया जाएगा।

(iv) मशीन को स्टेबल किए जाने पर प्रचालक यह सुनिश्चित करेगा कि मशीन उल्लंघन चिन्ह तथा ट्रैप्स को क्लियर करके तथा निकटस्थ लाइन को अवरूद्ध किये बिना खड़ी है मशीन को लुढकने से रोकने के लिए वह हाथ ब्रेक तथा स्किड लगाएगा। संबंधित कॉंटों को जिस लाइन पर मशीन को खड़ा किया गया है उसके विरूद्ध सेट किया जाएगा तथा ऐसे कॉंटों को क्लैम्प या बोल्ट तथा कॉटर एवं तालित करके सुरक्षित किया जाएगा। चाबियों को स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रखेगा जब तक कि मशीन साइडिंग या रनिंग लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं हो जाती। मशीन प्रचालक अपना कार्यभार तब तक नहीं सौंपेगा जब तक कि वह इस बात से स्वयं संतुष्ट न हो जाए कि मशीन को उचित तौर पर निर्धारित रूप से सुरक्षित कर लिया गया है।

स.नि.4.65/8. रेलपथ मशीन को स्टेशन मास्टर द्वारा जारी शंटिंग आदेश की अनुमति के बिना ट्रैफिक यार्ड में नहीं लाया जाएगा। जिस लाइन पर रेलपथ अनुरक्षण मशीन खड़ी की गई है उस लाइन पर किसी माल या पैसेंजर स्टॉक की शंटिंग की अनुमति नहीं होगी और न ही मशीन जोड़ कर किसी प्रकार की शंटिंग की जाएगी।

स.नि.4.65/9. <u>खराबियां तथा दुर्घटनाएं</u> –

(i) ब्लाक सेक्शन में रेलपथ मशीन की खराबी को दुर्घटना माना जाएगा। रेलपथ मशीन की दुर्घटना को उचित श्रेणी के तहत गाड़ी दुर्घटना माना जायेगा तथा प्रचालित नियमों के तहत कार्रवाई की जाएगी।

(ii) यदि ब्लॉक सेक्शन में रेलपथ मशीन 'खराब हो जाए तो प्रभारी खंड इंजीनियर (रेलपथ) खराब मशीन को ढकेलते हुए निकटतम स्टेशन तक ले जाने का निर्णय ले सकता है बशर्ते कि ब्रेक पावर अच्छी स्थिति में हो। अन्यथा वह संदेशवाहक के जरिए निकटतम स्टेशन मास्टर को संदेश भेजेगा तथा लाइट इंजन के लिए पोर्टेबल टेलीफोन के जरिए नियंत्रक को कहेगा ताकि मशीन को खींचा जा सके।

(iii) ब्रेक डाउन की स्थिति में मशीन की सुरक्षा सामान्य नियम 6.03 तथा सहायक नियमों के अनुसार की जाएगी।

स.नि.4.65/10. <u>गति</u> – अधिकतम अनुमेय गति रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित होनी चाहिये तथापि कॉंटों तथा क्रासिंग पर गति को 15 कि.मी. प्रति घंटो तक प्रतिबंधित किया गया है।

झ. निजी इंजन तथा वाहन

4.66. निजी इंजन तथा वाहन – विशेष अनुदेशों के अनुसार व्यवस्था के सिवाय, ऐसे इंजन या अन्य वाहन को, जो किसी स्वामी की निजी सम्पत्ति है, रेल क्षेत्र में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

स.नि.4.66/1.

(क) प्राइवेट फर्मों के इंजन इस रेलवे पर अपने पहियों पर तब नहीं चलाये जायेंगे जब तक कि मुख्य परिचालन प्रबंधक ने विशेष रूप से ऐसा करने का प्राधिकार न दे दिया हो।

(ख) किसी इंजन को गाड़ी में लगाने से पूर्व निकटतम लोको फोरमैन द्वारा उसकी परीक्षा अवश्य की जानी चाहिए और यदि वह चलने योग्य हो तो लोको फोरमैन को इसका प्रमाण पत्र देना चाहिए और वह प्रमाण पत्र डिब्बा मार्ग पत्रक में संलग्न कर देना चाहिए। इंजन पर एक सहायक लोको पायलट अवश्य रहना चाहिए।

S.R. 4.65/7. Protection of track machines when stabled at station-

(i) The running and stabling of the track machines shall be arranged by the Station Master in Consultation with the section controller. In case, the control is not working, the Station Master shall consult the Station Master of the adjoining stations.

(ii) The Track machine shall normally be stabled on non-running line.

(iii) When the Track machine shall normally be stabled on a running line due to unavoidable circumstances, the mechanical hand brakes shall be applied and machine shall be securely chained to the rails in accordance with GR 5.23 and SRs thereunder. Lever Collars shall be used on concerned signal levers and slide collar/Pins on the relevant slides in the office of the Station Master.

(iv) When the machine is stabled, the Operator shall ensure that it is berthed clear of fouling marks and traps and without obstructing the adjacent line. He shall apply the brakes and skids to prevent movement. The concerned points shall be set against the line on which the track machine is stabled and such points shall be secured with clamps or bolts and cotters and pad locks. The keys of such pad locks shall be kept in the personal custody of SM until the machine is ready to leave from siding or running line. The machine operator shall not relinquish charge until he has satisfied himself that the machine has been properly secured and protected as prescribed.

S.R.4.65/8.The Track Machine shall not move into or inside the Traffic Yard without the permission of the Station Master on Shunting order. No shunting of goods/passenger stock shall be permitted on the line where track maintenance machines are stabled nor shunting should be performed with the machines attached.

S.R. 4.65/9. Failures and Accidents-

(i) Failures in Block sections of the Track Machine will be treated as accident. Accidents involving track machines shall be treated as train accidents under the appropriate class and action should be taken as per the rules in force.

(ii) In the case of failure of Track Machine in block section the Section Engineer incharge may decide to push the disabled unit to the nearest station provided the brake power is in good condition. Otherwise intimation shall be sent to the nearest Station Master through a messenger and to Control through portable telephone asking for a light engine to tow the unit.

(iii) In the event of brake down the machines shall be protected as per G.R.6.03 and S.R their under

S.R.4.65/10. Speed - Maximum permissible speed should be as approved by CRS on points & crossings, the speed shall however. be restricted to 15 KMPH

1. Private Engines and Vehicles

4.66. Private engines and vehicles-No engine or other vehicle, which are the property of a private owner, shall be allowed to enter upon the railway, except in accordance with special instructions.

S.R. 4.66/1.

(a) Engines belonging to private firms shall not be run with their own wheels over this Railway, unless specially authorised by the Chief Operations Manager.

(b) Before being attached to a train, must be examined and issued a fit certificate by the nearest Loco Foreman, which will be attached to the Wagon way Bill and a Assistant Loco Pilot must be on the foot-plate.

अध्याय – 5

स्टेशन नियंत्रण तथा कार्य संचालन

5.01. कार्य संचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी –

(1) स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन की सीमा के अन्दर उसके आदेशों के अधीन स्थायी या अस्थायी रूप में नियोजित कर्मचारियों के सुपुर्द कार्यों के कुशलतापूर्वक निर्वहन के लिए, जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के कार्य संचालन के लिए स्टेशन मास्टर के प्राधिकार और निर्देशों के अधीन होंगे।

(2) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब सिगनल, काँटे, समपार (लेबिल क्रासिंग) फाटक और उसके स्टेशन की पूरी व्यवस्था ठीक चालू हालत में है और उसमें जो भी खराबिया हैं। उनकी रिपोर्ट, वह उपयुक्त प्राधिकारी को तुरन्त देगा।

(3) स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए भी जिम्मेदार है कि स्टेशन का कार्यचालन उस समय प्रवृत्त (लागू) नियमों और पूर्णतः विनियमों के अनुसार किया जा रहा है।

(4) स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति लाइन क्लियर न तो मांगेगा और न देगा, और न ही प्रस्थान प्राधिकार देगा।

स.नि.5.01/1. स्टेशन मास्टर इंचार्ज अपने स्टेशन का रख–रखाव समुचित स्तर का रखते हुए यह भी जांच करेगा कि प्रचलित नियमों के अनुसार कर्मचारी साफ वर्दी पहने है तथा सिगनल, बत्तियाँ, झंडिया एवं स्टेशन के अन्य उपकरण चालू हालत में हैं।

स.नि.5.01/2. समस्त स्टेशन मास्टर केबिनों, सिगनलों, समपार फाटक, लैम्प, तौल मशीन, माल एवं स्टेशन यार्ड और वहाँ खड़े वाहनों का दो सप्ताह में एक बार निरीक्षण करेगा। यार्ड मास्टर अपने अधिकार वाले क्षेत्र में इसी प्रकार का निरीक्षण करेंगे।

स.नि.5.01/3. स्टेशन मास्टर को यह भी देखना चाहिए कि माल, पार्सल एवं अन्य सामग्री प्लेटफार्म पर इधर–उधर बिखरी या छितरी हुई तो नहीं छोड़ दी गई है। गाड़ी में लाये जाने वाले पैकेजों को प्लेटफार्म के किनारों से सुरक्षित दूरी पर अच्छी तरह से चट्टे लगाकर रखना चाहिए।

स.नि.5.01/4. <u>ब्लाक उपकरणों, पैनल एवं आर.आर.आई का प्रचालन</u> :–

(क) किसी भी व्यक्ति को ब्लाक उपकरणों, पैनल एवं आर.आर.आई. के प्रचालन की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि उसके पास अपेक्षित सक्षमता प्रमाण पत्र न हो और उसे इस विशिष्ट काम के लिए नियुक्त न किया गया हो। ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और स्टेशन मास्टर एवं केबिनों तथा स्टेशनों में स्वतंत्र रूप से काम करने वाले केबिन स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर, जिनके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है, उन्हें ब्लाक उपकरणों के प्रचालन का प्राधिकार प्राप्त है।

(ख) यदि कर्मचारी वर्ग ऐसे स्टेशनों पर जहां उन्हें ब्लाक उपकरणों का प्रचालन नहीं करना पड़ता, एक या एक से अधिक वर्ष तक कार्य कर रहे हैं और जब उन्हें ऐसे स्टेशनों पर तैनात किया जाए, जहां उन्हें ब्लाक उपकरण का प्रचालन करना पड़ेगा या जब उन्हें नये प्रकार के ब्लाक उपकरणों का प्रचालन करना पड़ेगा तो ब्लाक उपकरणों के संचालन की उनकी परीक्षा स्थानीय रूप से सहायक परिचालन प्रबंधक एवं सहायक मंडल सिगनल एवं टेलीकॉम इंजीनियर द्वारा ली जायेगी और सक्षमता का नया प्रमाण–पत्र जारी किया जायेगा।

(ग) स्टेशन का कोई भी कर्मचारी, विशेष रूप से काँटों, सिगनल एवं शंटिंग का प्रभारी बिना सक्षम कर्मचारी द्वारा कार्यमुक्त हुए बिना अपने कार्य को नहीं छोड़ेगा। कांटेवाले एवं सिगनल मैन किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने के बाद गाड़ी के आगमन एवं आगमन सम्बन्धी सभी शर्तों के पूरा होने तक अपने कार्य स्थल पर रहेंगे।

CHAPTER-V

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.01. Responsibility of the Station Master for working-

(1) The Station Master shall be responsible for the efficient discharge of the duties devolving upon the staff employed, either permanently or temporarily, under his orders at the station or within the station limits and such staff shall be subject to his authority and direction in the working of the station.

(2) The Station Master shall see that all signals, points, gates of level crossings and the whole machinery of his station are in proper working order and shall immediately report all defects therein to the proper authority.

(3) The Station Master shall also the responsible to see that the working of the station is carried out in strict accordance with the rules and regulations for the time being in force.

(4) No person other than the Station Master shall ask for or give Line Clear, or give authority to proceed.

IndiaCode

S.R. 5.01/1. The Station Master incharge shall maintain his station with the appropriate standard and check that the staff are dressed in clean uniform in accordance with the extant rules, and that signal lamp, flags and other equipment are in proper order.

S.R. 5.01/2. The Station Master will inspect the station fortnightly, which must include the inspection of cabins, signals, level crossing gates, lamps, weighing machines, goods and station yard and vehicles standing therein. The Yard Master will perform similar duties in the area under his charge.

S.R. 5.01/3. The Station Master must also see that goods, parcels and other material must not be left scattered on the platform. Packages to be loaded should be neatly stacked at a safe distance from the edge of the platform.

S.R. 5.01/4. Block Instruments, Panel and Route Relay Interlocking Operation-

(a) No person is permitted to operate block instruments, Panel and Route Relay Installations unless he is in possession of the prescribed certificate of competency and has been detailed for the specific work. Station Masters on duty, and Cabin Master in independent charge of Block cabins and stations and who are in possession of certificates of competency are authorised to operate Block Instruments.

(b) If staff have been working for a year or more at stations where they are not required to operate block instruments, are posted to stations where they are required to operate Block Instruments or when they are required to operate new type of Block Instruments, they shall be tested locally by the Assistant Operations Manager and Assistant Divisional Signal & Telecommunications Engineer in the manipulation of Block Instruments and a fresh certificate of competency shall be issued.

(c) No member of the station staff, particularly in the charge of points & signals or shunting, shall leave his duty without being relieved by some competent person. The Pointsman and Signalman shall remain on duty, if line clear is given for a train, until that train has been received and the conditions for granting permission to approach have been restored.

5.02. नियमों की प्रतियाँ देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रर्दशन –

स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि :–

(क) उसके अधीनस्थ प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे नियम 2.01 के अनुसार उन नियमों के प्राधिकृत अनुवाद की एक प्रति दी जानी चाहिए, मिल गई है।

(ख) प्रवृत्त (लागू) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) और साथ ही सभी शुद्धिपत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है तो, संचालन नियम और लाइन के संचालन से संबंधित अन्य सूचनाएं, विशेष अनुदेशों में निर्धारित रीति से ठीक प्रकार वितरित या प्रदर्शित कर दी गई हैं।

(ग) यदि उसका स्टेशन यातायात की बुकिंग के लिए खुला है तो समय सारणी पत्रक और किराया सूची सही रूप में प्रदर्शित की गई है, तथा

(घ) जनता के निरीक्षण के लिए, अधिनियम और माल एवं कोचिंग टैरिफ की प्रतियाँ उपलब्ध हैं।

5.03. आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियां रखना – स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब आदेश और अनुदेश संबंधित कर्मचारियों को यथाविधि दिए गए हैं और उनका उचित रूप में पालन किया जा रहा है और सब पुस्तकें और विवरणियां नियमित रूप से भरी जाती हैं और सफाई से रखी जाती हैं।

5.04. सिगनल केबिन –

(1) स्टेशन मास्टर, यदि उसके स्टेशन पर कोई सिगनल केबिन है तो उनमें काम करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्यों की पूरी जानकारी रखेगा और इस निमित अपना समाधान करेगा कि वे अपना कर्तव्य का पालन सही ढंग से करते हैं। इन कर्मचारियों पर प्रभावकारी पर्यवेक्षण के लिए स्टेशन मास्टर सिगनल केबिनों में लगातार जाता रहेगा।

(2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्तिच करेगा कि निर्धारित उपकरण, सिगनल केबिनों में सहज ही उपलब्ध है और वे अच्छी चालू हालत में है।

(3) सिगनल केबिन साफ सुथरी रखी जायेंगी और किसी अनधिकृत व्यक्ति को उनमें प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

स.नि.5.04/1. स्टेशन मास्टर प्रायः अपने अधीन कर्मचारियों के नियम संबंधी तथा लीवर कालरों/फेरूलों के प्रयोग करने और सुरक्षित ढंग से शंटिंग संचालन करने के बारे में परीक्षा लेते रहेंगे एवं सलाह देते रहेंगे।

5.05. कर्तव्य में उपेक्षा की रिपोर्ट – स्टेशन मास्टर अपने आदेशों के अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों की ड्यूटी में उपेक्षा की सब रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा।

5.06. स्टेशन संचालन नियम –

(i) भारतीय रेलों के लिए साधारण नियम और रेल के सहायक नियमों के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन को, उसे लागू होने वाले और अनुदेशों के अधीन जारी किए स्टेशन संचालन नियम भी दिए जाएंगे।

(ii) स्टेशन संचालन नियमों की एक प्रति या उनके आवश्यक उद्धरण संबंधित केबिनों और समपारों (लेवल क्रासिंग) पर रखे जाएंगे।

स.नि.5.06/1. मंडल रेल प्रबंधक इस नियम के लिए प्राधिकृत अधिकारी है। अपने मंडल में स्टेशन संचालन अनुदेश जारी करने का अधिकार मंडल रेल प्रबंधकों और उनके वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक को दिया गया है। स्टेशन संचालन नियम अन्तर्पाशित स्टेशनों के लिए वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक एवं वरि. मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा संयुक्त रूप से तथा अन्तर्पाशन रहित स्टेशनों के लिए वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा जारी किये जायेंगे।

स.नि.5.06/2. <u>स्टेशन संचालन नियमों को तैयार करना, परिशोधित और जारी करना</u> :–

(क) (i) वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधक और वरिष्ठ मण्डल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर सभी स्टेशनों के संचालन नियमों और उनके शुद्धिपत्रों के अन्तिम रूप से हस्ताक्षरित, जारी एवं लागू होने से पूर्व यह स्थल पर जाँच कराकर सुनिश्चित करेंगे कि वे सब तरह से सही एवं पूर्ण हैं। यदि आवश्यक हो तो मुख्य परिचालन प्रबंधक एवं मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर से सलाह ली जा सकती है।

(ii) टी.डब्ल्यू.आर. (कर्षण संचालन नियम) स्टेशन संचालन नियम का ही एक भाग है और इस पर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक तथा वरिष्ठ मंडल बिजली इंजीनियर/कर्षण वितरण द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किये जाने चाहिए।

(ख) यदि स्टेशनों पर या स्टेशनों के बीच और यार्डों में यातायात का सुरक्षित संचालन करने संबंधी स्टेशन संचालन नियमों और अनुदेशों का संबंध ऐसे मामलों से हो जिनके बारे में सामान्य नियमों के अनुसार 'अनुमोदित विशेष अनुदेश' जारी करने हों या किसी नियम में छूट देना हो तो मंडल रेल प्रबंधक, यदि आवश्यक माने तब जो आयुक्त रेल संरक्षा से स्वीकृति लेंगे।

5.02. Supply of copies of rules and distribution or exhibition of other documents-
The Station Master shall see-

(a) that every railway servant subordinate to him who should be supplied with a copy of authorised translation of these rules under Rule 2.01 duly receives the same;

(b) that the Working Time Table in force together with all correction slips and appendices, if any working rules and instructions, and other notices having reference to the working of the line, are properly distributed or exhibited in such manner as may be prescribed under special instructions;

(c) that both the sheet time table and fare lists are correctly exhibited at the station if it is open for the booking of traffic and

(d) that copies of the Act, and the Goods and Coaching Tariffs are available for inspection by the public.

5.03. Obedience to orders and keeping of books and returns The station Master shall see that all orders and instructions are duly conveyed to the staff concerned and are properly carried out, and that all books and returns are regularly written up and neatly kept.

5.04. Signal Cabins

(1) The Station Master shall make himself throughly acquainted with the duties of the staff employed in the signal cabins, if any, at his station and shall satisfy himself that they perform their duties correctly, and in order to maintain an effective supervision over the said staff, frequently visit the signal cabins.

(2) The Station Master shall ensure that the prescribed equipment is readily available in signal cabins and maintained in good working order.

(3) Signal cabins shall kept neat and clean and no unauthorised person shall be permitted to enter such cabins.

S.R. 5.04/1. The Station Master shall frequently test and counsel the staff under him in the knowledge of rules including the method of using lever collars, ferrules and conducting shunting in a safe manner.

5.05. Report of neglect of duty - The Station Master shall report, without delay, to his superiors, all neglect of duty on the part of any railway servant who is under his orders.

5.06. Station Working Rules-

(i) In addition to the General Rules for Indian Railways and Subsidiary Rules of a Railway, each station shall be provided with Station Working Rules applicable to the station, issued under special instructions.

(ii) A copy of the Station Working Rules or relevant extracts thereof shall be kept at cabins and level crossings concerned.

S.R. 5.06/1. The Divisional Railway Managers are the authorised Officers for the purpose of this Rule. Power to issue working instructions are delegated to the Divisional Railway Managers within their own divisions and to their Sr. Divisional Operations Manager. Station Working Rules shall be framed jointly by the Sr. DOM and Sr. DSTE for interlocked stations and by the Sr. DOM for non-interlocked station.

S.R. 5.06/2. Preparation, Revision and Issue of Station Working Rules-

(a) (i) Sr. DOM and Sr. DSTE will have the SWR and correction slips there to of all stations carefully checked on the spot, to see that they are correct and complete in all respects before they are finally signed, issued and brought in to force. The COM and the CSTE may be approached for any advice, if necessary.

(ii) TWR is a part of station working and this should be signed Jointly by Sr. DOM, Sr. DEE/TRD.

(b) If the Working Rules and instructions to be issued for regulating safe working of traffic, in and between stations and in yards, involve matters, in which General Rules, require either issue of 'Approved Special Instructions, or exemption from a rule, Divisional Railway Manager shall take permission with the Commissioner of Railway Safety, if required.

(ग) स्टेशन संचालन नियम का प्रत्येक पाँच वर्ष में एक बार पुनरीक्षण किया जाना चाहिए। यदि पुनरीक्षण से ऐसा लगता है कि परिवर्तन करने की आवश्यकता है तो स्टेशन संचालन नियम पुनः जारी किया जाना चाहिए। यदि पाँच से अधिक संशोधन पत्र जारी किये गये हों तो आवधिक परीक्षण की प्रतीक्षा किये बिना ही स्टेशन संचालन नियम पुनः जारी किया जाना चाहिए।

5.07. प्रारूप (फार्म) –

(i) इन नियमों में उल्लिखित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार, इन नियमों में अधिकथित अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्रारूपों (फार्म) में तैयार किए जाएंगे और उन पर स्टेशन की मुहर (स्टाम्प) लगाई जाएगी।

(ii) यदि किसी कारणवश प्राधिकृत छपा हुआ प्रारूप (फार्म) उपलब्ध नहीं है तब अथवा आपवादिक परिस्थितियों में, आपातिक उपाय के तौर पर, एक हस्तलिखित प्रारूप (फार्म) जिस पर निर्धारित प्रारूप की सभी बातें होंगी, जारी किया जाएगा और स्टेशन डायरी में उसके कारणों का उल्लेख किया जायेगा।

परिचालन फार्मों का भारतीय रेलों पर मानकीकरण

क्र.सं.	विवरण	फार्म नंबर
1	सिगनल एवं दूरसंचार विभाग वियोजन/संयोजन की सूचना	टी/351(एस एण्ड टी)
2	खराब सिगनलों को पार करने के लिए अग्रिम प्राधिकार	टी/369(1)
3	सिगनलों को खराब या 'आन' स्थिति में पार करने हेतु प्राधिकार	टी/369 (3बी)
4	सतर्कता आदेश	टी/409
5	सतर्कता आदेश 'कुछ नहीं'	टी/ए 409
6	सतर्कता आदेश अनुस्मारक	टी/बी 409
7	गाड़ी परीक्षण सूचना/रिपोर्ट	टी/431
8	अवरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार	टी/509
9	सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार	टी/511
10	सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार	टी/512
11	घिरे हुए ब्लाक सेक्शन में सहायता इंजन/गाड़ी भेजने हेतु प्रस्थान अधिकार	टी/ए 602
12	इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारंभ करने के लिए प्राधिकार	टी/बी 602
13	दोहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान गाड़ी संचालन के लिए प्राधिकार	टी/सी 602
14	दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार	टी/डी 602
15	इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान गाड़ी को भेजने के लिए लाइन क्लियर पूछने हेतु, लाइन क्लियर पूछताछ संदेश	टी/ई 602
16	सशर्त लाइन क्लियर संदेश	टी/एफ 602
17	सशर्त लाइन क्लियर टिकिट (अप)	टी/जी 602
18	सशर्त लाइन क्लियर टिकिट (डाउन)	टी/एच 602
19	संचार के साधनों में से कोई एक साधन पुनः प्रारंभ होने को संदेश	टी/आई 602
20	बीच सेक्शन से अगले सेक्शन तक इंजन या गाड़ी के किसी हिस्से को ले जाने की अनुमति दिये जाने पर गार्ड द्वारा लोको पायलट को दी जाने वाली लिखित अनुमति	टी/609

(c) The SWRs should be reviewed once in every five year, In case the view brings out the necessity of carrying out changes, the SWRs should be reissued. In the event of more than five correction slips having to be issued, the SWRs should be reissued without waiting for periodical review.

5.07. Forms -

(i) All messages and written authorities mentioned in these rules shall be prepared on prescribed forms laid down in these rules or prescribed under special instructions and shall be stamped with the station stamp.

(ii) If the authorised printed form is not available for any reason or in exceptional circumstances a manuscript form containing all the particulars as contained in the prescribed form is issued as an emergency measure, reasons therefore shall be recorded in the station diary.

Standardization of operating Forms on Indian Railways.

IndiaCode

S.N.	Description	Form No.
1.	Signal & Telecommunication disconnection/Reconnection notice.	T/351 (S & T)
2.	Advance Authority to pass defective signals.	T/369(1)
3.	Authority to pass signals in 'ON' or defective position.	T/369(3b)
4.	Caution order.	T/409
5.	"NIL" Caution order.	T/A409
6.	Reminder caution order.	T/B 409
7.	Train Examination Advice/Report.	T/431
8.	Authority to receive a train on an obstructed line.	T/509
9.	Authority to start from a Non signalled line.	T/511
10.	Authority to start from a line with common starter signal.	T/512
11.	Authority to proceed for Relief Engine/Train into an occupied Block Section.	T/A 602
12.	Authority for Opening Communication during total interruption of communication on single line Section.	T/B 602
13.	Authority for Working of Trains during Total Interruption of Communication on Single line Section.	T/C 602
14.	Authority for Temporary Single Line Working on Double Line Section.	T/D 602
15.	Line clear Inquiry Message asking Line Clear for Despatch of trains during Total Failure of Communication on Single line Section.	T/E 602
16.	Conditional Line Clear Message.	T/F 602
17.	Conditional Line Clear Ticket (Up)	T/G 602
18.	Conditional Line Clear Ticket (Down)	T/H 602
19.	Message on Restoration	T/I 602
20.	Written Permission by Guard to Loco Pilot to Proceed to next Station from section.	T/ 609

21.	शंटिंग आदेश	टी/806
22.	स्वचालित/अर्धस्वचालित/हाथ से प्रचालित किये जाने वाले/फाटक रोक सिगनलों को पार करने का प्राधिकार	टी/ए 912
23.	स्वचालित ब्लाक सिगनल क्षेत्र में बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार	टी/बी 912
24.	स्वचालित ब्लाक सिगनल क्षेत्र में सहायता इंजन/गाड़ी के प्रवेश के लिये प्रस्थान प्राधिकार	टी/सी 912
25.	सिगनलों के लंबी अवधि से खराबी के दोरान स्वचालित ब्लाक प्रणाली में प्रस्थान के लिए प्राधिकार	टी/डी 912
26.	पूर्ण गाड़ी आगमन रजिस्टर	टी/1410
27.	लाइन क्लियर पूछताछ एवं उत्तर संदेश (गाड़ी प्रस्थान स्टेशन)	टी/ए 1425
28.	लाइन क्लियर पूछताछ एवं उत्तर संदेश (गाड़ी आगमन स्टेशन)	टी/बी 1425
29.	पेपर लाइन क्लियर टिकट (अप)	टी/सी 1425
30.	पेपर लाइन क्लियर टिकट (डाउन)	टी/डी 1425
31.	लॉरी/ट्राली/ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना	टी/1518
32.	मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र	टी/1525
33.	मिडसेक्शन मॉडिफाइड सेमी–ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल ऑन/खराब स्थिति में पास करने की प्राधिकार –	टी/901 (4)
34.	सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी लेने के लिए प्राधिकार –	टी/510

5.08. उपस्कर तक पहुंच तथा उसका प्रचालन – किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को सिगनलों, काँटों, बिजली के ब्लाक उपकरणों और संचार उपकरणों अथवा रेल के संचालन से संबंधित किसी भी अन्य उपकरण तक पहुंचने या उसे प्रचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

स.नि.5.08/1. (i) आपात काल में सेक्शन या आइसोलेटर स्विचों के प्रचालन के लिए प्रत्येक स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर और केबिन मास्टर को इन स्विचों को प्रचालित करने के लिए प्रशिक्षित किया जायेगा। कर्षण पावर नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कन्ट्रोलर) से सूचना मिलने पर वे इन स्विचों को खोलेंगे या बंद करेंगे।

(ii) कर्षण पावर नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कन्ट्रोलर) से पहले अनुमति लिए बिना किसी भी स्विच को, जो मुख्य चालू लाइन/लूप लाइन/लाइनों में बिजली की आपूर्ति को प्रभावित करता हो, खोला या बंद नहीं किया जायेगा। इस नियम का एक अपवाद यह है कि आपात काल में प्रशिक्षित स्टेशन मास्टरों, केबिन स्टेशन मास्टरों और केबिन मास्टर द्वारा इन स्विचों को खोला जा सकता है। किसी भी परिस्थिति में सेक्शन अथवा आइसोलेटिंग स्विचों के प्रचालनों के प्रत्येक मामले की रिपोर्ट कर्षण पावर नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कन्ट्रोलर) को दी जायेगी।

5.09. अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश –

(1) किसी अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए स्टेशन मास्टर :–

(क) यदि संभव हो तो, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा कि गाड़ी अवरूद्ध लाइन पर ली जाएगी।

(ख) यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के प्रवेश का नियंत्रण करने वाले सिगनल या सिगनलों को 'ऑफ' न किया जाए, तथा

(ग) यह सुनिश्चित करेगा कि जिन काँटों पर से गाड़ी को पार होना है, उन्हें सही तौर पर सेट कर दिया गया है और सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला लगा दिया गया है।

(2) संबंधित रोक (स्टाप) सिगनल पर गाड़ी खड़ी कर देने के बाद उसे निम्नलिखित रीति से अवरूद्ध लाइन पर लिया जा सकता है, अर्थात् :–

(क) जहाँ बुलावा (कालिंग ऑन) सिगनल लगा है वहां उसे 'ऑफ' करके लोको पायलट को रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत करना, या

(ख) जहां सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार, लोको पायलट को टेलीफोन पर रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत करनाः या

(ग) 'ऑन' स्थिति में संबंधित सिगनल या सिगनलों को पार करने के लिए लोको पायलट को लिखित प्राधिकार देना। यह प्राधिकार पत्र किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जा सकता है, जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनलों से पार कराएगा।

21.	Shunting Order.	T/806
22.	Authority to pass Automatic/Semi Automatic/Manually Operated/Gate Signals.	T/A 912
23.	Authority to proceed without line clear on Automatic Block Signalling Territory.	T/B 912
24.	Authority to proceed for Relief Engine/Train into an Automatic Block Signalling Section.	T/C 912
25.	Authority to proceed on Automatic Block System during prolong failure of signals.	T/D 912
26.	Train intact Arrival Register.	T/1410
27.	Line Clear Enquiry & Reply Message (Train Despatching Station)	T/A 1425
28.	Line Clear Enquiry & Reply Message (Train Receiving Station)	T/B 1425
29.	Paper Line Clear Ticket (UP)	T/C 1425
30.	Paper Line Clear Ticket (DN)	T/D 1425
31.	Trolley/Lorry/OHE Ladder Trolley Notice.	T/1518
32.	Motor Trolley Permit	T/ 1525
33.	Authority to pass mid-section modified semi-automatic stop signal in on/defective position.	T/901(4)
34.	Authority to receive a train on a non-signalled line	T/510

5.08. Access to and operation of equipment-No unauthprised person shall be permitted to have access to or operate signals, points electrical Block Instruments and electrical communication instruments or any other appliances connected with working of the Railway.

S.R.5.08/1. (i) For the operation of Section or Isolator Switches in emergencies, every Station Master and Cabin Master shall be trained in the operation of these switches. They shall open or close such switches when called upon to do so by the Traction Power Controller.

(ii) No switch affecting the feed to main running line or loop line (s) shall be closed or opened without the previous consent of the Traction Power Controller. An exception to this rule is that these switches may be opened in times of emergency by trained Station Master/Cabin Master. All operation of section or isolating switches shall be reported to the Traction Power Controller in every case.

5.09. Reception of a train on an obstructed line-

(1) In case of reception of a train on an obstructed line, the Station Master shall.

(a) whenever possible, intimate the Loco Pilot through the Station Master of the Station in rear that the train is to be received on an obstructed line;

(b) ensure that the signal or signals controlling the reception of the train are not taken 'Off' and

(c) ensure that all the points over which the train has to pass are correctly set and the facing points locked.

(2) After the train has been brought to a stand at the relevant stop signal, it may be received on the obstructed line by

(a) authorising the Loco Pilot to pass the stop signal at 'on' by taking 'off' the Calling-on signal, where provided or

(b) authorising the Loco Pilot on the signal post telephone, where provided, to pass the Stop signal at 'on', in accordance with special instruction or,

(c) authorising the Loco Pilot to pass the relevant signal or signals at 'on' through a written authority to be delivered by competent railway servant who shall pilot the train past such signal or signals.

(3) प्रवेश लाइन पर ले जाने वाले सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गाड़ी को तब तक खड़ा रखा जायेगा जब तक किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा उसे आगे के लिए हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता।

(4) अवरोध के स्थान से कम से कम 45 मीटर की दूरी पर एक रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा जो कि लोको पायलट को यह बताएगा कि गाड़ी को कहां खड़ा करना।

(5) लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और वह किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि.5.09/1. यदि लोको पायलट को यह सूचित करने के बाद कि उसकी गाड़ी अवरूद्ध लाइन पर ली जायेगी और अवरोध क्लियर हो जाता है तो स्टेशन मास्टर सिगनल के आधार पर गाड़ी ले सकता है। ऐसे मामले में वह लोको पायलट को टी/509 जारी करने के बजाये एक लिखित मेमो जारी कर सूचित करेगा कि अवरोध क्लियर हो जाने के कारण गाड़ी को सिगनल पर लिया जा रहा है।

5.10. सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश :–

(1) यदि किसी आपात स्थिति में गाड़ी को किसी ऐसी लाइन पर लिया जाना आवश्यक हो जाता है जिस पर प्रवेश के लिए सिगनल नहीं है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि :–

(क) गाड़ी प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल पर खड़ी कर दी गई है,

(ख) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटों तक अथवा उस स्थान तक जहां गाड़ी का खड़ा होना अपेक्षित है, खाली है।

(ग) सभी कांटे, जिन पर से गाड़ी पार होनी है, सही तौर पर सेट कर दिए हैं और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगा दिया गया है, तथा

(घ) लोको पायलट को आगमन रोक (स्टाप) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने के लिए लिखित प्राधिकार दे दिया गया है। यह प्राधिकार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जाएगा जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनल रहित लाइन पर ले जाएगा।

(2) लोको पायलट सिगनल रहित लाइन पर प्रवेश करते समय सतर्कता से आगे बढ़ेगा और किसी अवरोध से पहले ही गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि. 5.10/1 उपनियम (1) (घ) में निर्दिष्ट सक्षम रेल सेवक द्वारा लोको पायलट को दिया जाने वाला लिखित प्राधिकार टी/510 होगा।

5.11. सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान –

(1) यदि गाड़ी को ऐसी लाइन से प्रस्थान करना है जिसमें प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगा है तो लोको पायलट को गाड़ी चलाने के लिए लिखित अनुमति दी जाएगी।
परन्तु जहां लोको पायलट को मूर्त (टेन्जिबिल) प्राधिकार दिया जाता है, वहां ऐसी अनुमति आवश्यक नहीं होगी।

(2) उप नियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति या मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी कांटें सेट नहीं कर दिए जाते और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

स.नि.5.11/1. यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाइन से रवाना करना पड़े जिसमें प्रस्थान सिगनल नहीं लगा है तो "प्रस्थान प्राधिकार" के अलावा निर्धारित फार्म (टी/511) पर प्राधिकार पत्र दिया जायेगा।

5.12. सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान –

(1) यदि किसी गाड़ी को लाइनों के किसी ऐसे समूह की एक लाइन से प्रस्थान करना है जिनका सामूहिक प्रस्थान सिगनल है तो लोको पायलट को संचालन पद्धति के आधीन प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त, प्रस्थान की लिखित अनुमति भी दी जाएगी।

(2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति और प्रस्थान प्राधिकार तक तब नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी कांटों को सेट नहीं कर दिया जाता और सम्मुख (फेसिंग) कांटो पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

5.13. शंटिंग का नियंत्रण –

(1) शंटिंग कार्य का नियंत्रण स्थावर सिगनल या हैंड सिगनल या मौखिक निर्देशों द्वारा किया जाएगा।

(2) किन्तु लोको पायलट सिगनलों पर ही पूरी तरह निर्भर न रह कर सदैव चौकस और सतर्क रहेगा।

(3) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं कर दिया है, शंटिंग के दौरान गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(3) The train shall be brought to a stand at the facing points leading to the reception line until hand signalled forward by a competent railway servant.

(4) A Stop hand signal shall be exhibited at a distance of not less than 45 meters from the point of obstruction to indicate to the Loco Pilot as to where the train shall be brought to a stand.

(5) The Loco Pilot shall keep his train well under his control and be prepared to stop short of any obstruction.

S.R. 5.09/1. If the block is cleared after a Loco Pilot has been advised that his train will be received on a blocked line the Station Master may receive the train on signals, in such case he shall issue a written Memo instead of issuing Form T/509 to the Loco Pilot informing the Loco Pilot that the train is being received on signals as the block has been cleared.

5.10. Reception of a train on a non-signalled line-

(1) Should it be necessary, in an emergency, to receive a train on a line which is not signalled for reception, the Station Master shall ensure that:

(a) the train is brought to a stand at the first Stop signal;

(b) the line on which it is intended to receive the train is clear upto the trailing points or upto the place at which the train is required to come to a stand;

(c) all the points over which the train has to pass are correctly set and facing points locked; and

(d) the Loco Pilot is authorised to pass the approach Stop signal at 'on' through a written authority to be delivered by a competent railway servant who shall pilot the train on to the non-signalled line.

(2) The Loco Pilot, while entering a non-signalled line, shall proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction.

S.R. 5.10/1 The written authority as referred to sub-rule (1) (d). delivered by a competent Railway Servant to the Loco Pilot, shall be T/510.

5.11. Departure of a train from a non-signalled line-

(1) In the event of a train having to be started from a line not provided with a Starter signal, the Loco Pilot shall be given a written permission to start;
Provided that such permission may be dispensed with where a tangible authority to proceed is given to the Loco Pilot.

(2) The written permission or the tangible authority to proceed referred to in sub-rule (1) shall not be given unless all the points for the departure of the train have been set and the facing points locked.

S.R. 5.11/1. In case of a train having to be started from a line not provided with a Starter signal, an authority on the prescribed form T/511 shall be given in addition to the 'Authority to proceed'.

5.12. Departure of a train from a line provided with a common departure signal-

(1) In the event of a train having to be started from a line out of a group of lines provided with a common departure signal, the Loco Pilot shall be given a written permission to start in addition to the authority to proceed under the system of working.

(2) The written permission and the authority to proceed referred to in sub-rule (1) shall not be given unless all the points for the departure of the train have been set and facing points locked.

5.13. Control of shunting:

(1) Shunting operation shall be controlled by fixed signals or hand signals or by verbal directions.

(2) The Loco Pilot shall not, however, depend entirely on signals and shall always be vigilant and cautious.

(3) The Speed during shunting operations shall not exceed 15 kilometers an hour unless otherwise authorised by special instructions.

IndiaCode

स.नि.5.13/1. <u>शंटिंग परिचालन</u> –

(क) किसी प्रकार के शंटिंग परिचालन को जो कि स्टेशन की किसी लाइन को घेरता अथवा अवरोध उत्पन्न करता हो, अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि उन लाइनों से सम्बन्धित सिगनल खतरे की स्थिति में न हो।

(ख) शंटिंग करने की आवश्यकता होने पर शंटिंग आदेश टी/806 जारी किया जायेगा। स्टेशन मास्टर टी/806 जारी करेगा जिस पर गार्ड एवं लोको पायलट अपने हस्ताक्षर करेंगे। तथापि किसी गाड़ी के ट्रैक्शन परिवर्तन के अथवा इंजन बदलने के अथवा इंजन घुमाने के लिए जब इंजन काटने या जोड़ने की आवश्यकता हो एवं जहाँ इस प्रकार का संचालन नियमित होता हो, टी/806 जारी करना आवश्यक नहीं होगा।

(ग) शंटिंग के दौरान लोको पायलट स्थावर सिगनलों का अनुपालन (सा.नि.5.13 के अनुसार) तब तक नहीं करेगा जब तक उसे शंटिंग कर्मचारी का हाथ सिगनल नहीं मिलता है।

(घ) कोचिंग एवं माल यार्डों पर जहाँ शंटिंग नियमित कार्य है एवं शंटिंग कार्य शंटर के द्वारा यार्ड शंटिंग स्टाफ की देखरेख में होता है, टी/806 देना आवश्यक नहीं है। इस प्रकार के स्थानों पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के द्वारा लिखित या मौखिक या स्टेशन संचालन आदेश में लिखित निर्देशों के अनुसार कार्य किया जायेगा।

(ड.) उन स्टेशनों पर जहाँ शंटिंग कर्मचारी (शंटिंग जमादार/मास्टर) नहीं नियुक्त है, स्टेशन मास्टर के लिखित आदेश पर गाड़ी के प्रभारी गार्ड की देखरेख में शंटिंग कार्य किया जायेगा। अकेले इंजन के मामले में लोको पायलट जिम्मेदार होने के कारण अतिरिक्त सतर्क रहेगा। रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन की शंटिंग उनके प्रभारी की देख रेख में किया जायेगा। सवारी गाड़ी की शंटिंग की देखरेख 'शंटिंग जमादार' के नीचे के कर्मचारी द्वारा कराना प्रतिबंधित रहेगा। शंटिंग के दौरान यदि किसी सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करना हो तो उसके बारे में टी/806 पर लिखा जायेगा।

(च) जब हाथ सिगनलों का प्रयोग किया जाये तो (सा.नि.3.56 के अनुसार) केवल लाल एवं हरे हाथ झण्डी या बत्ती का प्रयोग किया जायेगा। शंटिंग के दौरान सफेद बत्ती से चलने का हाथ संकेत मिलने पर लोको पायलट अपना इंजन नहीं चलाएगा।

(छ) शंटिंग की देखरेख (सुपरविजन) के अन्तर्गत, काँटों का सही प्रकार सैट एवं लाक होने का (नियमानुसार) आश्वासन, लोको पायलट को सही हाथ सिगनल दिखाना, उपयुक्त वाहन काटना/जोड़ना एवं विन्यास क्रम का ध्यान रखते हुए संरक्षा नियमों का अनुपालन आदि बातें सम्मिलित रहेंगी।

(ज) जब किसी वाहन को काटने/जोड़ने अथवा किसी इंजन को जोड़ने के लिए शंटिंग की जानी हो तो वाहन/इंजन को गाड़ी से 20 मीटर पहले अवश्य रोक लेना चाहिए तत्पश्चात अत्यधिक सावधानी से गाड़ी की ओर जोड़ने के लिए बढ़ाना चाहिए।

(झ) जिन गाड़ियों में यात्री, जानवर, विस्फोटक, खतरनाक, जलने वाले पदार्थ भरे हैं एवं टैंक वैगन (खाली या भरे) की अधिकतम शंटिंग गति 10 कि.मी. प्र.घ. रहेगी। इनके अतिरिक्त वाहनों की अधिकतम शंटिंग गति 15 कि.मी. प्र.घ. रहेगी।

सिक, टूटी स्प्रिंग, गरम धुरा एवं अन्य अनफिट वाहनों (खाली या भरे) की शंटिंग केवल पैदल गति से की जायेगी।

(ञ) 'बी' श्रेणी के स्टेशनों पर स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है बशर्ते कि संबंधित निकट, यदि कोई हो, और बाहरी सिगनल 'आन स्थिति में रखे गये हों। इकहरी लाइन के 'बी' श्रेणी के स्टेशन पर, लाइन को ''ब्लाक बैक'' किये बिना पहले रोक सिगनलों के बीच शंटिंग की जा सकती है बशर्ते किसी गाड़ी को आने के लिए लाइन क्लियर न दिया गया हो।

(ट) <u>तूफानी मौसम के दौरान शंटिंग</u> – जब आँधी तूफान के मौसम में शंटिंग की जानी हो तो शंटिंग यथासंभव कम लाइनों तक सीमित रखी जाय। प्रत्येक वाहन को जो साइडिंग में रखा जाता है, पहले से रखे किसी अन्य वाहन से जोड़कर उसके ब्रेक बाँध दिये जाये। जब किसी साइडिंग पर शंटिंग समाप्त हो जाय तो इसके बाद वाहनों को अवश्य जोड़ देना चाहिए और आखिरी वाहनों के पहियों में गुटके लगा कर जंजीर से बाँध देना चाहिए अथवा बेहिचक सिक्योरिंग के सभी सावधानियां अपनानी चाहिए।

(ठ) शंटिंग आदेश केवल कार्य करने के लिये होगा। संचालन के लिये साधारण एवं सहायक नियम पुस्तक में लिखे नियमों का पालन किया जायेगा।

<u>टिप्पणी</u> – शंटिंग संबंधी अन्य नियमों के लिए सा.नि. 8.05, 8.06, 8.08, 8.09, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13 और 8.15 देखिये।

S.R. 5.13/1. Shunting Operations -

(a) No shunting operations, which may foul or extend on to any of the running lines of a station must be permitted, unless the relevant approach signals applicable to those lines are at danger.

(b) Shunting order (T/806) shall be given when shunting is required to be done on a train. The Station Master shall issue form (T/806) which shall be signed by the Guard and the Loco Pilot of the Train. How ever for attaching and detaching of Loco for change of traction or for change of Loco or reversal, where such movements are of regular nature, T/806 is not required to be given.

(c) During shunting operations, a Loco Pilot is not to act on the fixed signals (as GR 5.13) until he has received a hand signal exhibited by the shunting staff.

(d) In Coaching or Goods yard, where shunting is of regular nature and shunting done by shunter, supervised by yard shunting staff, T/806 is not required to be given. At such places, the instructions can be issued by the SM/YM in writing or such instruction can be given orally as specified in the SWR of the station.

(e) At stations where shunting staff (Shunting Jamadar/Master) is not provided, shunting operation shall be conducted under the written order of the station Master and supervised by the Guard-in-charge of the train. In case of light engine the Loco Pilot himself be extra vigilant, being responsible. TTM & Tower wagon's shunting will be supervised by their Supervisors. Supervision of shunting of passenger trains should not vest with an official below the rank of a Shunting Jamadar. During Shunting if it is required to pass any stop signal in 'ON' position, it should be mentioned in Form T/806.

(f) When hand signals are used, only RED and GREEN Flags or lights must be shown (as GR. 3.56). A Loco Pilot during shunting operations will not move his engine, if signalled to do so by a White Light.

(g) Shunting supervision includes assurance that the points are correctly set and locked (as per rules) that correct hand signals are shown to the Loco Pilot the correct vehicle is attached or detached and sequence of marshalling and the safety rules are observed.

(h) When shunting to be done for attaching or detaching any vehicles or when and engine is to be coupled to a train, engine/vehicle must first be brought to stop 20 Mtrs away from train and then proceed very cautiously for being attached to the train.

(i) The speed during shunting operations shall not exceed 15 Kilometers per hour except during shunting of vehicle containing passengers live stock, explosive, dangerous, inflammable goods and tank wagons when it shall not exceed 10 kilometers per hour. In case of sick, spring broken, hot axle or other unfit vehicle whether they are located or empty, Shunting should be performed with the walking speed only.

(j) At a class 'B' station shunting may be performed within the station section, provided the respective Outer (if any) and Home signals are maintained in the 'On' position. At a class 'B' Station on the signal line, shunting may be carried on between the first Stop signals, without 'blocking back' the line, provided 'Line Clear has not been given for a train to approach.

(k) Shunting during stormy weather- When shunting has to be done in stormy weather, it must be confined to as few lines as possible. Each vehicle placed on a siding must be coupled to any other already there and brakes put down. When shunting on any one siding is finished, the vehicles must be coupled up and the end vehicle spraged or chained.

(I) Shunting Order shall only Indicate the Work. to be done. The System of movement would adopted as per laid down rules of G & SR and SWR.

Note : For other Rules on shunting, see General & Subsidiary Rule No. 8.05, 8.06, 8.08, 8.09, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13 & 8.15.

5.14. शंटिंग की जिम्मेदारी – स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि गाड़ियों या वाहनों की शंटिंग केवल ऐसे समय और रीति से की जाए कि उसमें खतरा न हो।

स.नि.5.14/1. (क) यह शंटिंग कार्यभारी की जिम्मेदारी है कि वह शंटिंग प्रारम्भ करने के पूर्व स्टेशन संचालन नियमों के अनुसार शंटिंग प्रतिबंधों की जानकारी हासिल कर ले।

(ख) जो भी व्यक्ति शंटिंग के बारे में पहले अनुदेश दे, वह तब तक न तो अपने दिये हुए अनुदेश बदलेगा और न कांटों आदि को बदलने का प्राधिकार देगा जब तक वह स्वयं इस बात की तसल्ली न कर ले कि शंटिंग का काम पूरी तरह रोक दिया गया है और शंटिंग कराने वाले कर्मचारियों को अनुदेशों में किये जाने वाले परिवर्तनों की जानकारी मिल गई है।

(ग) शंटिंग के बाद वाहनों को सुरक्षित करने का कार्य गाड़ी के गार्ड अथवा शंटिंग के कार्यभारी व्यक्ति के निजी पर्यवेक्षण के अन्तर्गत स्टेशन कर्मचारियों द्वारा अर्थात् प्वाइट्समैनों, पोर्टरों या शंटिंग कराने के लिए प्रतिनियुक्त अन्य कर्मचारियों द्वारा किया जाना चाहिए।

(घ) (i) अंतर्पाशित स्टेशनों के जिन सम्मुख कांटों पर ट्रैक लॉक/लॉक बार लगे हों उन कांटों में शंटिंग के दौरान, यदि अंतर्पाशन व्यवस्था के अनुसार ऐसा किया जा सकता है तो ट्रैक लॉक/लॉक बार का लीवर खींचकर अवश्य ताला लगा देना चाहिए

(ii) अंतर्पाशित स्टेशनों के सम्मुख कांटों में जिन पर न तो ट्रैक लॉक/लॉक बार लगे हों और न ही की–लाक्ड हों और अनन्तर्पाशित स्टेशनों के सभी कांटों में, क्लैम्प द्वारा अथवा नट बोल्ट द्वारा ताला लगा देना चाहिए। तथापि ऐसे प्रकरण जिनमें शंटिंग संचालन सम्मुख काँटों की स्थिति बताने वाले शंट सिगनल अथवा प्रस्थान सिगनलों के द्वारा नियंत्रित होता है तो सम्मुख काँटों को सुरक्षित करने के लिए शंट सिगनल अथवा प्रस्थान सिगनल ऑफ किये जायेंगे।

(iii) अन्य सभी मामलों में जहाँ संचालन रनिंग लाइनों से सम्बन्धित हो, सम्मुख काँटों को क्लैम्प/काटर बोल्ट एवं पैड लाक किया जाएगा। तथापि यार्ड की नान रनिंग लाइनों पर शंटिंग करते समय यह नियम लागू नहीं होगा, परंतु अन्तर्पाशित यार्ड के खराब काँटों को (यदि किसी प्रकार सेट कर दिया गया हो) क्लेम्प एवं पैड लॉक लगाना आवश्यक होगा।

(ड.) जब भी आपात क्रास ओवर काँटों के ऊपर मेन लाइन के आर–पार कोई शंटिंग करनी हो तो सभी सम्बन्धित काँटों को भली–भाँति सेट करके उपयुक्त लाक लीवरों से लाक अवश्य किया जाय। इस प्रकार करने के अलावा आपात क्रास ओवर काँटें के सम्मुख काँटें को ऐसी शंटिंग के पर्यवेक्षण के लिए जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा क्लैम्प/काटर बोल्ट/पैड लाक अवश्य किया जाए।

(च) जब कभी किसी ऐसी शंटिंग में जब रनिंग लाइनें शामिल हों एवं स्टेशन मास्टर एवं केबिन के बीच सहयोग आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर एवं केबिनमैन के बीच शंटिंग प्रारम्भ करने के पूर्व एवं शंटिंग कार्य समाप्ति के पश्चात प्राइवेट नंबर का आदान–प्रदान किया जायेगा, जो कि रनिंग लाइनों के घिरी होने एवं साफ होने को प्रमाणित करेगा। लाग रजिस्टर या ट्रेन रजिस्टर में इस आशय की उचित एन्ट्री की जायेगी।

(छ) बाहरी, निकट और अंतिम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य स्थावर सिगनलों को शंटिंग के लिए 'आफ' किया जा सकता है।

(ज) हाथ सिगनल इस प्रकार दिखाने चाहिए कि वे लोको पायलट को साफ–साफ दिखाई दें। यदि हाथ सिगनल केबिन से दिखाये जा रहे हों, तो शंटिंग के कार्यभारी कर्मचारी को जमीन पर से ऐसे सिगनल अवश्य दोहराने चाहिए और लोको पायलट केवल दोहराने वाले व्यक्ति के सिगनलों के अनुसार कार्य करेगा।

(झ) शंटिंग के काम के कार्यभारी व्यक्ति को देखना चाहिए कि लोको पायलट को परस्पर विरोधी सिगनल न दिखाये जायें।

(ञ) जब किसी दो इंजनों वाली गाड़ी की शंटिंग करनी हो, तो इसके लिए केवल एक ही इंजन काम में लाना चाहिए, उस अवस्था को छोड़कर जब दो डीजल इंजनों या बिजली के इंजनों को जोड़कर एक बहु–यूनिट बनाई गई हो और तब उसका परिचालन केवल एक ही लोको पायलट कर रहा हो। ऐसा करते समय साइडिंग या अन्य स्थानों पर लगे स्थानीय प्रतिबंधों का (यदि कोई हो) पालन किया जायेगा।

(ट) शंटिंग के दौरान पेंचदार (स्क्रू) कपलिंगों को लटकने या घिसटने नहीं देना चाहिए। पेंचदार कपलिंग को हुक से निकालने से पहले निर्वात होज पाइपों को डमी प्लग पर लगा देना चाहिए।

(ठ) जब किसी सवारी गाड़ी में जोड़ने के लिए इंजन, द्वारा वाहन ले जाया जा रहा हो तो निर्वात ब्रेक/एयर ब्रेक को जोड़ देना चाहिए जिससे ब्रेक शक्ति उपलब्ध होगी। मध्यवर्ती स्टेशनों पर मालगाड़ियों की शंटिंग करते समय निर्वात ब्रेक/एयर ब्रेक को, जहां तक संभव हो, इंजन से जोड़ देना चाहिए।

(ड) जिन सवारी डिब्बों में यात्री बैठे हों, उन वाहनों को स्टेशन मास्टर और संबंधित गाड़ी के गार्ड के निजी अनुदेशों के बिना शंटिंग के लिए नहीं हटाना चाहिए। स्टेशन मास्टर और गार्ड संयुक्त रूप से सभी पूर्वापाय बरतने, यात्रियों को चेतावनी देने तथा सवारी वाहनों में बैठे हुए या गाड़ी को चलती समझकर उसमें चढ़ने या उससे उतरने वाले यात्रियों को दुर्घटनाओं से बचाने की कार्रवाई करने के लिए जिम्मेदार होंगे। गार्ड निर्वात ब्रेक/एयर ब्रेक को जोड़ने की व्यवस्था करेगा और जिन कांटों के ऊपर से शंटिंग करनी हो, उनका ठीक तरह से सेट करना देखेगा।

5.14. Responsibility for shunting- The Station Master shall see that the shunting of train or vehicle is carried on only at such times and in such manner as will not involve danger.

S.R. 5.14/1.(a) It is responsibility of the Shunting Supervisor to acquaint himself with shunting restrictions mentioned in SWR of the station before the commencement of shunting.

(b) The person, who initially gives instructions for Shunting operations shall not change instructions and authorise the changing of points etc., unless he has satisfied himself that shunting operations have been stopped completely and the Staff conducting shunting have been advised of the changes contemplated.

(c) The securing of vehicles after shunting should be done by station staff, such as, points men, Porters, or any other staff deputed for shunting, under personal supervision of the train Guard or the person in charge of shunting.

(d)(i) At interlocked stations those facing Points which are equipped with track locks/lockbar shall be invariably locked by pulling the track lock/lock bar lever during shunting operations, if interlocking permits.

(ii) Facing Points at interlocked stations which are neither equipped with track locks/lock bars nor key-locked and all points at non-interlocked stations shall be set & locked either by a clamp or by a through bolt (cotter bolt) with a padlock. However in case of points over which shunting moves are governed by Shunt signals or Starter signals which detect the locking of the points, shall be taken "Off" to secure the facing points.

(iii) In all other cases involving movement over running lines, the facing points shall be clamped/cotter bolted and padlocked. However, it will not be necessary to clamp in case of yard shunting involving use of non-runing lines but defective points in non-interlocked yards, if set by any means must be clamped and pad locked.

(e) Whenever any shunting is to be carried out across the main line over the emergency cross over points, all the relevant facing points must be properly set & locked with appropriate lock levers. In addition to such locking the facing of the emergency cross over must also be cotter bolted and padlocked by the person responsible to supervise such shunting.

(f) Whenever any shunting operation involving running lines requiring co-operation of the Station Master with cabins is to be done, Private Numbers shall be exchanged between SM and Cabinman before the commencement and after accomplishment of shunting movement in token of assurance of occupation and clearance of the involved running lines. Proper entries, in this regard, shall be made in the Log Register.

(g) Fixed signals except Outer, Home and last Stop signal may be taken 'Off' for Shunting purposes.

(h) Hand signals should be shown in such a manner as to be clearly visible to the Loco pilot. If hand signals are shown from a Cabin, such signals must be repeated by the person in charge of shunting operation from the ground. The Loco Pilot shall act only on the latter's signals.

(i) The person in charge of shunting operations must see that conflicting signals are not shown to the Loco Pilot.

(j) When shunting has to be performed on a train with two engines, one engine only must be used to do the work except in case of two diesel or electric engines coupled together to form one multiple unit and when operated by one Loco Pilot only, subject to local restrictions. if any, imposed in sidings and elsewhere.

(k) Screw couplings must not be allowed to hang down and drag, during shunting operations. Vacuum/air hose pipes must be placed on dummy plugs before the screw coupling is unhooked.

(l) When vehicles are being moved by an engine for attaching to a passenger train, the vacuum/air brake should be connected up so that brake power will be available. In the case of shunting on goods trains at intermediate stations, the vacuum/air brake should, as far as possible, be connected with the engine.

(m) Carriages occupied by passengers must not be moved for shunting purpose without the personal instructions of the Station Master and also the Guard of the train concerned, who will jointly be responsible for taking all precautions, to warn passengers and to prevent accidents either to the passengers in the carriages or to those attempting to get into or out of them under the impression that the train is starting. The Guard shall have the vacuum/air brake connected up and see to the correct setting of points over which shunting is performed.

(ढ) जब यार्ड में दोनों सिरों से एक साथ शंटिंग करनी हो, तब शंटिंग के काम का कार्यभारी व्यक्ति किसी गाड़ी या डिब्बों की शंटिंग करने या उन्हें पीछे धकेलने से पहले यदि ऐसा करने पर उस लाइन या साइडिंग का उल्लंघन होता हो जिस पर दूसरे सिरे से वाहन शंट किये जा सकते हों, अपनी ओर से केबिन स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को यह अनुदेश देगा कि वह दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को यह सूचित कर दे कि वह दूसरे सिरे से की जाने वाली शंटिंग के कार्यभारी व्यक्ति को इस ओर से की जाने वाली शंटिंग के बारे में जानकारी दे दे। ऐसी सूचना देते समय वह उस लाइन का विवरण भी देगा जिस पर गाड़ी या डिब्बे शंट किये जायेंगे। साथ ही साथ वह कर्मचारी को डिब्बों के पीछे जाकर माल डिब्बों के ब्रेक लगाने अथवा कोई ब्रेकयान हो तो उनके हाथ ब्रेकों को लगाने के लिए तैनात करेगा ताकि पीछे की ओर के कांटों का उल्लंघन न हो सके। ब्रेक लगाने के लिए पीछे भेजे गये कर्मचारी को यह भी अनुदेश देना चाहिए कि जब गाड़ी पीछे की ओर उल्लंघन चिन्ह के समीप पहुंचे तो वह खतरा सिगनल दिखायें। यदि लाइन घुमाव पर हो, तो लोको पायलट को उक्त सिगनल दोहराने के लिए कुछ दूरी के बीच अन्य कर्मचारी तैनात किये जायेंगे जिससे गाड़ी को रोका जा सके और बगली टक्कर बचायी जा सके। सभी यार्ड मास्टरों, यार्ड पर्यवेक्षकों तथा शंटिंग मास्टरों को यार्ड की हर लाइन की क्षमता मालूम होनी चाहिए।

(ण) ठेकेदारों, व्यापारियों या स्टेशन मास्टर द्वारा नियुक्त किये गये हमालों को परिचालन पदाधिकारी की देखरेख के बिना किसी प्रकार की हाथ शंटिंग नहीं करने देना चाहिए।

(त) निम्नलिखित आदतें वर्जित हैं –

(i) चलते वाहनों की कपलिंग अलग करना।

(ii) चलते वाहनों के बफरों या पेंचदार कपलिंगों पर बैठ कर चलाना।

(iii) इंजन रुकने से पहले, किसी वाहन और छाज (काऊ कैचर) लगे किसी इंजन के अगले भाग के बीच कपलिंग लगाने के लिए जाना।

(iv) शंटिंग के कार्य के दौरान वाहनों के नीचे से गुजरना।

(v) माल डिब्बों के नीचे आराम करना।

(vi) यार्ड में सोना।

(vii) मरम्मत किये जाने वाले वाहनों पर, विशेष सिगनलों अर्थात् लाल झंडियों या बत्तियों, जामझंडियों या पटाखों आदि के द्वारा बचाव किये बिना काम करना।

(viii) अवरूद्ध लाइन पर सवारी गाड़ी के अन्त में स्लिप कोच लगाना।

(त) (i) माल या अन्य साइडिंगों के अन्दर अथवा बाहर जहाँ माल की लदान/उतराई हो रही है वहाँ कर्मचारियों को सावधान करने और सावधानी से शंटिंग करने की जिम्मेदारी, जिन वाहनों पर माल के लदान या उतराई का काम हो रहा है उनकी या उन पर शंटिंग आरम्भ करने से पहले उन वाहनों पर काम करने वाले क्लर्क या अन्य पदाधिकारी को सावधान करने की जिम्मेदारी उस कर्मचारी की मानी जायेगी जिसकी देखरेख में शंटिंग हो रही है। इसके लिए क्लर्क या अन्य पदाधिकारी की अनुमति अवश्य ली जानी चाहिए और सूचना मिलने के बाद इस कार्य से सम्बन्धित कर्मचारी को सावधान करने की जिम्मेदारी उसकी होगी। जब तक अनुमति नहीं मिल जाती तब तक जिन वाहनों पर काम हो रहा है उनके साथ हैंड शंटिंग या लूज शंटिंग जिसमें उन लाइनों का उल्लंघन होता हो अथवा जिस पर काम हो रहा हो, शंटिंग नहीं की जायेगी।

(ii) <u>शंटिंग परिचालन के दौरान क्रासिंग को साफ रखना</u> – शंटिंग कार्य से सम्बन्धित सभी कर्मचारी शंटिंग अवधि में रेल क्रासिंगों को साफ रखने और गाड़ियों के संचालन के लिए जिम्मेदार होंगे। इस प्रायोजन हेतु दो लाइनों के बीच स्लीपर द्वारा संकेत बिंदु दर्शाया जाता है।

(iii) सवारी से भरी गाड़ी या वाहन जब रनिंग लाइन पर खड़े हों तो उनके पीछे किसी इंजन को (सिवाय गाड़ी के इंजन, बैंकिंग इंजन अथवा उसी गाड़ी की शंटिंग करने वाले शंटिंग इंजन के) जाने की अनुमति नहीं दी जायेगी। ऐसे इंजन के संचालन की अनुमति सिर्फ शंटिंग इंचार्ज के अधीन होगी। तथापि एक ही दिशा में अथवा अलग–अलग दिशा में चलने वाली दो गाड़ियों को एक ही प्लेटफार्म पर खड़ा किया जा सकता है।

(iv) सवारी गाड़ी के लाइन के समीप की एवं प्लेटफार्म के स्थिर ढाँचे के समीप की यार्ड लाइनों पर से माल डिब्बों या अन्य स्टाक जिस पर मरम्मत अथवा क्षतिग्रस्त का लेबल लगा हो, अथवा उसमें लदा माल खतरे की सीमा से बाहर की ओर निकला हुआ हो, उनके शंटिंग में पर्याप्त अंतर रहे। प्रत्येक मामले में कर्मचारियों को अत्यधिक सावधान रहना चाहिए और जब इस प्रकार की शंटिंग की जा रही हो, स्थिति के अनुसार सभी आवश्यक सावधानियाँ बरती जानी चाहिए।

स.नि.5.14/2. <u>स्टेशनों पर शंटिंग के दौरान गाड़ी पटरी से न उतरने के लिए एहतियात (पूर्वापाय)</u> –

(क) अपेक्षित काँटे सही लगाने के बाद ही शंटिंग के लिए हाथ सिगनल दिये जायेंगे।

(ख) काँटे बदलने से पहले लीवरमैन/केबिनमैन/केबिन मास्टर खतरा सिगनल दिखायेगा।

(n) When shunting is performed simultaneously from both ends in a yard, the person in charge of shunting operations, prior to shunting or backing a train or load which may foul a line or siding on which vehicles may be shunted from the other end, will instruct the Cabin Station Master/Cabin Master/ Cabinman at his end to inform the Cabin Station Master/Cabin Master/Cabinman at the other end to advise the person in charge of shunting operation at that end that he is about to do so, mentioning the line on which the shunt is to be performed. He will at the same time depute a man to proceed to the rear of the load to pin down wagon brakes or to apply the hand brakes of brake vans, if any, to prevent the points in rear being fouled. The man sent to the rear to pin down brakes must also be instructed to exhibit a danger signal when the fouling mark in rear is being reached. If the line is on a curve, staff should be posted at intervals to repeat this signal to the Loco Pilot to enable the train to be stopped and thus avoid a side collision. All Yard Masters, Yard Supervisors and Shunting Masters must make themselves acquainted with the capacity of each line in the yard.

(o) No hand shunting by hamals employed by Contractors, traders or Station Master should be permitted except under the supervision of an operating official.

(p) The following practices are prohibited-

(i) Uncoupling vehicles in motion.

(ii) Riding on buffers or screw coupling of vehicles in motion.

(iii) Getting between a vehicle and the front of an engine fitted with a cow catcher for purpose of coupling up, before the engine has come to a stop.

(iv) Passing under vehicles during shunting operations.

(v) Sheltering under wagons.

(vi) Sleeping in the Yard.

(vii) Working on vehicles under repairs without the protection of special signals i.e. red flags or lights, banner flags, detonators, etc.

(viii) Keeping slip coaches on a blocked line in rear of a passenger carrying train.

(q) (i) Responsibility for warning staff and for the performance of careful shunting in and out of goods and other sidings where loading or unloading is in progress. The person supervising shunting shall be responsible for warning the Clerk or other official engaged in loading or unloading vehicles, before he commences shunting on to or with these vehicles. The permission of the Clerk or other official must be obtained, and he will be responsible, after receiving intimation, for seeing that everybody connected with the work is promptly warned. No hand shunting or loose shunting connected with those vehicles which are being dealt with, or which will foul the lines on which such work is going on, may be done, until permission has been obtained.

(ii) Clear crossing during shunting operations-All staff connected with shunting duties are responsible for keeping rail crossing clear during shunting operation and for the passage of trains. The points of clearance is indicated by the fouling mark.

(iii) No engine should be allowed on any running line at a station occupied by a train or vehicles carrying passengers, except the train engine or banking engine or shunting engine required to perform shunting on that train. The movement of such an engine should be permitted only under the control of the person in charge of shunting. However two trains may be placed on the same platform to start following or opposite direction.

(iv) Shunting of wagons or other stock marked sick or damage labelled loaded with a part of the consignment protruding to a dangerous extent, on yard lines and fixed structure of the platform adjacent to passenger running lines should be regulated, as far as possible during the intervals between passenger train movements. In every case the staff should exercise utmost caution and while undertaking such shunting, take all necessary precautions as the situation so warrants.

S.R. 5.14/2. Precautions against derailment during shunting at stations-

(a) Hand signals for a shunting move shall be given only after the requisite points have been correctly set.

(b) The Leverman/Cabinman/Cabin Master shall display a danger signal before changing points.

(ग) (i) शंटिंग कार्य का कार्यभारी व्यक्ति दिन में हाथ और रात में सफेद बत्ती आड़े हाथ से हिलाकर लीवर मैन/केबिनमैन/केबिन मास्टर को इस आशय का संकेत देगा। यह संकेत संबंधित कांटे पर से प्रदर्शित किया जायेगा।

(ii) शंटिंग कार्य का कार्यभारी व्यक्ति आड़ी लाल झंडी दिन में और आड़ी लाल बत्ती रात को हिलाकर लीवरमैन/केबिनमैन/केबिन मास्टर को इस बात संकेत देगा कि काँटे पर शंटिंग कार्य पूरा हो गया है और काँटा आवश्यकतानुसार पुनः सेट किया जा सकता है। यह संकेत संबंधित काँटे पर से दिखाया जायेगा।

(घ) जिस समय काँटे बदले जा रहे हैं, उस समय किसी प्रकार की शंटिंग नहीं करनी चाहिए, शंटिंग के लिए सिगनल देने से पूर्व ही इसे सुनिश्चित कर लेना चाहिए।

(ड.) जब शंटिंग हो रही हो, तब लीवरमैन/केबिनमैन/केबिन मास्टर को काँटे बदलने का संकेत मिलने के बावजूद भी, कांटे तब तक नहीं बदलने चाहिए जब तक वह पहले खतरा हाथ सिगनल न दिखला दे, और यह सुनिश्चित न कर ले कि शंटिंग बंद कर दी गई है।

(च) किसी भी कांटे को उस समय प्रचालित या प्रत्यावर्तित नहीं करना चाहिए, जब किसी इंजन या वाहनों के अगले पहिये उन काँटों से इतने निकट हों कि इंजन या वाहनों के काँटों पर आने के पहले ही उन्हें पूरी तरह से सेट न किया जा सके। काँटों का प्रचालन तब तक नहीं करना चाहिए जब तक इंजन और सभी वाहन पूरी तरह से उनपर से गुजर न जाएं।

स.नि.5.14/3. <u>इकहरी लाइन वाले श्रेणी 'बी' स्टेशन में आने वाली गाडी के सम्मुख शंटिंग</u> –

(क) स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है बशर्ते स्टेशन संचालन नियम द्वारा वर्जित न किया गया हो।

(ख) द्वि–संकेती सिगनल के संबंध में निकट सिगनल के बाहर और बहुसंकेती सिगनल के संबंध में बाह्यतम सम्मुख कांटों पर हाथ तथा लूज शंटिंग तब तक नहीं की जा सकती जब तक कि आने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल पर आकर खड़ी न हो जाए और स्टेशन मास्टर ने स्वयं इस बात की तसल्ली न कर ली हो।

(ग) ऐसे स्टेशनों पर, जहां स्टेशन सेक्शन के अंदर, आने वाली गाड़ी की दिशा में, स्टेशन से दूर 400 में 1 से अधिक ढाल हो, वहां ढलान की ओर लगे इंजन से शंटिंग की जानी चाहिए।

(घ) छोटी लाइन (नैरो गेज) वाले सेक्शन में आने वाली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर देने के पश्चात् और जब तक गाड़ी आकर बाहरी सिगनल पर खड़ी न हो जाए तथा स्टेशन मास्टर द्वारा स्वतः इसकी तसल्ली न कर ली जाए तब तक स्टेशन पर शंटिंग नहीं करनी चाहिए।

जिन स्टेशनों पर शंटिंग सीमा बोर्ड लगाये गये हैं और शंटिंग सीमा बोर्ड तथा विपरीत दिशा वाले बाहरी सिगनलों के बीच की दूरी 400 मीटर या उससे अधिक हो और जब गाड़ी को लाइन क्लियर दे दिया गया हो तब, स्टेशन संचालन नियम के अनुसार जहां आने वाली गाड़ी के सम्मुख शंटिंग करने पर प्रतिबन्ध है उसे छोड़कर, शंटिंग 'स्टेशन सेक्शन' के भीतर शंटिंग सीमा बोर्ड तक की जा सकती है।

5.15. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग :–

(1) केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) के अधीन किसी स्टेशन पर, यातायात केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर) की अनुमति के बिना और जब केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) लागू नहीं है तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना कोई शंटिंग नहीं की जाएगी।

(2) आवश्यकता होने पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर) शंटिंग के लिए किसी स्टेशन या उसके किसी भाग के यातायात संचालन का स्थानीय नियंत्रण स्टेशन मास्टर को सौंप सकता है और तत्पश्चात् वही इस स्टेशन या उसके भाग पर विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित रीति से शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा जिसके लिए उसे स्थानीय नियंत्रण सौंपा गया है।

5.16 गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग – जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जायें जिसका पृथक्करण (आइसोलेटेड) नहीं किया गया है तो उन कांटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जायेगी जिन पर कि आने वाली गाड़ी को पार होना है।

स.नि.5.16/1 गाड़ियों के रिसेप्शन/डिस्पैच के दौरान शंटिंग कार्य –

जंक्शन स्टेशनों पर या अन्य ऐसे स्टेशनों पर जहाँ साइडिंग हो, शंटिंग कार्य की अनुमति, शंट सिगनल तक अथवा उन काँटो/क्रासिंगों से पहले तक जिन पर से होकर गाड़ी रिसीव/डिस्पैच होना तय है, सक्षम, अधिकृत शंटिंग स्टाफ के पर्यवेक्षण में दी जा सकती है क्योंकि शंट सिगनल ओवर लैप नहीं होता है।

(c) (i) The person in charge of shunting shall wave a hand by day, and a white light by night, across the body as signal to the Leverman/Cabinman/Cabin Master to set a point. The signal shall be exhibited from the point concerned.

(ii) The person in charge of shunting shall wave a red flag by day and a red light by night across the body as a signal to the Leverman/Cabinman/Cabin Master that the shunting move over a point has been completed and that the point can be reset as required. The signal be displayed from the point concerned.

(d) No shunting move must take place while the points are being changed, this must be ensured before signalling a shunting move;

(e) While a shunting move is under progress, no points must be changed by the Leverman/ Cabinman/Cabin Master even if signalled to do so, before displaying a danger hand signal and ensuring that the shunting move has come to stop.

(f) No points must be moved or reversed while the leading wheels of an engine or other vehicles are so near that the points cannot be fully thrown over before the engine or other vehicle come on the points. The point must not be operated until the engine and all the vehicles have passed and cleared them completely.

S.R. 5.14/3. Shunting in face of an approaching train at a class 'B' single line station.

(a) Shunting may be performed within the station section unless prohibited by the Station Working Rules.

(b) No hand or loose shunting is permitted outside the Home signal in case of two-aspect signals and outside the outermost facing points in case of multiple aspect signals unless the approaching train has come to a stop at the first Stop signal and the Station Master has personally satisfied himself in this regard.

(c) At stations where there is a gradient steeper than 1 in 400 falling away from the station within the station section towards the approaching train, shunting should be performed with the engine leading towards the falling gradient.

(d) On the Narrow Guage section shunting must not be performed at the station after Line Clear is given for a train to approach and until the train has arrived and come to stop at the outer signal and the Station Master has personally satisfied himself in this regard.

At stations where shunting limit boards have been provided and the distance between the shunting limit board and the outer signal for the opposite direction is 400 meters or more, when Line Clear has been given to a train, shunting may be performed within the station section up to shunting limit board except where the Station Working Rules expressly prohibit shunting in the face of an approaching train.

5.15. Shunting at stations under centralised Traffic Control-

(1) No shunting shall be performed at a station under Centralised Traffic Control without the permission of the Centralised Traffic Control operation or when Centralised Traffic Control is not in operation, without the permission of the Station Master.

(2) For the purpose of shunting, the Centralised Traffic Control Operator may, when required, hand over the local control of working of traffic at a station or part of a station to the Station Master who shall thereafter be responsible for the Shunting at the station or that part of the station for which the local control has been made over to him in the manner prescribed under special instructions.

5.16. Shunting during reception of trains- When signals have been taken 'Off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass.

S.R. 5.16/1. Shunting during reception/dispatch of trains-

Shunting movements supervised by a competent authorized shunting staff, shall be permitted at junction station and at stations having siding upto a shunt signal or short of the points/crossings over which the train being received/dispatched is scheduled to pass as there is no shunt signal overlap.

इंटरलॉक्ड स्टेशनों पर भी जहाँ आइसोलेशन है, पहुँचने वाली गाड़ी के सामने यह अनुमति दी जा सकती है। तथापि जहाँ गाड़ियाँ 50 किमी प्रतिघंटा अथवा इससे अधिक गति से रनथ्रू पास होती हैं, वहाँ धुंध, कोहरे एवं तूफानी मौसम में दृश्यता बाधित होने पर और ऐसे स्टेशनों पर भी जहाँ आइसोलेशन नहीं है, पहुँचने वाली गाड़ी के सामने शंटिंग की अनुमति नहीं दी जाएगी।

5.17 समपार (लेवल क्रासिंग) के पास शंटिंग – किसी समपार (लेविल क्रासिंग) के पास या आर–पार शंटिंग का कार्यभारी (इंचार्ज) रेल सेवक, लोको पायलट को गाड़ी समपार (लेविल क्रासिंग) पार करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित कर लेगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करके उनमें ताले लगा दिए गए हैं।

5.18 गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना –

(1) प्रस्थान प्राधिकार की प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए, अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक लाने की, उस स्थिति को छोड़कर जहाँ प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनलों के बीच गाड़ी की अग्रिम स्थिति में उपस्थिति का संकेत देने के लिये ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर लगाए गए हैं, अनुमति नहीं दी जाएगी,

(2) उपनियम (1) का उपबंध, किसी स्टेशन सेक्शन के भीतर ही किसी गाड़ी की शंटिंग की दशा में लागू नहीं होगा।

5.19. परिचालित लाइन पर अवरोध :–

(1) कोई भी रेल सेवक परिचालित लाइन का उल्लंघन करने वाला या उसमें अवरोध डालने वाला लदान शंटिंग या अन्य कोई कार्य तब तक प्रारंभ नहीं करेगा जब कि उसने स्टेशन मास्टर से या विशेष अनुदेशों के अधीन उस निमित नामित किसी अन्य रेल सेवक से पूर्व मंजूरी नहीं ले ली है। पूर्व मंजूरी देने वाला व्यक्ति यह देख लेगा कि उक्त काम के दौरान यातायात की रक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय कर लिए गए हैं और जब तक अवरोध दूर नहीं हो जाता तब तक आवश्यक सिगनल 'आन' रखे जाएंगे।

(2) किसी सैन्ड हम्प को अथवा धक्का–रोध (स्नैग डेडएंड) को किसी भी कारण अवरूद्ध नहीं किया जाएगा और यदि वह अवरूद्ध हो जाता है तो सिगनलों को 'आफ' करने के लिए इसे 'पर्याप्त दूरी' का एवजी नहीं माना जायेगा।

स.नि.5.19/1. <u>लाइन पर अवरोध</u> :–

(क) जब किसी गाड़ी या वाहन या वाहनों को इस प्रकार शंट करना हो, जिससे किसी चालू लाइन का उल्लंघन करते हुए रखना आवश्यक हो, तो सबसे पहले स्टेशन मास्टर की अनुमति प्राप्त कर लेनी चाहिए। शंटिंग के काम के कार्यभारी को तुरन्त स्टेशन मास्टर को यह सूचना देनी चाहिए कि चालू लाइन पर या चालू लाइन का उल्लंघन करता हुआ वाहन या वाहनें रह गये हैं। स्टेशन मास्टर को यह देखने के लिए तुरन्त कदम उठाने चाहिए कि सभी संबंधित कांटों को सेट कर दिया गया है और उनमें ताला लगा दिया है जिससे अवरुद्ध लाइन पर कोई गाड़ी न जा सके तथा लीवर या स्लाइड कालरों का उपयोग किया गया है।

सामान्य परिस्थितियों में वाहनों को चालू लाइनों पर खड़े करने की अनुमति नहीं देनी चाहिए। यदि किसी वाहन को गाड़ी से काटकर चालू लाइन पर खड़े करने की आवश्यकता पड़े तो ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर द्वारा ब्लाक सेक्शन के संबंधित केबिनों को इसकी सूचना दी जायेगी और इस सूचना की पुष्टि प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करके की जायेगी। जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी लाइन क्लियर कर देनी चाहिए और जब ब्लाक दूर हो जाए तो संबंधित केबिनों को फिर से इसकी सूचना तत्काल देनी चाहिए और इस सूचना की पुष्टि प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान द्वारा की जानी चाहिए। दोनों अवसरों पर अर्थात् जब लाइन ब्लाक की जाए और जब साफ हो जाए, डायरी एवं गाड़ी सिगनल रजिस्टर में उपयुक्त टिप्पणी लिखनी चाहिए।

(ख) सामान्यतया किसी अकेले वाहन की रनिंग लाइन पर लोडिंग या अनलोडिंग की मनाही है। अपरिहार्य परिस्थिति में निम्न शर्तों का पालन करते हुए रनिंग लाइन पर वाहनों की लोडिंग या अनलोडिंग की जा सकेगी।

(i) कंट्रोल सेक्शन पर सेक्शन कंट्रोलर की अनुमति अवश्य ली जायेगी।

(ii) जब वाहनों को रनिंग लाइन पर लोडिंग या अनलोडिंग के लिये खड़ा किया जाये तो उसे यथासंभव स्टेशन मास्टर के कार्यालय के नजदीक खड़ा करना चाहिए ताकि वह स्टेशन मास्टर के सीधे पर्यवेक्षण में रहे, जिसकी अनुमति पहले आवश्यक रूप से ले ली गई हो। इस प्रकार खड़े किये गये वाहनों के हाथ ब्रेक लगाकर उनके नीचे पच्चड़ लगा दिये जाने चाहिए, ताकि वाहनों को अनधिकृत संचालन एवं भागने से रोका जा सके।

This permission can also be given at interlocked stations having isolation in face of an approaching train. However, shunting in face of an approaching train shall not be permitted in thick foggy or tempestuous weather impairing visibility and also at non-isolated stations where trains run through at a speed of 50 KMPH or more.

5.17. Shunting near level crossing- The railway servant in charge of shunting near or across a level crossing, before giving permission to the Loco Pilot to move his train across it, shall ensure that the level crossing gates have been closed and locked against road traffic.

5.18. Drawing of a train to an advanced position-

(1) A train waiting for an authority to proceed shall not be allowed to draw out up to an Advanced Starter for despatch, except where track circuit or Axle Counter has been provided between the Starter and Advance Starter to indicate the presence of a train in advanced position.

(2) The provision of sub-rule (1) shall not apply in case of shunting of a train within a station section itself.

5.19. Obstruction of running line-

(1) No railway servant shall commence any loading, shunting or any other operation by which a running line may be fouled or obstructed without obtaining the previous sanction of the Station Master or of other railway servant nominated in this behalf under special instructions, who shall see that all necessary steps are taken for the protection of traffic while such operation is being carried on and the necessary signals are kept at 'on' until the obstruction is removed.

(2) A sand hump or snag dead end shall not be obstructed for any purpose and when it has become obstructed, it shall cease to be a substitute for the adequate distance for the purpose of taking 'off' signals.

S.R. 5.19/1. Obstruction of line-

(a) When a train or any vehicle or vehicles have to be shunted so as to foul any running line, and should it be necessary to detach or leave a vehicle or vehicles on or fouling the running line, the Station Master's permission must first be obtained. The person in charge of shunting operations must immediately advise the Station Master that a vehicle or vehicles are remaining on or fouling the running line. The Station Master must at once take steps to see that all the necessary points are set and locked to prevent any train going to the obstructed line and that lever, slide and button collars are used.

In the ordinary course of events, vehicles should not be allowed to stand on running lines, Should it be necessary to detach a vehicle from a train and leave it standing on the running line, the Station Master on duty must advise the Cabins concerned, confirming this advise by exchange of Private Numbers. The line should be cleared as early as possible and when the block is removed, the cabins concerned must again be immediately advised, supporting this advice by exchange of Private Numbers Suitable remarks should be made in the diary and in the Train Signal Register on both the occasions i.e. when a line is blocked and when it is cleared.

(b) The loading or unloading of any loose vehicle on a running line is normally prohibited. In exceptional circumstances, wagons may be loaded or unloaded on a running line, subject to the following conditions-

(i) On controlled sections permission of the Controller must be obtained.

(ii) When wagons are placed on a running line for loading or unloading, they must be placed as near the station office as possible so as to be under the direct supervision of the Station Master on duty whose permission must first be obtained; wagons so placed must be spragged/wedged, and the hand brakes firmly pinned down so as to secure them against escape or unauthorised movement.

(iii) लोडिंग या अनलोडिंग की देखरेख करने वाला इंचार्ज कर्मचारी गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' करने के पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार होगा कि अनलोडिंग / लोडिंग वाला कोई पैकेज रनिंग लाइन पर नहीं गिरा है एवं सभी वाहनों के दरवाजे बंद कर दिये गये हैं। माल एवं पार्सल को प्लेटफार्म के किनारे से सुरक्षित दूरी पर रखा जाना चाहिए।

(iv) स्टेशन मास्टर पर्याप्त प्रकाश की व्यवस्था सुनिश्चित करेंगे।

(ग) जब वाहनों या गाड़ी को रनिंग लाइन पर स्टेबल किया जायेगा तो निम्नलिखित अतिरिक्त सावधानियाँ अवश्य ली जायेगी –

(i) नान इंटरलाक स्टेशन पर उस लाइन की ओर आने वाले सभी काँटों को जिस पर वाहन स्टेबल किये गये हैं, लाइन के विरूद्ध सेट एवं लाक करके चाभियाँ ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रखी जायेगी।

(ii) इंटरलाक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर आवश्यक रूप से स्लाइड कालर एवं लीवर कालर का उपयोग करेंगे एवं स्वयं को आश्वस्त करेंगे कि अवरोधित लाइन पर आने वाली गाड़ी के सिगनल 'आन' स्थिति में रखे गये हैं।

(घ) सभी वाहनों को आपस में जोड़ देना चाहिए एवं काँटों के नजदीक दोनों ओर के एक–एक वाहन को सुरक्षा चेन के साथ बाँध देना चाहिए। गार्ड / शंटिंग कार्यभारी अथवा ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर द्वारा अधिकृत कर्मचारी की उपस्थिति में चेन को पैड लॉक किया जायेगा एवं चाभियाँ ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रखी जायेंगी जो कि इसे सुनिश्चित करेगा।

(ङ) डयूटी वाले स्टेशन मास्टर को कार्यभार सौंपते समय अपनी डायरी में सवारी एवं माल की चालू लाइनों की स्थिति अवश्य रिकार्ड करनी चाहिए। ड्यूटी पर आने वाले स्टेशन मास्टर को डायरी की इस प्रविष्टि पर इस बात के प्रमाणस्वरूप हस्ताक्षर करने चाहिए कि वह डयूटी संभालते समय अपने अधिकार क्षेत्र में स्थित सवारी और माल की चालू लाइनों की स्थिति से परिचित है। तथापि इससे डयूटीवाला स्टेशन मास्टर अपनी इस जिम्मेदारी से मुक्त नहीं जो जाता कि किसी गाड़ी को लेने के लिए सिगनलों को 'आफ' करने का अधिकार देने से पूर्व वह स्वयं यह सुनिश्चित कर ले कि जिस लाइन पर गाड़ी लेनी है वह लाइन वास्तव में क्लियर है।

स.नि.5.19 / 2. <u>सवारी एवं माल डिब्बे के दरवाजों को बंद करना</u> – परिचालित लाइनों के निकट साइडिंग पर खड़े हुए सवारी / मालडिब्बों के सभी दरवाजों को सुरक्षित तरीके से जरूर बन्द कर देना चाहिए।

5.20. उतार–चढ़ाव पर शंटिंग करना – यदि उतार–चढ़ाव पर शंटिंग की जा रही है तो शंटिंग का कार्यभारी (इंचार्ज) रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि :–

(क) पर्याप्त संख्या में ब्रेक लगा दिए गए हैं, जहां आवश्यक है वहां गुट्टी रोक (स्प्रैग) लगा दिए गए हैं, जहां स्लिप साइडिंग कांटे या ट्रैप लगे हैं 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

(ख) लाइन के खड़ी ढलान वाले किसी भाग पर, जहां न तो पृथक्करण (आइसोलेशन) है और न ही स्लिप साइडिंगों द्वारा रक्षण है, वहां 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, पर रोलर बेयरिंग से युक्त वाहनों के लिए 400 में 1 या इससे तीव्र ढलान को खड़ी ढलान माना जाएगा।

स.नि.5.20 / 1. <u>ढालों पर हाथ एवं लूज शंटिंग करना</u> :–

(क) जिन स्टेशनों पर स्टेशन यार्डों या स्टेशनों के किसी एक सिरे पर या दोनों सिरों पर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों के आगे 400 मीटर के अन्दर ढलान 400 में 1 से अधिक हों, वहां मुख्य लाइन पर अथवा अपृथक लूप लाइन पर किसी वाहन की लूज शंटिंग करने की मनाही है। तथापि स्टेशन के उस सिरे पर जिस पर स्टेशन यार्ड में स्टेशन के सबसे बाहरी कांटों के आगे 400 मीटर के अन्दर ढाल 400 में 1 से अधिक न हो वहां नीचे (ख), (ग), और (घ) में बताई गई शर्तों के अंतर्गत हाथ शंटिंग की जा सकती है।

(ख) जहां स्टेशन यार्ड में या उसके सबसे बाहरी सम्मुख कांटों के आगे 400 मीटर के अंदर गहरी ढाल 400 में 1 से अधिक न हो वहां नीचे दर्शायी गई सीमाओं के एवं नीचे (घ) में दी गई शर्तों के अन्तर्गत वाहनों की हाथ एवं लूज शंटिंग की जा सकती है।

(i) इकहरी लाइन पर – सबसे बाहरी सम्मुख कांटों के आगे 45 मीटर तक।

(ii) दोहरी लाइन पर – प्रत्येक दिशा में निकट सिगनल से अंतिम रोक सिगनल तक।

(iii) The person incharge who is supervising loading/unloading will be held responsible for seeing that before signals are taken 'Off' for a train, no packages unloaded from or to be loaded into a vehicle are left fouling any running line and that all wagon doors are closed. Goods or parcels should be placed at a safe distance from the edge of the platform.

(iv) Station Master will ensure that adequate lighting is provided.

(c) Whenever vehicles or trains have to be stabled on a running line, the following additional precautions must be taken-

(i) At a non-interlocked station, all points leading to the line on which the vehicles are stabled must be set and locked against that line and keys of the points kept in the personal custody of the station Master on duty.

(ii) At an interlocked station the Station Master must make use of the slide collars and the lever collars and personally satisfy himself that the signals for the admission of trains on the obstructed line are maintained in the 'on' position.

(d) All vehicles should be coupled together and one vehicle nearest the points at each end should be secured by the Safety Chain. The Safety Chains should be padlocked in the presence of the Guard/Shunting Supervisor or by the person authorised by Station Master on duty and keys retained in personal custody to the Station Master in duty who will ensure it.

(e) The Station Master on duty must record in his diary the position of running lines, both passenger and goods at the time of handing over charge the incoming Station Master must sign the entry in the diary as a token of being aware of the condition of the running lines, both passenger and goods, within his jurisdiction at the time of taking over charge. This will, however, not absolve the Station Master on duty of his responsibility to ensure that the line on which a train is to be received is actually clear before authorising the taking 'off' of signals for the reception of the train.

S.R. 5.19/2. Closing of doors of Carriages and wagons- Doors of all carriages/wagons standing on siding adjacent to running lines must be securely closed.

5.20. Shunting on Gradients-When shunting is being performed on a gradient, the railway servant in-charge of the shunting shall ensure that-

(a) sufficient number of brakes are put on, sprages are used, where necessary, slip siding points or traps, where provided, are set to ensure safety and that all precautions are taken to prevent vehicles getting out of control, and

(b) in case of shunting over a portion of line on steep gradient, neither isolated nor protected by slip sidings, an engine is also attached towards the failing side of the gradient.

Note : For purposes of this rule a steep gradient shall be 1 in 260 or steeper except in case of vehicles fitted with roller bearings, when it shall be 1 in 400 or steeper.

S.R. 5.20/1. Hand and Loose shunting on gradients-

(a) At stations where the gradient in the station or within 400 meters beyond the outermost facing points is steeper than 1 in 400 either at one end or at both ends of the station, no loose shunting of any vehicle is permitted on the main line or on a non-isolated loop. Hand shunting is, however, permitted at that end of the station, where the gradient is not steeper than 1 in 400 in the station yard or within 400 meters beyond the outermost points subject to the conditions laid down in (b), (c) and (d) below.

(b) Where the gradient in the station yard or within 400 meters beyond the outermost facing points is not steeper than 1 in 400, hand and loose shunting may be carried on, subject to the limits laid down below, and provisions of (d) below;

(i) Single line - 45 meters beyond the outermost facing points.

(ii) Double line - From the Home signal to the last Stop signal in each direction.

(ग) जब किसी भी दिशा में गाड़ी आने के लिए लाइन क्लियर दे दिया गया हो, तो मुख्य लाइन अथवा पृथक लूप लाइन पर किसी प्रकार की हाथ या लूज शंटिंग नहीं करने दी जायेगी।

(घ) उन साइडिंगों को छोड़कर जिन्हें चालू लाइनों से पृथक कर दिया गया हो, अन्य लाइनों पर रोलर बियरिंग लगे हुए वाहनों की हाथ शंटिंग करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

5.21. लूज शंटिंग – ऐसे वाहन जिनमें क्रेन, यात्री, कर्मकार, विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु हैं 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।

स.नि.5.21/1. <u>लूज शंटिंग</u> :–

(क) लूज शंटिंग का मतलब वाहनों को इंजन से धकेलना और उन्हें बिना जुड़े हुए आगे जाने देना है। किसी भी वाहन का तब तक लूज शंट नहीं किया जायेगा जब तक उसमें कारगर हाथ ब्रेक न लगा दिये गये है अथवा वह कारगर हाथ ब्रेक लगे हुए कम से कम एक अन्य वाहन के साथ जुड़ा न हो। लूज शंटिंग किये जाने वाले वाहन के साथ एक व्यक्ति अवश्य रहना चाहिए जो जरूरत पड़ने पर हाथ ब्रेकों को लगा सके।

(ख) भरी अथवा खाली तेल टंकियों, पेट्रोल अथवा मिट्टी के तेल के टिनों से लदे वाहनों, लदे या खाली विस्फोटक यानों, पशुओं या फौजी और अन्य विस्फोटक या खतरनाक परेषणों से लदे हुए माल डिब्बों, उनमें "लूज शंटिंग न की जाए" के लेबल लगे हों या न लगे हों तथा भरा या खाली कोचिंग वाहन की लूज शंटिंग करने की या इनके साथ अन्य माल डिब्बों की लूज शंटिंग करने की मनाही है।

(ग) भारी मशीनों, रेल पट्रियों या इमारती लकड़ी, क्रेनों, विस्फोटक या खतरनाक माल के अलावा अन्य फौजी सामान से लदे माल डिब्बों की भी लूज शंटिंग करने की या उनके साथ अन्य माल डिब्बों की लूज शंटिंग करने की मनाही है।

स.नि.5.21/2. <u>शंटिंग प्रतिबंध</u> – प्रत्येक स्टेशन पर लगे शंटिंग प्रतिबंधों का उल्लेख स्टेशन कार्य संचालन नियमों में रहता है और उनका कड़ाई से अवश्य पालन करना चाहिए। स्टेशन पर शंटिंग प्रारम्भ करने से पहले कर्मचारियों को इन आदेशों के बारे में संपूर्ण जानकारी मालूम कर लेनी चाहिए।

5.22. वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना – कोई भी रेल सेवक किसी भी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक वह वाहन सब परिचालित लाइनों से अलग नहीं है और विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय जब तक उसके पहिए भली प्रकार जकड़ नहीं दिए गए हैं।

5.23. स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना – स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि स्टेशन पर खड़े हुए वाहन विशेष अनुदेशों के अनुसार भली प्रकार से बांध दिए गए हैं।

स.नि.5.23/1. <u>वाहनों को स्थिर रखने के लिए बरते जाने वाले पूर्वोपाय</u> :–

(क) स्टेशन पर खड़े वाहनों को इस प्रकार बांध कर स्थिर रखना चाहिए कि वे किसी चालू लाइन का उल्लंघन न करें अथवा न कर सकें। प्रत्येक वाहन के ब्रेक अवश्य लगे होने चाहिए और वह :–
  - (i) सम्मुख कांटों के बीच इस प्रकार पाशित (बंधा) होना चाहिए जिससे कि वह निकल न भागे, अथवा
  - (ii) तालाबन्द स्काच ब्लाक या डिरेल के अन्दर होना चाहिए, अथवा
  - (iii) उसमें पच्चड़ (वेजस) लगे होने चाहिए, अथवा
  - (iv) उसे जंजीर से बंधा होना चाहिए और उसमें ताला बन्द होना चाहिए, अथवा
  - (v) परिस्थितियों के अनुकूल ऐसे वाहनों के साथ जुड़ा होना चाहिए जिन्हें ऊपर बताए गये तरीके से बांध कर स्थिर कर दिया गया है।

(ख) जब किसी वाहन को परिचालित (रनिंग) लाइन पर खड़ा करना जरूरी हो तब उसके ब्रेकों को लगाकर तथा उसे बांध कर रखना चाहिए। इसके अलावा कांटों को लाइन के विरूद्ध एवं क्लैम्प करना चाहिए और उन पर ताला अवश्य लगा देना चाहिए। चाबी स्टेशन मास्टर के पास रखनी चाहिए।

(ग) जब गाड़ी का इंजन शंटिंग के लिए काटा जाये तो यह गाड़ी के गार्ड की जिम्मेदारी होगी कि वह देखे कि ब्रेक पूर्ण रूप से सुरक्षित है ताकि निकटवर्ती लाइन के संचलन पर कोई प्रभाव न पड़े। जब किसी दुर्घटना या किसी कारणवश वाहन, परिचालित लाइन पर ही छोड़ दिये जाये या किसी ऐसी लाइन पर जहां से वाहन लुढ़ककर जा सकते हैं और परिचालित लाइन पर आकर उसे अवरूद्ध कर सकते हों, तो उनके ब्रेकों को कसकर लगाया जाये और प्रत्येक सिरे के कांटों के सबसे पास वाले एक वाहन को संरक्षा जंजीर द्वारा सुरक्षित किया जायेगा। संरक्षा जंजीर में ताले बंद किये जायेंगे और चाभी स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जायेगी।

<u>टिप्पणी</u> :– सुरक्षा जंजीर को वैगन बॉडी और पटरी के ऊपर से दो बार लपेटकर बांधना चाहिए और तब ताला बंद करना चाहिए, ताकि तालों पर किसी प्रकार का जोर न पड़े।

(c) When line clear has been granted for a train to approach in either direction, no hand or loose shunting shall be performed on the main line or on a non-isolated loop.

(d) Hand shunting of any vehicle fitted with roller bearings shall not be permitted except on sidings isolated from the running lines.

5.21. Loose shunting - Cranes, vehicles containing passengers, workers explosives, dangerous goods or live stock or any other vehicle that may be specified under special instructions, shall not be loose shunted and no loose shunting shall be made against them.

S.R. 5.21/1. Loose shunting-

(a) Loose shunting means vehicles being pushed by an engine and being allowed to run forward unattached. No vehicle shall be loose shunted unless provided with an efficient hand brake or unless the vehicle is attached to at least one other vehicle fitted with an efficient hand brake. A loose shunted vehicle must be attended by a man to pin down the hand brake when necessary.

(b) Loose shunting of or against loaded or empty oil tank wagons, vehicles containing petrol or kerosene oil in tins, loaded or empty explosive vans, wagons loaded with live-stock or military and other consignments of explosive or dangerous goods whether labelled 'Not to be loose shunted' or not, an occupied or empty coaching vehicle, is forbidden.

(c) Loose shunting of or against wagons loaded with heavy machinery, rails or timber, cranes, military consignments of other than explosive or dangerous goods, is also forbidden.

S.R. 5.21/2. Shunting restrictions- Shunting restrictions at each station are embodied in the Station Working Rules and they must be rigidly adhered to. Staff must acquaint themselves with the orders in this respect before performing shunting operations at a station.

5.22. Leaving vehicles in sidings outside station limits-No railway servant shall leave any vehicle in a siding outside stations limits, unless the vehicle is clear of all running lines and except under special instructions, unless the wheels there of are properly secured.

5.23. Securing of vehicles at station-The Station Master shall see that vehicles standing at the stations are properly secured in accordance with special instructions.

S.R. 5.23/1. Precautions for securing of vehicles-

(a) all vehicles standing at a station must be so placed and secured that they do not and cannot foul any running line. Each vehicle must have its brake on and must-
   (i) be within facing points so locked that it cannot escape or,
   (ii) be inside a locked Scotch Block or Derail or Traps or,
   (iii) be wedged or.
   (iv) be chained and padlocked or,
   (v) be coupled with other vehicles secured in the manner indicated above, as circumstances may require.

(b) When it is necessary to stable a vehicle on a running line, the brakes shall be put on and it shall be secured. Besides, the points must be set, clamped and locked against the line and the key kept with the station Master.

(c) When the engine of train is detached for shunting, the Guard of the train is responsible that the brake is adequately secured against any movement, which may foul the adjacent line. When owing to an accident or for any other reason, vehicles are left on a running line, or on a line from which they could escape so as to foul a running line, the brakes must be pinned down and one vehicle nearest the points of each end must be secured with a safety chain. The safety chain must be padlocked and the keys retained in Station Master's personal custody.

Note : The safety chain must be passed twice through wagon body and rail then tied and locked, so that no strain falls on the padlocks.

स.नि.5.23 / 2.

(i) स्टेशन मास्टर / ट्रैफिक स्टाफ द्वारा की जाने वाली कार्यवाही, जब वाहन / लोड / गाड़ी को किसी स्टेशन पर स्थिर (स्टेबल) करना हो –

(क) वाहन / लोड / गाड़ी के दोनों सिरों को कम से कम एक–एक चेन द्वारा बाँधकर ताला लगाया जायेगा ;

(ख) कम से कम चार स्प्रैग / लकड़ी के पच्चर (वेजेज) दोनों सिरों के सबसे बाहरी दोनों पहियों के नीचे दो–दो स्प्रैग / पच्चर लगाये जायेंगे ;

(ग) दोनों सिरों के कम से कम 6 वैगनों के हैंडब्रेक आगे से सहायक लोको पायलट द्वारा और पीछे से गार्ड द्वारा पूर्ण रूप से कस दिये जायेंगे। कोचिंग वाहनों के मामले में एस एल आर में गार्ड का हैंड ब्रेक भी लगाया जायेगा।

(घ) स्टेबल्ड लोड के वाहन आपस में जुड़े होने चाहिए। यदि किसी कारणवश स्टेबल्ड लोड को अलग करना पड़े तो प्रत्येक अलग किये गये भाग को अलग लोड की तरह सुरक्षित किया जायेगा :

(ड) अवरूद्ध लाइन के विरूद्ध सभी प्वाइंट्स डेड एंड या ट्रैप प्वाइंट, यदि उपलब्ध है, कि ओर सेट, क्लैंप्ड एवं लॉक्ड किये जायेंगे। स्कॉच ब्लाक, यदि उपलब्ध है, अवश्य उपयोग में लाया जायेगा ;

(च) संबंधित सिगनल और प्वाइंट के बटन / स्लाइड / लीवर आदि पर स्टॉप कालर अवश्य लगाया जायेगा ;

(छ) ट्रेन सिगनल रजिस्टर अथवा एस.एम. डायरी में लाल स्याही से टिप्पणी की जाएगी कि लाइन नं..... अवरूद्ध है और लोड को सुरक्षित करने के लिए ऊपर निर्धारित की गई सारी सावधानियाँ बरती गई हैं :

(ज) लोड / ट्रेन / लोको के स्टेबल्ड हो जाने के बाद स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर सहित खंड नियंत्रक को सूचित करेंगे कि लोड / ट्रेन / लोको को स्टेबल और सुरक्षित करने में सभी स्थापित नियमों को अपनाया गया है।

(ii) जब वाहन / लोड / गाड़ी को ऐसे स्टेशन पर स्टेबल करना पड़े जहाँ ढलान 400 में 1 या इससे अधिक हो, अनुमोदित विशेष अनुदेशों (मुख्य संरक्षा आयुक्त) द्वारा निर्धारित हो और संबंधित स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में उल्लिखित हो वहाँ अतिरिक्त सावधानियाँ बरती जायेंगी। इसके साथ ही निर्धारित अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अतिरिक्त निम्नांकित सावधानियों का पालन भी अवश्य किया जाना चाहिए –

(क) वाहनों को लुढ़कने से बचाने के लिए उन्हें अलग करने से पहले ही हैंडब्रेक लगा दिये जाने चाहिए और स्प्रेग / लकड़ी के पच्चर भी लगा दिये जाने चाहिए :

(ख) जहाँ तक संभव हो सके वाहन / लोड / गाड़ी को उस लाइन पर स्टेबल किया जाना चाहिए जो कि अन्य लाइनों से अलग (आइसोलेटेड) हो, विशेष रूप से रनिंग लाइनों से।

(iii) लोको पायलट / सहायक लोको पायलट द्वारा इंजन छोड़ने से पहले की जाने वाली कार्यवाही, जब लोड / ट्रेन लोको सहित अथवा लाइट इंजन स्टेबल्ड / शट डाउन किये गये हों –

(क) लोको में एस ए–9 और ए–9 ब्रेक लगाना ;

(ख) लोको में हैंडब्रेक और पार्किंग ब्रेक लगाना तथा गाड़ी के दोनों सिरों के कम से कम 6 वैगनों के हैंडब्रेक लगाना;

(ग) लोको में उपलब्ध लकड़ी के पच्चरों को लगाकर लोको को सुरक्षित करना।

(iv) (क) लोको पायलट जब ड्यूटी पर हों तो लोको को मानव रहित न छोड़ें। यदि उन्हें लोको को मानव रहित छोड़ना पड़े तो स्टेशन मास्टर / यार्ड मास्टर से लिखित प्राधिकार प्राप्त करने और उपरिवर्णित (iii) (क) (ख) (ग) का अनुपालन सुनिश्चित करने के बाद ही लोको छोड़ें

(ख) स्टेशन / यार्ड छोड़ने से पहले लोको पायलट और गार्ड स्टेशन मास्टर के पास रखे हुये रजिस्टर में संयुक्त रूप से दर्ज करेंगे कि लोड और लोको ऊपर निर्धारित विधि द्वारा सुरक्षित कर दिये गये हैं।

(v) लोको पायलट / सहायक लोको पायलट और गार्ड द्वारा की जाने वाली कार्यवाही, जब दुर्घटना, विफलता, अवरोध या अन्य किसी कारण से ब्लाक खंड में गाड़ी के इंजन को बंद करना पड़े –

(क) लोको पायलट / सहायक लोको पायलट और गार्ड सा.नि. एवं स.नि. 6.03 के प्रावधानों के अनुसार गाड़ी का बचाव करेंगे ;

(ख) गाड़ी को लोको ब्रेकों (SA-9, A-9 और हैंड ब्रेक) को लगाकर और दोनों सिरों के कम से कम 6 वैगनों के हैंडब्रेक लगाकर सुरक्षित किया जाना चाहिए और सहायक लोको पायलट द्वारा आगे की ओर से तथा गार्ड द्वारा पीछे की ओर से हैंडब्रेक लगाये जाने चाहिए। यदि गाड़ी बिना गार्ड के चलाई जा रही है तो गार्ड की ड्यूटी सहायक लोको पायलट द्वारा की जायेगी। सवारी गाड़ियों में लोको पायलट द्वारा लोको ब्रेक लगाये जाने के साथ ही एस एल आर के हैंड ब्रेक गार्ड द्वारा लगाये जाने चाहिए।

<u>नोट</u> – घाट खंड के लिए स.नि.घा. 51 से 54 तक देखें।

S.R. 5.23/2.

(i) Action by Station Master/Traffic Staff When vehicles/load/train is to be stabled at a station -
   (a) The vehicles/load/train be chained and padlocked using at least two chains one at either end;
   (b) At least four sprags / wooden wedges be used, two each below the outermost pair of wheels at either end.
   (c) Hand brakes of at least 6 wagons from either end must be fully tightened by Asstt. Loco Pilot in the front and by Guard in the rear. In case coaching vehicles are stabled, Guard's hand brakes in SLR(s) must be applied;
   (d) The vehicles of stabled load/train should be coupled together. In case this stabled load has to be split for any reason, each such split part should be treated as a separate load for the purpose of securing.
   (e) The points must be set, clamped and padlocked against the blocked line and towards dead end of trap point (if available). Scotch blocks must be used. If available.
   (f) Stop Collars must be placed on relevant signals and points buttons/slides/levers etc.
   (g) Remarks should be made in TSR and /or SM diary in Red ink to the effect that 'Line No is blocked and all precautions for securing the load have been taken' as prescribed above.
   (h) After any load/train/loco is stabled, the Station Master must inform the Section Controller supported by private number that all laid down precautions for stabling and securing load/train/loco have been taken.

(ii) Additional precautions to be taken while stabling vehicles/load/train at a station with gradient of 1 in 400 or steeper may have been prescribed under approved special instructions (by CRS) and mentioned in SWR of respective station. These should be followed scrupulously. In addition, following precautions must also be observed over and above those prescribed under approved special instructions-
   (a) Before vehicles are uncoupled, the hand brakes should be applied sprags/wooden wadges/ skids should also be used to prevent vehicles from rolling down;
   (b) As far as possible, the vehicles/load/train should be stabled on a line which is isolated form other lines, particularly running lines.

(iii) Action by Loco Pilot/Assistent Loco Pilot before leaving the Loco in case load /train is stabled with locomotive attached or light engine(s) is/are shut down or stabled-
   (a) Application of both SA-9 and A-9 brakes in loco;
   (b) Application of hand brake and parking brake in loco and hand brakes of at least six wagons at either end of the train.
   (c) Secure the loco with wooden wedges provided on the loco.

(iv) (a) Loco Pilot while on duty should not leave loco unmanned. In case he is required to leave the locomotive unmanned, he should do so only after receiving written authority from the Station. Master/Yard Master and ensuring (iii) (a), (b) & (c) above
   (b) Before leaving the station/yard, the Loco Pilot and Guard should jointly record in a register to be maintained with Station Master that the load and loco have been secured as prescribed above.

(v) Action to be taken by Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Guard when the train is stalled in block section due to accident, failure, obstruction or any other reasons-
   (a) Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Guard should protect the train as per provisions of G&S Rs 6.03.
   (b) The train should be secured by applying loco brakes (SA-9, A-9 & hand brake) and hand brakes of at least six wagons at either end of the train. The hand brakes should be operated by Assistant Loco Pilot from leading end and by the Guard from the rear end. In case the train is being worked without Guard, the duties of the Guard shall devolve on the Assistant Loco Pilot. In case of coaching trains, the Guard should apply hand brakes of the SLR in addition to the application of Loco brakes by the Loco Pilot.

Note : For Ghat section see SRG 51 to 54.

अध्याय –6

दुर्घटनाएँ और असाधारण घटनाएँ

6.01. दुर्घटना या अवरोध –

(1) यदि स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात के बचाव के लिए शीघ्रता से यथा संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियां बरतेगा।

(2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबन्ध करेगा।

(3) स्टेशन मास्टर यथासंभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा।

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 फेल या अवरूद्ध हो जाने पर या आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी।

स.नि.6.02/1. दोहरी लाइन खण्ड पर एक लाइन अवरूद्ध हो जाने पर इकहरी लाईन कार्य चालन के नियम और विनियमः–

(1) जब कभी किसी गाड़ी अथवा रेल पथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी दूसरी रुकावट के कारण दोहरी लाइन की किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का संचालन अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन पर निम्नलिखित प्रणालियों में से किसी एक के अनुसार किया जा सकता है :–

(क) विद्युत संचार यंत्रों द्वारा "लाइन क्लियर प्राप्त करके"।

(ख) यदि प्रभावित लाइन के अधिक समय तक बंद रहने की संभावना हो तो इकहरी लाइन ब्लाक उपकरण और ब्लाक खण्ड को गलत दिशा में सीमांकित करते हुए शंटिंग लिमिट बोर्डों की व्यवस्था द्वारा।

(2) जब दोहरी लाइन पर अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली विद्युत संचार यंत्रों द्वारा चालू करना वांछित हो तो प्रभावित सेक्शन के एक ओर के स्टेशन मास्टर को, यह लिखित विश्वसनीय सूचना मिलने पर कि एक लाइन क्लियर है, सेक्शन कंट्रोलर और उस सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर से परामर्श करने के बाद उस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन प्रणाली चालू करने का उपाय करना चाहिए।

(3) जिस लाइन पर अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू करनी हो उसके उल्लंघित या क्षतिग्रस्त होने की आशंका हो तो अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली तब तक वहां चालू नहीं करनी चाहिए जब तक कि इंजीनियरी विभाग का कम से कम जूनियर इंजीनियर के पद का कोई जिम्मेदार कर्मचारी, उस सेक्शन का निरीक्षण न कर ले और यह प्रमाण–पत्र न दे दे कि लाइन गाड़ियों के यातायात के लिए सुरक्षित है।

(4) इकहरी लाइन प्रणाली अवरूद्ध लाइन के दोनों ओर के निकटतम स्टेशनों के बीच जहां अप और डाउन लाइनों के बीच 'क्रास–ओवर' दिया गया है, चालू की जायेगी। यदि उपरोक्त दोनों स्टेशनों के बीच कोई मध्यवर्ती ब्लाक हट हो तो उसे बंद कर देना चाहिए। ऐसे ब्लाक हट पर ब्लाक उपकरण के कम्यूटेटर को "गाड़ी लाइन पर है" (TOL) दशा में तब तक लॉक रखा जायेगा जब तक इकहरी लाइन प्रणाली चालू है। कम्यूटेटर को भी जहां कहीं संभव हो स्टेशन मास्टर की चाबी से उसी स्थिति में ताला बंद किया जायेगा। ऐसे मामलों में जहां कम्यूटेटरों को "गाड़ी लाइन पर है" स्थिति में रखना संभव न हो, जैसे डायडो उपकरण में, तो ब्लाक उपकरण को उपयोग में नहीं लाया जायेगा और सतर्कता संकेतक को ब्लाक उपकरण के हत्थे पर लटका दिया जायेगा। ऐसे ब्लाक हट के सिगनल हर समय "ऑन" स्थिति में रखें जायेंगे तथा लोको पायलट इनको निकटवर्ती चालू ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये निर्धारित फार्म पर लिखित प्राधिकार प्राप्त करके पार करेगा।

(5) सभी गाड़ियां इकहरी लाइन के लिए उपयोग में आने वाले विद्युत संचार यंत्रों के लिए दिये गये नियमों के अनुसार चलाई जायेंगी तथा "लाइन क्लियर" ब्लाक उपकरण से संबद्ध टेलीफोन या कंट्रोल टेलीफोन या रेलवे आटो फोन या बी.एस.एन.एल. फोन द्वारा प्राप्त किया जायेगा।

(6) सेक्शन के उस भाग पर जहां इकहरी लाइन प्रणाली चालू की गयी है, के सभी स्टेशनों पर अवरूद्ध और गैर अवरूद्ध दोनों लाइनों से संबंधित ब्लाक उपकरण के कम्यूटेटरों को, जब तक इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली चालू है तब तक "गाड़ी लाइन पर है" (TOL) की स्थिति में रखे जायेंगे। जहां कहीं संभव हो, कम्यूटेटर को भी उसी दशा में स्टेशन मास्टर की चाबी से लाक किया जायेगा। जिन मामलों में कम्यूटेटरों को "गाड़ी लाइन पर है" स्थिति ने रखना संभव न हो, जैसा कि "डायडो उपकरण" में, वहाँ ब्लॉक उपकरण को उपयोग में नहीं लाया जायेगा और सतर्कता संकेतक को ब्लाक उपकरण के हत्थे पर लटका दिया जायेगा। जिन मामलों में ऐसे स्टेशनों पर, यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो सभी स्थावर सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखा जायेगा।

CHAPTER-VI

ACCIDENTS AND UNUSUAL OCCURRENCES

6.01. Accident or obstruction

(1) When a report of any accident or obstruction is received by the Station Master, he shall see that all necessary precautions are taken by the most expeditious means possible, for the protection of traffic.

(2) If an accident happens to a train, the Station Master shall arrange for all necessary assistance to be sent to the train.

(3) The Station Master shall, as soon as practicable, report each accident in accordance with special instructions.

6.02. Working in case of accident or failure of communications-In case of accidents to the line or to any train, or of failure or interruption of communications, or in an emergency, trains shall be worked between stations in accordance with special instructions.

S.R. 6.02/1. RULES AND REGULATIONS FOR SINGLE LINE WORKING ON A DOBLE LINE SECTION WHEN ONE LINE IS OBSTRUCTED-

1. Whenever an accident to a train or track or other obstruction precludes the use of one of the lines on a double line section the traffic may temporarily be worked over single line under one of the following systems-
   (a) By obtaining 'Line clear' on electrical communication instruments.
   (b) By the installation of Single line Block Instruments and "Shunting Limit Boards" demarcating the block section in the wrong direction. if the affected line is likely to remain out of use for a substantial period.
2. When it is desired to introduce temporary single line working on double line, on electrical communication instruments, the Station master at one end of the affected section shall on receipt of reliable information in writing that one line is clear take steps to introduce temporary single line working on that line in consultation with the Section Controller and the Station Master of the Station at the other end of the section.
3. If there is reason to suspect that line over which temporary single line working is to be introduced, is also fouled or damaged, temporary single line working must not be introduced until a responsible engineering official of the rank not less than that of a JE (P.way) has inspected that section and certified that the road is safe for the passage of trains.
4. Single line working shall be introduced between the nearest stations provided with cross-over between up and Down lines on either side of the obstruction. If there is an intermediate Block Hut between the above two stations, the same shall be treated as closed and the commutators of the Block instruments at such block Huts shall be kept locked in 'Train On Line' position throughout the period single line working is in force. The commutators shall be locked also in that position with SMs key, wherever possible. In cases where it is not possible to keep the commutators in "Train on Line" position, as in Daido instruments, the Block instruments shall be put out of use and Caution Indicator hung on the handle of the Block instruments. The signals at such Block Huts shall be kept in the 'On' position throughout and these shall be passed by the Loco Pilots on a written authority in the prescribed form issued by the Station Master of the adjoining block Station in operation.
5. All trains will be worked in accordance with the rules for the use of electrical communication instruments on single line and 'Line Clear' shall be obtained on the telephone attached to Block Instruments or control telephone or Railway auto phone or BSNL phones.
6. At all stations on the portion of the section on which single line working has been introduced, the commutators of the Block instruments pertaining to both obstructed and un-obstructed lines shall be kept in 'Train on Line' position throughout the period single line working is in force. The commutators shall be locked also in that position with SM's key, wherever possible. In cases where it is not possible to keep the commutators in 'Train on line' position, as in Daido instruments, the block instruments shall be put out of the use and Caution Indicator hung on the handle of the Block instruments. At the stations, if the train is running on the wrong line all fixed signals shall be kept in the 'On' position.

(7) इस बात को निश्चित कर लेने के बाद कि कोई एक लाइन यातायात के लिए क्लियर है, इकहरी लाइन प्रणाली चालू करने के लिए प्रस्तावक स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुए प्रभावित सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर के लिए निम्नलिखित सूचनाओं सहित एक संदेश जारी करेगा :–

(क) इकहरी लाइन प्रणाली चालू करने का कारण।

(ख) किस लाइन पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू करने का प्रस्ताव है।

(ग) "लाइन साफ है" सूचना प्राप्ति का स्रोत।

(घ) अवरोध का स्थान।

(ड.) लाइन पर गति प्रतिबन्ध, यदि कोई हो।

(च) मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम, यदि कोई हों, जो काम नहीं करेंगे।

(छ) यदि कोई ट्रैप कांटे हों तो उनके क्लैम्प करने या स्पाइक लगा देने और ताला लगा दिये जाने का आश्वासन।

(ज) यह आश्वासन कि यदि गाड़ी सही लाइन पर चल रही है तो अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में रखा जायेगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो सभी स्थावर सिगनल 'आन' स्थिति में रखे जायेंगे, और

(झ) जिस ब्लाक स्टेशन से संदेश भेजा जा रहा है उस स्टेशन पर पहुंचने वाली या वहां से छूटने वाली अंतिम गाड़ी की संख्या और समय।

(8) स्टेशन मास्टर की पावती मिलने पर, जिसकी प्राइवेट नम्बर से पुष्टि कर दी गई हो, के पश्चात इकहरी लाइन संचालन चालू किया जा सकता है। 'लाइन क्लियर' ब्लाक उपकरण से संबद्ध टेलीफोन अथवा कंट्रोल टेलीफोन अथवा रेलवे आटो फोन या बी.एस.एन.एल. फोन या किसी भी प्रकार के द्वि–पथ (टू वे) संचार साधन द्वारा प्राप्त किया जायेगा तथा इस पुस्तक और ब्लाक संचालन नियमावली के अनुसार गाड़ियां पेपर लाइन क्लियर टिकट पर चलाई जायेंगी।

(9) प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को एक प्राधिकार पत्र (टी/डी 602) दोहरी लाइन खण्ड पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन हेतु दिया जायेगा, जिन पर स्पष्ट रूप से यह लिखा होगा कि :–

(i) लाइन जिस पर गाड़ी या अकेले इंजन को चलना है,

(ii) किन किलोमीटरों के बीच में अवरोध है।

(iii) कोई प्रतिबन्ध, जो रेल पथ और निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाया गया हो, और

(iv) संबंधित लाइन पर ट्रैप कांटों के क्लैम्प करने या कील लगा देने का आश्वासन।

(v) अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार पत्र यदि अंतिम रोक सिगनल प्रस्थान सिगनल हो तो, लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त उसे इस सिगनल के नीचे से हरा हाथ सिगनल भी दिखाया जायेगा।

(10) अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन का संचालन प्रारम्भ होने और जिस लाइन पर गाड़ी चलाई जायेंगी। उसकी सूचना मार्ग के सभी फाटकवाले तथा गैंगमैनों को देने के बारे में प्रथम गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश पर पृष्ठांकित किया जायेगा। यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद वाली गाड़ियों के लोको पायलटों द्वारा भी दी जाएगी।

(11) अस्थाई इकहरी लाइन पर जाने वाली प्रथम गाड़ी की गति पर 25 कि.मी. प्र.घं. का प्रतिबन्ध होगा उसके बाद की गाड़ियां रेलपथ तथा निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाये गये प्रतिबंधों का पालन करती हुई, निर्धारित गति से चलेंगी।

(12) दुर्घटना, खराबी, अवरोध या अन्य असामान्य कारण से जब कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच में रूक जाती है और लोको पायलट को यह लगता है कि वह आगे नहीं बढ़ सकता तो सामान्य नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जायेगी।

(13) <u>जब गाडी सही लाइन पर चल रही हो तो</u> :–

(क) प्रभावित खण्ड के पिछले स्टेशन अंतिम रोक सिगनल को पैरा 9(v) में निर्दिष्ट निर्धारित फार्म में स्टेशन मास्टर जारी किये गये प्राधिकार पर 'ऑन' स्थिति में पार किया जा सकता है। यदि अंतिम रोक सिगनल, 'प्रस्थान सिगनल' हो तो लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त इस सिगनल के नीचे से हैंड सिगनल भी दिखाया जायेगा।

(ख) प्रभावित सेक्शन से अग्रिम स्टेशन के आगमन रोक सिगनलों, यदि कोई हो, को 'ऑफ' कर दिया जाएगा।

7. After ascertaining that one of the lines is clear for the passage of traffic, the Station Master proposing single line working shall issue a message containing the following information under exchange of private numbers, to the Station Master at the other end of the affected section.
   (a) cause of introduction of single line working;
   (b) the line by which single line working is proposed,
   (c) source of information that the said line is clear,
   (d) place (Kilometrage) of obstruction,
   (e) restriction of speed, if any, on the line,
   (f) names of intermediate stations if any, which would be out of use,
   (g) assurance that the trap points, if any, have been spiked or clamped and padlocked.
   (h) assurance that if the train is running on the right line, the last stop signal shall be kept in the 'On' position. In case the train is running on the wrong line, all fixed signals shall be kept in the 'On' position, and
   (i) the number and timings of the last train which arrived or left the block station issuing the message.
8. On receipt of acknowledgment from the Station Master, confirmed by a Private Number single line working may be introduced. 'Line Clear ' will be obtained on telephone attached to Block instruments or Control Telephone or Railway auto phone or BSNL phone any two way communication system set, and trains run on Paper Line Clear Ticket in accordance with the instructions contained in this book and Block Working Manual.
9. Loco Pilot of each train shall be handed over an authority for TSL (T/D 602) working on Double Line section indicating:-
   (i) the line on which the train or light engine is to run;
   (ii) the kilometrage between which the obstruction exists;
   (iii) any restriction of speed which may have been imposed by way and works staff and
   (iv) an assurance of the effect that any trap points on the line in question have been spiked or clamped.
   (v) authority to pass the last stop signal in the 'ON' position in case the last stop signal is the starter in addition to the written authority, green hand signals shall also be shown at the foot of this signal.
10. An endorsement will also be made on the Caution Order given to the Loco Pilot of the first train to inform all Gatemen and Gangmen on the way about the introduction of temporary single line working and specifying the road on which the trains will run. This information shall be conveyed through the Loco Pilot of a subsequent train also, if necessary.
11. The speed of the first train passing over the temporary single line will be restricted to 25 KMPH. Subsequent trains may run at their booked speed, subject to observance of other speed restrictions imposed by way and works Staff.
12. When a train is stopped between stations on account of accident, failure obstruction or other exceptional cause and the Loco Pilot finds that it cannot proceed, it shall be protected as per Rule 6.03.
13. <u>In the case of a train proceeding on the right line-</u>
   (a) The last Stop signal of the station in rear of the affected section may be passed in the 'On' position on a written authority issued by the Station Master in the prescribed form referred to in para 9 (v). In case the last Stop signal is the starter, in addition to the written authority, hand signals shall also be shown at the foot of this signal.
   (b) The approach Stop signals, if any of the station in advance of the affected section may be taken off.

(14) <u>जब गाडी गलत लाइन पर चल रही हो तो</u> :–

(क) स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर सभी सम्मुख कांटों जिन पर से गाड़ी गुजरेगी, को ठीक प्रकार से सेट कर दिये जाने और लाक कर दिए जाने तथा अनुमुख कांटों को ठीक प्रकार से सेट कर दिये जाने के पश्चात गाड़ी को पायलट करके स्टेशन से बाहर ले जाया जायेगा।

(ख) अगले स्टेशन पर पहुंचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को, सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल के सामने अथवा गलत लाइन (जिस पर वह चल रहा हो) से संबंधित अंतिम रोक सिगनल पर जो पहले सामने आये, रोक देगा।

(ग) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सिगनल (जो भी सर्वप्रथम गाड़ी के सामने आये) के नीचे एक वर्दीधारी रेल सेवक को प्रतिनियुक्त (डिप्यूट) करेगा जो खतरे के हैण्ड सिगनल से गाड़ी को रोकेगा और उसके पश्चात उसे स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किए गये लिखित प्राधिकार पर स्टेशन के अन्दर ले जायेगा।

(घ) यदि लोको पायलट को पता चलता है कि गाड़ी को स्टेशन के अन्दर ले जाने के लिए सिग्नल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक को प्रतिनियुक्त (डिप्यूट) नहीं किया गया है तो नियम 4.44 का अनुपालन किया जायेगा।

(15) जब अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन संचालन लागू हो तब सम्मुख दिशा में पड़ने वाले सभी क्रास ओवर कांटे, जिन पर गाड़ी गुजरेगी,, स.नि.3.39/1 के अनुसार क्लैम्प किये जायेंगे तथा उन पर ताला लगाया जायेगा।

(16) <u>सामान्य संचालन का पुनरारम्भ</u> :–

(क) इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार कर्मचारी द्वारा इस बात का लिखित प्रमाण–पत्र प्राप्त करने पर कि रुकावट वाली लाइन गाड़ियों की आवाजाही के लिए क्लियर और सुरक्षित है स्टेशन मास्टर दूसरे स्टेशन या स्टेशनों को, यथास्थिति, सूचना देगा और प्राइवेट नंबर का आदान–प्रदान करेगा तथा सेक्शन नियंत्रक से विचार विमर्श करके यह निर्णय करेगा कि किस गाड़ी के गुजरने के पश्चात सामान्य संचालन का पुनरारम्भ किया जाए।

(ख) जब दोहरी लाइन संचालन का पुनरारम्भ हो जाए तब ब्लाक उपकरण और सभी स्थावर सिगनल तथा मध्यवर्ती ब्लाक हट भी, जो बंद समझे जा रहे थे, तुरन्त प्रयोग में लाये जायेंगे। सर्व संबंधित स्टेशनों के गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दोहरी लाइन संचालन के निलंबित होने का समय, इकहरी लाइन संचालन के प्रारम्भ करने का समय और सामान्य संचालन के पुनरारम्भ होने का समय भी लिखा जायेगा।

(17) सामान्य संचालन के पुनः आरम्भ हो जाने के पश्चात सेक्शन में प्रवेश करने वाली प्रथम गाड़ी का लोको पायलट रास्ते के सभी गेटमैन एवं गैंगमैनों को सामान्य संचालन प्रारम्भ होने की सूचना देगा। इस गाड़ी की गति भी 25 कि.मी. प्र.घं. पर प्रतिबंधित होगी।

(18) अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली से संबंधित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे तथा सेक्शन के यातायात निरीक्षक को उसकी जांच करनी चाहिए और अपनी रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक के पास सामान्य संचालन के पुनरारम्भ हो जाने के सात दिन के अंदर भेज देनी चाहिए।

स.नि.6.02/2. <u>दोहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया अवरूद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करने के नियम और विनियम</u> :– 'इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया बाधित होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियम और विनियम (रेग्यूलेशन)' के अतिरिक्त निम्नलिखित नियमों का कर्मचारियों द्वारा आवश्यक अनुपालन अवश्य किया जाना चाहिए।

(1) जब कभी किसी गाड़ी या रेल पथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी अन्य बाधा के कारण संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने के दौरान दोहरी लाइन खण्ड की किसी एक लाइन का उपयोग न हो सके तो इकहरी लाइन प्रणाली केवल तभी चालू की जायेगी जबकि इंजीनियरी विभाग के किसी उत्तरदायी अधिकारी जिसका पद जूनि. इंजी. के पद से कम का न हो, ने यह प्रमाणित कर दिया हो कि दूसरी लाइन, जिस पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू की जानी है, खाली है और गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित है, वह इंजीनियरी विभाग का कर्मचारी यह प्रमाण पत्र केवल प्रभावित सेक्शन के उस छोर स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा जिसके लिए अबाधित लाइन गाड़ियां भेजने के लिए उपयुक्त लाइन होगी। इस प्रमाण पत्र के प्राप्त होने पर संचार साधन चालू करने के लिए स्टेशन मास्टर नियमों का पालन करेगा।

14. In the case of a train proceeding on the wrong line-
    (a) (i) The train shall be piloted out of the station on a written authority issued by the station Master after all the facing points have been correctly set & locked and trailing points correctly set, over which the trains will pass.
    (ii) The Loco Pilot should switch "On" the flasher light of the train engine while running on the wrong line on proper authority to proceed. In case the train engine running on the wrong line without switching "ON" the flasher light is noticed by the station staff, Gatemen and Gangmen, they shall stop the train immediately."
    (b) On approaching the next station the Loco Pilot shall bring his train to a stop opposite the first stop signal pertaining to the right line or at the last stop signal pertaining to the wrong line (on which he is running), whichever, he comes across first.
    (c) The Station Master of the station in advance shall depute railway servant in uniform at the foot of the signal (whichever the train would encounter first) who shall stop the train on hand danger signal and thereafter pilot it into the station on a written authority issued by the Station Master.
    (d) If the Loco Pilot finds that no railway servant in uniform has been deputed at the foot of the signal to pilot the train into the station, Rule 4.44 shall be observed.
15. All the cross over points over which the train shall proceed, while temporary single line working is in force, shall be clamped and pad-locked as per SR 3.39/1.
16. Resumption of normal working -
    (a) certificate from a responsible Engineering Official that the obstructed track is free and safe for passage of trains, the station Master will issue a message to the other station or stations, as the case may be, under exchange of Private numbers and decide, in consultation with Section Controller, the train after passage of which, normal working has to be introduced.
    (b) When double line working is introduced the Block instruments and all fixed signals, including those of intermediate block huts which were treated as closed, shall be brought into use immediately. An entry shall also be made in the Train signal Register of all stations concerned showing the time double line working was suspended, time single line working was introduced and the time normal working was resumed.
17. The Loco Pilot of the first train entering the section after normal working is resumed shall inform all Gatemen and Gangmen on the way about the resumption of normal working, Its speed will also be restricted to 25 KMPH.
18. All the records in connection with the temporary single line working shall be retained at the station and the Traffic Inspector of the section must scrutinize them and submit his report to the Sr. Divisional Operations Manager within seven days of the resumption of normal working.

S.R. 6.02/2. RULES AND REGULATIONS FOR SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE DURING TOTAL INTERRUPTION OF COMMUNICATIONS- The following rules must, in addition to the rules prescribed in 'Rules and Regulations for working of trains during total interruption of communications on single line', (S.R. 6.02/4) be observed by the staff.

1. Whenever an accident to a train or track obstruction, precludes the use of one line on double line section during total interruption of communications, single line working shall be introduced only after a responsible official of the Engineering Department, not less than JE in rank, has certified that the other line on which single line working is to be introduced is free and safe for passage of trains. Such an engineering official shall give the certificate only to the station Master of the station at that end of the affected section for which the unobstructed line shall be the right line for dispatching trains. On receipt of this certificate the Station Master will follow the rules prescribed for opening of communications.

(2) गाड़ियों, जिनमें खाली इंजन भी शामिल हैं, के लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें स्पष्ट रूप से लिखा होगा :–
   (क) किस लाइन पर गाड़ी चलाई जानी है,
   (ख) जहां रूकावट है उसकी किलोमीटर दूरी,
   (ग) कोई गति प्रतिबंध, जो रेल पथ और निर्माण कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाये गये हों,
   (घ) संबंधित लाइन पर ट्रैप कांटों में कीलं लगा देने तथा उन्हें क्लैम्प कर देने का आश्वासन

(3) जब अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली चालू हो तब सम्मुख दिशा में पड़ने वाले सभी क्रास ओवर कांटे, जिन पर गाड़ी गुजरेगी क्लैम्प किये जायेंगे तथा उन पर ताला लगाया जायेगा।

(4) <u>जब गाड़ी सही लाइन पर चल रही हो तो</u> :–
   (क) प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन को अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल, स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये निर्धारित फार्म में लिखित प्राधिकार पर, 'आन' स्थिति में पार किया जा सकता है।
   (ख) प्रभावित सेक्शन के आगे के स्टेशन के आगमन रोक सिगनल 'आफ' किये जा सकते हैं।

(5) <u>यदि गाड़ी गलत, लाइन पर चल रही हो तो</u> :–
   (क) गाड़ी को, सभी सम्मुख कांटों के ठीक प्रकार से सेट कर दिये जाने और ताला लगा दिये जाने तथा लाइन पर, जिस पर से गाड़ी गुजरेगी, अनुमुख कांटों को ठीक प्रकार से सेट कर दिये जाने के पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये प्राधिकार पर स्टेशन से बाहर (पायलट आउट) ले जाया जायेगा।
   (ख) अगले स्टेशन पर पहुंचने पर, लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन से संबंधित प्रथम रोक सिगनल के सामने अथवा गलत लाइन (जिस पर उसकी गाड़ी चल रही हो) से संबंधित अंतिम रोक सिगनल पर जो भी उसके सामने पहले आये, रोक लेगा।
   (ग) आगे के स्टेशन का मास्टर सिगनल (जो भी सबसे पहले पड़े) के नीचे एक वर्दीधारी रेल सेवक को नियुक्त करेगा जो खतरे के हैंड सिगनल से गाड़ी को रोकेगा और उसके पश्चात स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये एक लिखित प्राधिकार पर उसे स्टेशन के अन्दर (पायलट इन) ले जायेगा।

(6) "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" के अधीन भेजे गये प्रथम इंजन या स्वनोदित (प्रोपेल्ड) वाहन या अन्य वाहन के प्रभारी व्यक्ति की जिम्मेदारी होगी कि, मार्ग के सभी गेटमैनों और गैंगमैनों को अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली के चालू होने तथा जिस लाइन पर गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है, उसके बारे में अवगत कराये। यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद वाली गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भी भेजी जा सकती है।

(7) <u>सामान्य संचालन का पुनरारम्भ</u> –
   (क) यदि इकहरी लाइन प्रणाली चालू हो जाने के पश्चात् दोनो प्रभावित स्टेशनों के बीच संचार साधन पुनः स्थापित हो जाए तो गाड़ियां तब तक विशेष अनुदेशों के अनुसार चलती रहेंगी जब तक उसकी कार्य प्रणाली को रद्द कर देने के लिये इसमें दिये गये नियमों के अनुसार कार्रवाई न कर ली जाए। तत्पश्चात् गाड़ियाँ दोहरी लाइन पर अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन प्रणाली को चालू करने के लिये दिये गये आदेशों के अनुसार चलाई जायेगी।
   (ख) किन्तु यदि संचार–सांधनों के पुनः स्थापित होने से पहले, यातायात के लिये दूसरी लाइन खाली हो जाये, तो गाड़ियां दोहरी लाइन सेक्शन पर संचार साधनों के पूर्ण बाधित होने के दौरान गाड़ियों को चलाने के अनुदेशों के अनुसार चलायी जायेगी।

स.नि.6.02/3. <u>संचार साधनों के पूर्णतया बाधित होने के दौरान दोहरी लाइन खण्ड पर गाडियों के संचालन के नियम और विनियम</u> –

1. दोहरी लाइन स्टेशन पर दो स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था में पूर्ण बाधा उत्पन्न हो जाने पर अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम से दिये गये हैं, विफल हो गये हों :–
   (क) ब्लाक उपकरण/ट्रैक सर्किट या ऐक्सल काउंटर
   (ख) ब्लाक उपकरण से संबंद्ध टेलीफोन
   (ग) स्टेशन से स्टेशन जुड़े स्थायी टेलीफोन (जहां उपलब्ध हों)
   (घ) स्थिर फोन जैसे – रेलवे आटोफोन या बी.एस.एन.एल. फोन
   (ड.) कंट्रोल फोन
   (च) वी.एच.एफ. सेट

   यदि किसी के भी द्वारा "लाइन क्लियर" प्राप्त न हो सके, तो गाड़ियों को पार करने के लिये अधोलिखित पद्धति अपनाई जायेगी।

2. Loco Pilot of trains, including light engines, shall be given a Caution Order on which, and shall be stated clearly.
   (a) the line on which the train is to run;
   (b) Kilometerage where the obstruction exists;
   (c) any restriction of speed which may be imposed by Way & Works staff,
   (d) an assurance to the effect that any trap points on the line in question have been spiked and clamped.
3. All the crossover points over which the train shall proceed, while temporary single line working is in force, shall be clamped and padlocked as per SR 3.39/1.
4. In the case of a train proceeding on the right line-
   (a) The last stop signal of the station in rear of the affected section may be passed in the 'On' position on a written authority issued by the 'Station Master in the prescribed form. In case the last Stop Signal is the Starter, in addition to the written authority, hand signals shall also be shown at the foot of this signal.
   (b) The approach Stop signals, if any, of the station in advance of the affected section, may be taken 'Off'
5. In the case of a train proceeding on the wrong line-
   (a) The train shall be piloted out of the station on a written authority issued by the Station Master after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the train will pass.
   (b) On reaching the next station, the Loco Pilot shall bring his train to a stop opposite the first stop signal pertaining to the right line or at the last Stop signal pertaining to the wrong line (on which his train is running). whichever he comes across first.
   (c) The Station Master of the Station in advance shall depute a railway servant in uniform at the foot of the signal (whichever the train would encounter first) who shall stop the train on hand danger signal and thereafter pilot it into the station on a written authority issued by the Station Master.
6. It will be the responsibility of the person incharge of the first engine or self-propelled vehicle or other vehicle, sent under 'Authority to proceed Without Line Clear' to inform all the Gateman and Gangmen enroute about the introduction of temporary single line working as also the line on which it is proposed to run the train.
   This information shall be conveyed through the Loco Pilot of a subsequent train also, if necessary.
7. Resumption of normal working-
   (a) If after the introduction of single line working, communications are restored between the two affected stations, the trains will continue to run under special rules until action is taken in accordance with the instructions contained in these rules for the cancellation of the procedure. Thereafter, trains will be run in accordance with the instructions for the movement of traffic during temporary single line working on double line.
   (b) If, however, before communications are restored, the other line is released for the passage of traffic, trains shall be worked, in accordance with the instructions for running of trains on double line section during total interruption of communications.

S.R. 6.02/3. RULES AND REGULATIONS FOR WORKING OF TRAINS DURING TOTAL INTERRUPTION OF COMMUNICATIONS ON DOUBLE LINE SECTION-

1. In the event of total interruption of communications occurring between two stations on a double line section, i.e. when 'Line Clear' cannot be obtained by any one of the following means stated in the order of preference viz;
   (a) Block instruments; Track circuits or Axle Counters;
   (b) Telephones attached to the Block Instruments;
   (c) Station to station fixed telephones wherever available;
   (d) Fixed telephone such as Railway autophones and BSNL phones
   (e) Control Phone
   (f) VHF sets

   The following procedure shall be adopted for train passing.

2. किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और लोको पायलट ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराये जायेंगे।
3. स्टेशन मास्टर, प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को दोहरी लाइन खण्ड में संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर दिये जाने वाला प्राधिकार पत्र (टी/सी 602) देगा जिसमें निम्न बातें शामिल होंगी –
   (क) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार
   (ख) अन्तिम रोक सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के लिये प्राधिकार।
   (ग) सीधी लाइन पर 25 किलो मीटर प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति तथा जहां गोलाई, रूकावट, वर्षा, कुहरे या किसी अन्य कारण से लाइन के आगे का भाग स्पष्ट नहीं दिखाई पड़े तो उस भाग पर पहुंचते हुए या उस पर से गुजरते हुए 10 कि.मी. प्र.घं. के गति प्रतिबंध का 'सतर्कता आदेश' तथा अन्य गति प्रतिबन्ध, यदि ब्लाक खण्ड में लागू हों तो उनका उल्लेख भी किया जायेगा।
4. जब लोको पायलट लाइन के उस भाग के निकट आ रहा हो या उस पर से जा रहा हो, जिस पर आगे की ओर स्पष्ट दिखलाई न पड़ता तो किसी रेलवे कर्मचारी को हैंड सिगनल के साथ गाड़ी के आगे–पथ निर्देश करने के लिये भेजना चाहिए। लोको पायलट को आगे की ओर चौकसी रखनी चाहिए और बार बार इंजन की सीटी बजानी चाहिए।
5. किसी भी गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि प्रस्थान करने वाली गाड़ी और प्रस्थान कर चुकने वाली गाड़ी के बीच 30 मिनट का समय न बीत गया हो।
6. अन्तिम रोक सिगनल के अतिरिक्त, सभी स्थायी सिगनल गाड़ियों के प्रवेश और प्रस्थान के लिये 'ऑफ' किये जा सकते हैं, परंतु प्रथम रोक सिगनल, तभी 'आफ' किया जायेगा जब गाड़ी उसके बाहर खड़ी कर दी गयी हो।
7. सुरंग में तभी प्रवेश करना चाहिए जब यह निश्चित कर लिया गया हो सुरंग खाली हैं यदि इसमें कोई आशंका हो तो गाड़ी हाथ सिगनल और पटाखों से सज्जित रेलवे कर्मचारी द्वारा पायलट की जानी चाहिए।
8. गार्ड पीछे की ओर से चौकसी रखेगा और पीछे की ओर से किसी गाड़ी के निकट आने से बचाव के लिये खतरा सिगनल प्रदर्शित करने के लिये तैयार रहेगा तथा यदि आवश्यक हो तो गाड़ी की सुरक्षा के लिये तैयार रहेगा।
9. जब कोई गाड़ी ब्लाक सेक्शन में रुक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर हाथ खतरा सिगनल दिखायेगा और जांच करेगा कि पिछली बोर्ड या पिछली बत्ती ठीक प्रकार से लगी हैं यदि गाड़ी किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या अन्य असाधारण कारण से रूकती है और आगे नहीं बढ़ सकती तो लोको पायलट गार्ड को इस तथ्य से अवगत कराने के लिये निर्धारित कूट में सीटी बजायेगा। तदन्तर गार्ड आमान का ध्यान किये बिना, रास्ते में गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रख कर और गाड़ी से 500 मीटर दूरी पर 10 मीटर अन्तर पर 2 पटाखे रखकर गाड़ी की रक्षा करेगा। जब किसी गाड़ी को सिगनलो से बाहर रोका जाता है और यदि रूकने का समय अधिक हो रहा हो या 10 मिनट से अधिक होने की संभावाना हो तो इसकी भी रक्षा तदनुसार की जायेगी। गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी की रक्षा की जिम्मेदारी लोको पायलट निभायेगा।
10. किसी भी गाड़ी को पीछे नहीं ले जाया जायेगा। आपवादिक परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे की ओर ले जाया जाना अपरिहार्य हो जाये तो 250 मीटर पर एक पटाखा रखकर उस स्थान से, जहां तक गाड़ी को पीछे की ओर ले जाया जाता है, 500 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखकर गाड़ी की रक्षा करने के पश्चात् ही गाड़ी को पीछे ले जाया जायेगा।
11. किसी सुरंग में प्रवेश करने से पूर्व प्रमुख बत्तियां, अगली और पिछली बत्तियां तथा अन्य बत्तियां (जहां उपलब्ध कराई गयी हो) भी जला दी जायेगी।
12. अगले स्टेशन के निकट पंहुच कर लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल के बाहर रोक देगा और लगातार सीटियां (या विशेष अनुदेशों के अंतर्गत निर्धारित कोई दूसरा संकेत) देगा। यदि स्टेशन से 10 मिनट के अंदर कोई व्यक्ति न आये तो उपयुर्क्त पैरा 9 के अनुसार गाड़ी की रक्षा की जायेगी और उसके पश्चात् लोको पायलट शीघ्र अपने सहायक लोको पायलट को स्टेशन या केबिन पर स्टेशन मास्टर या केबिनमैन को यह सूचित करने के लिये भेज सकता है कि गाड़ी स्टेशन में प्रवेश करने के लिए सिगनल की प्रतीक्षा कर रही है। सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में गार्ड, गाड़ी की रक्षा करने के पश्चात् यह सूचना देगा।
13. सभी गाड़ियों के लोको पायलटों, प्रभावित सेक्शन की दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को "दोहरी लाइन खण्ड में सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर गाड़ियों के संचालन" संबंधी प्रस्थान प्राधिकार सौंप देगें। स्टेशन मास्टर इन सबको सेक्शन के यातायात निरीक्षक, के निरीक्षण के लिये अपने संरक्षण में रखेगा। यातायात निरीक्षक संचार साधन के चालू होने के 7 दिन के अंदर मंडल रेल प्रबंधक के पास गाड़ियों के संचालन के विषय में रिपोर्ट में बना कर भेज देगा।

2. Before any train allowed to enter a block section in advance, it shall be brought to a stop and the Loco Pilot and the Guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master on duty.
3. The Station Master shall give an authority (T/C602) for working of trains during total interruptions of communication on Double Line Section to the Loco Pilot of each train which shall include;
   (a) An Authority to proceed without Line Clear.
   (b) An authority to pass the last Stop signal in the 'On' position.
   (c) A Caution order restricting the speed to 25 kilometers per hour over the straight and to 10 kilometers per hour when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog, or any other cause and other SRs enforced in the Block Section in advance, If any will also be mentioned;
4. In the event of a Loco Pilot approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear, a railway employee with hand signals must be sent in advance to guide the further movement of the train. A sharp look out ahead should be kept and the engine whistle freely used.
5. No train shall be allowed to enter the block section until there is clear interval of 30 minutes between the train about to leave and the train which has immediately proceeded.
6. Fixed signals with the exception of the last Stop signal may be taken 'Off' for the reception and departure of trains. The first stop signal shall however, be taken 'Off. only after the train has been brought to a stand outside it.
7. A tunnel should be entered only after it has been ascertained that it is clear. If there is any doubt on this point, the train should be piloted by a railway employee equipped with hand signals and detonators.
8. The Guard shall keep a sharp look out in the rear and be prepared to exhibit a hand danger signal to prevent the approach of a train from the rear and to protect it, if necessary.
9. When a train is stopped in the block section the Guard shall immediately exhibit a hand danger signal towards the rear and checkup that the tail board or the tail light is correctly exhibited.

   If the stoppage is on account of accident, failure obstruction or other exceptional cause and the train can not proceed the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle to apprise the Guard of the fact. Where upon the Guard shall protect the train by placing one detonator at 250 meters from the train on the way out and 2 detonators 10 meters apart, at 500 meters from the train, irrespective of the guage.

   When train is detained outside signals and if the detention exceeds or is likely to exceed 10 minutes it shall also be protected accordingly. In the absence of the Guard the duty of protecting the train shall devolve on the Assistant Loco Pilot.
10. No train shall be backed. In exceptional circumstances when it may be unavoidable to back a train, the train shall be backed only after providing protection by placing one detonator at 250 meters and two detonators,10meters apart, at 500 meters in rear of the point upto, which the train is to be backed.
11. Before entering a tunnel, the head lights, side and tail lights and other lights (where provided) shall also be lit.
12. When approaching the Station ahead, the Loco Pilot must bring his train to a stop outside first stop signal and sound continuous whistle, if no one from the station turns up within 10 minutes, the train shall be protected as per para 9 above.

    The Loco Pilot may send his Assistant Loco Pilot immediately thereafter, to the station or the cabin to inform the Station Master or Cabinman, of the fact that the train is waiting of the signal for its admission in to the station. In the absence of the Assistant Loco Pilot, the Guard after protecting the trains shall give this information.
13. The Loco Pilots of all trains shall make over the 'Authority for working of trains during Total Interruption of Communication on Double Line section' to the Station Master of the station at the other end of the affected section. These shall be kept by the Station Master in his safe custody for inspection by the Traffic Inspector of the section who shall prepare a report on the working of trains and shall forward the same along with his report to the Sr. Divisional Operations Manager, within seven days of resumption of communication.

14. दोनों संबंधित स्टेशनों पर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में संचार साधन पूर्णतः बाधित होने के दौरान "बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार" पर, ब्लाक सेक्शन में चलाई गयी सभी गाड़ियों का रिकार्ड रखा जाना चाहिए।

15. उपरोक्त नियम (1) में वर्णित संचार साधनों में जब तक कोई एक साधन सक्षम अधिकारी द्वारा पुनः चालू न किया जाये तब तक गाड़ियां इसी पद्धति द्वारा चलाई जानी चाहिए।

16 जब संचार साधनों में कोई एक साधन पुनः चालू हो जाये तो स्टेशन मास्टर को सेक्शन के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर के पास निम्नलिखित रूप में संदेश भेजना चाहिए :–

..... स्टेशन मास्टर द्वारा ..... स्टेशन मास्टर हेतु संदेश क्रमांक ..... गाड़ी (क्रमांक और विवरण) ..... समय .... बजकर ..... मिनट पर पूरी आई / अंतिम गाड़ी (क्रमांक और विवरण) आपके स्टेशन को .....बजकर..... मिनट पर भेजी गई।
वर्तमान में गाड़ियों के संचालन की इस पद्धति को रद्द समझा जाए, लाइन क्लियर .... साधन से प्राप्त करना चाहिए। प्राप्ति स्वीकृति भेजें।
प्राइवेट नं. ..... अंको में ..... शब्दों में

उपरोक्त सन्देश प्राप्त होने पर ब्लाक खण्ड के दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर को इसकी पावती निम्नलिखित रूप से देनी चाहिए।

..... स्टेशन मास्टर द्वारा ..... स्टेशन मास्टर को संदेश संख्या ..... आपका संदेश संख्या ..... ज्ञात हुआ कि गाड़ी (क्रमांक और विवरण)..... जो मेरे स्टेशन से प्रस्थान करने वाली अंतिम गाड़ी थी, आपके स्टेशन पर संपूर्ण आ गई है। गाड़ी संख्या ..... जो आपके स्टेशन से रवाना हुई थी, मेरे स्टेशन पर ..... बजकर ..... मिनट पर संपूर्ण आ गई है / नहीं आई है। गाड़ी संचालन की वर्तमान पद्धति गाड़ी संख्या ..... के संपूर्ण आने के पश्चात शीघ्र रद्द की जा रही है / की जायेगी, अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर ..... साधन से प्राप्त किया जायेगा।
प्राइवेट नं. ..... अंकों में ..... शब्दों में

(17) जब तक दोनों ओर के स्टेशन मास्टर इस बात से संतुष्ट न हो जाये कि उनके स्टेशन से छूटने वाली गाड़ियां और इंजन आदि दूसरी ओर के स्टेशन पर संपूर्ण पहुंच गये हैं, तब तक उन्हें लाइन क्लियर पुनः चालू किये गये संचार साधनों पर न तो दिया जायेगा और न ही लिया जायेगा। संचार साधनों के पुनः चालू हो जाने के बाद उपरोक्त पैरा (16) के अनुसार स्टेशन पर गाड़ियां संपूर्ण आ जायें तो उनकी संख्या और आगमन के समय की सूचना दूसरे संबंधित स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के साथ दी जायेगी। यदि खण्ड नियंत्रक से संबंध पुर्नस्थापित हो चुका है और सामान्य संचालन लागू हो चुका है तो उसके पश्चात इस बात की खबर खण्ड नियंत्रक को दी जायेगी। यदि दो स्टेशनों के मध्य संचार साधन लागू होने के साथ खण्ड नियंत्रक से संबंध स्थापित न हो सके तो जैसे ही संबंध स्थापित हो, स्थिति की सूचना उसे तुरन्त दी जानी चाहिए।

स.नि.6.02 / 4. <u>इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतः बाधित हो जाने के दौरान गाडियों के संचालन के लिये नियम और विनियम –</u>

(1) दो ब्लाक स्टेशन के बीच संचार साधनों के पूर्णतः बाधित हो जाने पर अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों से जो कि अधिमानता के क्रम से दिये है, विफल हो गये हों :–

(क) ब्लाक उपकरण / ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर
(ख) ब्लाक उपकरण से संबद्ध टेलीफोन
(ग) स्टेशन से स्टेशन जुड़े स्थायी टेलीफोन (जहां उपलब्ध हों)
(घ) स्थिर फोन जैसे – रेलवे आटोफोन या वी.एस.एन.एल. फोन
(ड.) कंट्रोल फोन
(च) वी.एच.एफ. सेट

14. A record of all trains passed over the block section on 'Authority for working of trains during Total Interruption of Communication on Double Line section' shall be maintained on the Train Signal Registers at both the stations concerned.
15. Trains must continue to work on this system until any one of the means of communication, mentioned in rule (1) is restored by the competent authority.
16. As soon as any one of the means of communication has been restored the Station Master must send a message to the Station Master at the other end of the section on the following form;

> From Station Master .....
> To Station Master .....
> Message No .....Train (Number and description) .....
> arrived complete at ..... hrs ..... minutes Last train.....
> (number and description) dispatched to your station .....At .....
> Hrs ..... Minutes. Cancel the present method of working the trains. Line Clear must be obtained by means f ..... Acknowledge.
> Private No (in words) ..... (in figures).....

On receipt of the above message the Station Master at the other end of the section must acknowledge in the following form :-

> From Station Master .....
> To Station Master .....
> Message No. ..... Your Message No. ..... understand that rain (number and description) ..... which was the last train to leave my station has arrived complete at your station. Train No ..... which left your station has arrived complete at my station at ..... hours ..... minutes/not arrived. Present system of train working is being/will be cancelled immediately after the complete arrival of train number ..... Line Clear for the next train will be obtained by means of .....Private No. (in words) ..... (in figures) .....

17. Line clear shall not be obtained or given by means of communications restored until both the Stations are satisfied that all trains and engines etc. despatched from their stations have arrived complete at the other station. When the trains referred to in para (16) above arrive complete at the stations, after restoration of 'communication' their No. and their arrival time will be communicated to the other Station Master concerned under exchange of Private Numbers, Thereafter intimation about this shall be given to Section Controller also, on controlled sections, if communication with the Section Controller has also got restored, and normal working resumed. If however, communication with Section Controller has not got restored along with restoration of communications between two stations, the Section Controller shall be advised of the position immediately on restoration of communication with him.

S.R. 6.02/4. RULES AND REGULATIONS FOR WORKING OF TRAINS DURING TOTAL INTERRUPTION OF COMMUNICATIONS ON SINGLE LINE-

(1) In the event of total interruption of communications occurring between two block stations i.e. when Line Clear cannot be obtained by any one of the following means stated in order of preference viz.
   (a) Block Instruments; Track circuits or Axle Counters;
   (b) Telephones attached to the Block Instruments;
   (c) Station to station fixed telephones wherever available;
   (d) Fixed telephone such as Railway autophones and BSNL phones;
   (e) Control Phone
   (f) VHF sets

यदि किसी के भी द्वारा "लाइन क्लियर" प्राप्त न हो सके तो ब्लाक स्टेशनों के बीच गाड़ियों के संचालन के लिये अनुवर्ती अनुच्छेदों में निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

टिप्पणी :– संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने के दौरान जब कभी किसी गाड़ी या रेल पथ के दुर्घटना ग्रस्त होने या किसी अन्य बाधा के कारण दोहरी लाइन खंड की किसी एक लाइन का प्रयोग न हो सके अथवा जब कभी दोहरी लाइन खंड पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली के दौरान संचार साधन पूर्णतः बाधित हो, तो भी इन अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

(2) स्टेशन मास्टर जिसे प्रभावित ब्लाक सेक्शन से कोई गाड़ी भेजनी हो, कोई इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा अधिमानता के क्रम से नीचे दिये गये किसी अन्य वाहन को प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरे छोर पर भेजकर ब्लाक सेक्शन के स्टेशन मास्टर के साथ संबंध स्थापित कर संचार साधन चालू करेगा :–

(i) केवल इंजन,

(ii) गाड़ी इंजन ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर के अनुदेशों पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी से अलग कर दिये जाने के बाद,

(iii) मोटर ट्राली/टावर वैगन, जिसके साथ विधिवत् कोई गार्ड अथवा ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर से भिन्न अन्य स्टेशन मास्टर हो,

(iv) ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली, जिसके साथ विधिवत् कोई गार्ड अथवा ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर से भिन्न कोई अन्य स्टेशन मास्टर हों,

(v) डीजल कार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) रेक, यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सभी यात्री गाड़ी से उतर गये हैं,

(vi) रेल कम रोड विहिकल

(3) इससे पहले कि संचार साधन चालू करने के लिये प्रभावित ब्लाक सेक्शन में केवल इंजन/गाड़ी इंजन मोटर ट्राली/टावर वैगन/ट्राली साइकिल ट्राली मोपेड ट्राली/डीजल कार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (ई. एम.यू.) रेक को भेजा जाए, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, इस कार्य को करने के लिये भेजे जाने वाले लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को इन परिस्थितियों और प्रयोजन के बारे में सूचना देगा, जिसके लिये उसे भेजा जाने वाला है। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि संचार साधन चालू करने के लिये भेजा जाने वाला लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णयता खराब हो जाने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों को भलीभांति समझता है। यदि संचार साधन चालू करने के लिए भेजा जाने वाला लोको पायलट/स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब हो जाने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों से परिचित न हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ऐसे कर्मचारी को इन नियमों को समझायेगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, इस बात के प्रमाण के तौर पर कि उस कर्मचारी ने वे परिस्थितियों और प्रयोजन, जिसके लिये उसे भेजा जा रहा है, और इकहरी लाइन पर संचार साधनों के पूर्णतया खराब होने के दौरान गाड़ियों के संचालन के नियमों की पूर्ण रूप से समझ लिया है, लोको पायलट, मोटर मैन/स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर भी ले लेगा।

(4) 1. अकेला इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्राली/टावर वैगन/ट्राली साईकिल ट्राली/मोपेड ट्राली/डीजल कार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (इ.एम.यू.) रेक को भेजने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर संचार साधन चालू करने के लिये भेजे जाने वाले लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिये प्राधिकार (टी/बी 602) निम्न सूचनाओं सहित सौंपेगा :–

(i) लाइन क्लियर के बिना प्रस्थान प्राधिकार।

(ii) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति निर्दिष्ट की गयी हो जिस गति तक प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन या पैरा 2 में उल्लिखित कोई अन्य वाहन चल सकता है,

(iii) अंतिम रोक सिगनल को आन स्थिति में पार करने के लिये निर्धारित प्राधिकार। यदि स्टेशन पर अंतिम रोक सिगनल प्रस्थान सिगनल हो तो लिखित प्राधिकार के साथ ही सिगनल के नीचे से हरा हाथ संकेत भी दिखाया जायेगा।

(iv) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक लाइन क्लियर पूछताछ संदेश, जिसमें उसके स्टेशन को भेजे जाने वाली प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लियर मांगा जाए।

The instructions laid down in succeeding paragraph, shall be followed for working trains between block stations.

Note: These instructions shall also be followed whenever during total interruption of communications, an accident to a train or track or other obstruction precludes the use of one of the lines on a double line section, or whenever total interruption of communications occurs during single line working on a double line section.

(2) The Station Master who has a train to dispatch through the affected block section shall open communications by establishing contact with the Station Master of the bock Station at the other end of the affected block section by sending an engine or self propelled vehicle or any other vehicle, enumerated below, in the order of preference laid down-

(i) Light engine;

(ii) Train engine, after it is detached from the train by the Loco Pilot on instructions from the Station Master on duty;

(iii) Motor trolley/Tower wagon duly accompanied by a Guard or by a Station Master other than the Station Master on duty;

(iv) Trolley/Cycle Trolley/Moped trolley duly accompanied by a Guard or by a Station Master other than the Station Master on duty;

(v) Diesel car/Rail Motor Car/EMU/ Rake after ensuring that all passengers have detrained.

(vi) RRV

(3) Before the light engine/train engine/Motor Trolley/Tower Wagon/Trolley/Cycle trolley/Moped trolley/Diesel car/Rail motor car/EMU rake/RRV is sent into the affected block sections to open communications, the Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master being sent to do so shall be advised by the station Master on duty of the circumstances in which and the purpose for which he is being sent.

The Station Master on duty shall also satisfy himself that the Loco Pilot/Motorman/ Guard/Station Master being sent to open communication, thoroughly understands the rules for working of trains during total failure of communications on the single line.

If the Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master who is being sent to open communication, is not conversant with the Rules, the Station Master on duty shall explain these rules to such staff. The Station Master on duty shall also obtain the signature of the Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master on authority for opening communication during total interruptions of communication on single line section, in token of such staff having fully understood the circumstances in which and the purposes for which he is being sent and the Rules for Working of Trains during total failure of communication on single line.

(4) Before dispatching the light engine/train engine Motor Trolley/Tower Wagon/Trolley/Cycle Trolley/Moped Trolley/Diesel Car/ Rail Motor Car/EMU rake/RRV, the Station Master on duty shall hand over 'Authority for opening of communications during total interruption of communication on single line section' (T/B 602) to the Loco Pilot/motor man/Guard/Station Master who is being sent to open communication which includes :

(i) An 'Authority to Proceed Without Line Clear'

(ii) A Caution Order, specifying the speed upto, which the engine or self-propelled vehicle or other vehicle referred to in para 2, may run to the affected block section.

(iii) An Authority to pass the Last Stop Signal in the 'On' position in case the Last Stop signal is the starter, in addition to written authority, green hand signal shall also be shown at the foot of his signal.

(iv) A Line Clear Enquiry message addressed to the Station Master of the block station at the other end of the affected block section asking for a Line Clear for the train waiting to be dispatched to his station -

(v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश जिसमें उसे अनुमति दी गयी हो।

(क) केवल इंजन/गाड़ी इंजन, खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिये अथवा,

(ख) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) रेक/आर. आर.वी के वापस आने के लिये, अथवा

(ग) मोटर ट्राली/ट्राली/साईकिल ट्राली/मोपेड ट्राली, अकेले चलकर या उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लद कर वापस आने के लिये।

2. प्रभावित ब्लाक सेक्शन से होकर भेजी जाने वाली गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर मांगने के लिये "लाइन क्लियर पूछताछ संदेश" और यथा प्रकरण इंजनों अथवा स्वनोदित वाहनों द्वारा अथवा पैरा 2 में निर्दिष्ट अन्य वाहनों की वापसी यात्रा के लिये सशर्त लाइन क्लियर संदेश निर्धारित फार्मों पर लिखे जायेंगे और संचार साधन चालू करने के लिए जाने वाले लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर के जरिये भेजे जायेंगे तथा इन संदेशों को लाइन पुस्तकों में भी दर्ज किया जायेगा।

(i) लाइन क्लियर पूछताछ संदेश निम्न प्रकार से लिख जायेगा–

सं. ..... की वापसी .... पर लाइन क्लियर होगी और प्रस्थान के लिये प्रतीक्षा कर रही गाड़ी संख्या ..... के लिये लाइन को क्लियर रखा जायेगा।

इंजन के विवरण, चाहे वह खाली वापस आ रहा हो या किसी गाड़ी के साथ लगा हो/अथवा स्वयं चलने वाले या किसी गाड़ी में लदी मोपेड ट्राली या इंजन/टावर वैगन/डीजन कार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) रेक/मोटर ट्राली अथवा साइकिल ट्राली, जो भी लागू हो, के साथ लगा हो संदेश तैयार करते समय ठीक ठीक भरे जायेगें

(ii) इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा पैरा 2 में निर्दिष्ट अन्य वाहन की वापसी यात्रा के लिये "सशर्त" लाइन क्लियर संदेश" निम्न प्रकार लिखा जायेगा–

सं..... आपके स्टेशन पर .... के पहुंचने पर लाइन क्लियर रहेगी। और के लिये लाइन क्लियर रखी जायेगी।

प्राइवेट नं. ..... (अंकों और शब्दों दोनों में लिखा जाएगा)

इंजन टावर वैगन, डीजल कार, रेल मोटर कार, बिजली गाड़ी (ई.एम.यू.) रेक/आर. आर.वी./मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली, मोपेड ट्राली/जो भी लागू हो, के विवरण ठीक ठीक भरे जायेंगे।

इंजन के विवरण चाहे वह अकेला वापस आ रहा हो या किसी गाड़ी के साथ लगा हो अथवा स्वयं चलने वाली या किसी गाड़ी में लदी मोपेड ट्राली या इंजन/टावर वैगन/डीजल कार रेल मोटर कार/ विद्युत बहु एकक (इ.एम.यू.) रेक मोटर ट्राली/ट्राली अथवा साइकिल ट्राली, जो भी लागू हो, के साथ लगा हो, संदेश तैयार करते समय ठीक–ठीक भरे जायेगें।

3. संचार साधन चालू करने के लिये जाने वाला लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकार प्राप्त होने पर इस बात के प्रमाण के रूप में कि उसने उसकी विषय वस्तु को समझ लिया है, उसके मूल एवं कार्बन प्रति पर हस्ताक्षर करेगा।

4. यदि कोई अकेला इंजन अथवा इंजन और ब्रेकयान को अगले ब्लाक स्टेशन के लिये प्रस्थान करने के लिये भेजा जाता है अथवा फिर वह अगले ब्लाक स्टेशन पर पहुंचने के पश्चात् आगे अपनी यात्रा जारी रखता है और वह संचार साधन चालू करने के प्रयोजन के लिये न हो तो इंजन अथवा इंजन और ब्रेकयान को उसकी वापसी यात्रा के लिये पैरा 4.1 (iv) और (v) में निर्दिष्ट लाइन क्लियर पूछताछ संदेश और लाइन क्लियर संदेश नहीं दिया जायेगा। उस इंजन अथवा इंजन तथा ब्रेकयान को पैरा 4.1 (i), (ii) (iii) में निर्दिष्ट "लाइन क्लियर के बिना" प्रस्थान प्राधिकार" सतर्कता आदेश 'आन' स्थिति (संकेत) में अंतिम रोक सिगनल से गुजरने के लिये प्राधिकार केवल तभी जारी किये जायेंगे जब आवश्यक हो। यदि उसी दिशा में कोई दूसरा खाली इंजन दूसरा इंजन और ब्रेकयान भेजना आवश्यक हो तो पहले से उसके भेजे जाने का समयान्तर कम से कम 30 मिनट का होना चाहिए।

(v) A conditional Line Clear Message to the Station Master of the block station at the other end of the affected block section permitting him -

(a) to return the light engine/train engine, either light or attached to a train waiting to be dispatched from his station, or attached with another engine; or

(b) to return Tower wagon/Diesel car/Rail Motor Car/EMU rake/RRV running by itself, or

(c) to return Motor trolley/Cycle trolley/Moped trolley either running by itself or loaded in a train waiting to be dispatched from his station.

2. The Line Clear Enquiry Message asking Line Clear for the trains to be dispatched through the affected block section, and the Conditional Line Clear Message for the return journey of the engine or self-propelled vehicle or other vehicle referred to in para 2, as the case may be, shall be written out, on prescribed forms for being sent through the Loco Pilot/Motorman/ Guard/Station Master going to open communication, and these messages shall also be entered in the Line Clear Books.

(i) The Line Clear Enquiry Message shall be worded as follows-

Message No ..... on return of ..... *will line be clear and kept clear for Train No ..... waiting to proceed?

*The particulars of the engine either returning in light or attached to a train or attached to another engine/Tower wagon/Diesel Car/Rail Motor Car/EMURake/Motor Trolley or trolley or Cycle Trolley or Moped Trolley running by itself or loaded in a train, as may be, applicable shall be correctly filled in while preparing the message.

(ii) The conditional Line Clear message for return journey of the engine or self-propelled vehicle or other vehicle referred to in Para 2, as the case may be, shall be worded as follows-

Message No

On arrival of ..... *at yours, line will be clear and kept clear for..... $ Engine to return with/without attached to a train or another engine or self propelled vehicle/trolley etc (complete particulars)..... private Number (in words) ..... (in figures) .....

* The particulars of Engine/Tower wagon/Diesel car/Rail Motor Car/EMU rake/Motor Trolley or Trolley or Cycle trolley or Moped trolley running by itself or loaded in a train, as may be, shall be correctly filled in.

$ The particulars of the engine either returning light or attached to a train or attached to another Engine/Tower wagon/Diesel car/Rail Motor Car/EMU rake/Motor Trolley or Trolley or Cycle Trolley or Moped Trolley running by itself or loaded in a train, as may be applicable, shall be correctly filled in while preparing the message.

3. The Loco Pilot/Motorman/Guard/Station Master going to open communication shall, on receipt of 'Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section' and sign on its original and carbon copy in token of his having understood its contents.

4. In case a light engine or an engine and brake van is to be despatched to proceed to the next block station and then continue its journey onward after arrival at the next station and is not meant for opening communication, the Loco Pilot of engine or the engine and brakevan shall be given with the 'Authority for opening communication during total interruption of communication and the items "Line Clear Enquiry Message and conditional Line Clear Message" shall be striked out in form such Engines or engine and brake van shall be issued only the "Authority to proceed without Line Clear" the caution order and the authority to pass the last stop signal in the ON position referred to in para 4.1 (i), (ii) and (iii) were necessary. Should it be necessary to dispatch another light engine or another engine and brakevan in the same direction an interval of at least 30 minutes shall be allowed to elapse before it is dispatched.

5. किसी इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा अन्य वाहन को इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकार पर अगले स्टेशन के लिये प्रस्थान करने की अनुमति देते समय अंतिम रोक सिगनल "आफ" नहीं किया जायेगा।

(5) किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को "लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश" सहित संचार साधन चालू करने के लिये अगले स्टेशन के लिये भेज दिये जाने के पश्चात् तथा किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को वापसी यात्रा के लिये अगले स्टेशन के लिये "सशर्त" लाइन क्लियर संदेश" सहित भेजे जाने के पश्चात् किसी अन्य गाड़ी या इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को स्टेशन छोड़ने तथा उसी दिशा में आगे बढ़ने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि संचार साधन चालू करने के लिये भेजा गया इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन वापस नहीं आ जाता। तथापि, इसका आशय किसी ऐसे इंजीनियरी कर्मचारी को रोकने से नहीं है जो किसी ऐसे सेक्शन पर जहां पुश ट्रालियां लाइन क्लियर पर नहीं चलती है, अपने अन्य कार्य के लिये अपनी ट्राली पर सेक्शन में जा रहा है।

(6) (क) इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकार पर प्रस्थान करने वाला इंजन अथवा स्वोदित वाहन अथवा अन्य वाहन फ्लेशर लाइट जहां उपलब्ध है जलायेगा एवं दिन के समय जब स्पष्ट दिखाई देता है, अधिक से अधिक 15 किलो मीटर, प्रति घंटा की गति से और रात के समय जब स्पष्ट दिखाई न देता हो तो अधिक से अधिक 10 कि.मी.प्र.घं. की गति से इंजन सीटी अथवा जहां उपलब्ध हो सेल्फ प्रोपेल्ड वाहन के हार्न का मुक्त रूप से प्रयोग करते हुए बढ़ेगा। धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में अथवा धूल भरी आंधी आदि में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, लाइन "क्लियर लाइन के बिना प्रस्थान प्राधिकार" पर प्रस्थान करने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन इंजन सीटी अथवा जहां उपलब्ध हो, स्वनोदित वाहन के हार्न को बार बार बजाते हुए पैदल गति से आगे बढ़ेगा। उसके आगे पर्याप्त दूरी पर दो व्यक्ति पैदल चलेंगे, एक व्यक्ति लाल बत्ती दिखायेगा और दूसरे के पास तत्काल उपयोग के लिये तैयार पटाखा सिगनल होंगे। सामान्यतः इनमें से एक व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा अपने चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों में से उपलब्ध कराया जायेगा और दूसरा व्यक्ति इंजन कर्मीदल में से होगा अथवा वह व्यक्ति होगा जिसकी मोटर ट्राली/ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली का उपयोग किया जा रहा है। एक व्यक्ति द्वारा चालित स्वनोदित वाहन के मामले में यह दोनो व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा उपलब्ध कराये जाएंगे। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उन दोनों को अगले स्टेशन पर भेजे जाने वाले स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के प्रभारी लोको पायलट/मोटर मैन/स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में उसकी ड्यूटी समझायेगा और स्वयं को आश्वस्त कर लेगा कि वे अपनी ड्यूटी समझ गये हैं।

(ख) दिन और रात, दोनों समय में, किसी सुरंग में प्रवेश नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि लोको पायलट मोटरमैन स्टेशन मास्टर/गार्ड ने यह सुनिश्चित न कर लिया हो कि वह क्लियर है। यदि इस संबंध में संदेह हो तो इंजन अथवा अन्य वाहन आदि का मार्गदर्शन सिगनल और पटाखों से सुसज्जित किसी रेल कर्मचारी द्वारा किया जाना चाहिए। सुरंग में प्रवेश करने से पूर्व बत्तियां, बगल की ओर पिछली बत्तियां तथा अन्य बत्तियां (जहां उपलब्ध करायी गयी हो) भी जला दी जायेगी।

(ग) बाह्यतम सम्मुख कांटों के बाहर लाइन को अवरूद्ध करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए, जब तक कि इंजन/टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (इ.एम.यू.)/आर.आर.वी./मोटर ट्राली साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली वापस न आ जाए।

(7) इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकार पर आगे बढ़ने वाला कोई इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन यदि दूसरे सिरे से भेजे गये किसी इंजन/स्वनोदित वाहन से सेक्शन के मध्य में मिलता है तो यथा प्रकरण लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर उस गाड़ी के महत्व, जिसके लिये लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिये बढ़ रहे हैं। निकटतम स्टेशन से दूरी, रास्ते में आने वाले ढलानों कैच साइडिंग की उपस्थिति आदि को ध्यान में रखते हुए विनिश्चय करेंगे कि दोनों में से कौन से स्टेशन के लिये इंजनों/स्वनोदित वाहनों को प्रस्थान कराया जाय।

प्रस्थान करने से पहले यदि संभव हो तो इंजनों अथवा स्वनोदित वाहनों को जोड़ दिया जायेगा। यदि इंजनों/स्वनोदित वाहनों को जोड़ा न जा सके तो उन्हें अलग एक निरापद गति से और पर्याप्त दूरी पर चलाया जाना चाहिए। मोटर ट्राली/ठेला ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के किसी इंजन और ब्रेकयान/डीजल कार/रेल मोटर कार/विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) रेक से मिलने के मामले में मोटर ट्राली/ठेला ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली को, यदि संभव हो तो ब्रेकयान/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली रेक (इ.एम.यू.) में लादा जायेगा।

5. The Last Stop Signal shall not be taken 'OFF', while permitting an engine or self propelled vehicle or other vehicle to proceed to next station on 'Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section.

(5) After an engine or self-propelled vehicle or other vehicle is despatched to the next station to open communication with Line Clear Enquiry Message, and a Conditional Line Clear Message to the next station for the return journey of the engine or self-propelled vehicle or other vehicle, no other train or engine or self-propelled vehicle or other vehicle shall be allowed to leave the station and proceed in the same direction until the engine or self-propelled vehicle or other vehicle sent to open communication returns.

This does not, however, prevent an engineering official going into the section on his push trolley for his work on a section on which push trollies do not run on Line Clear.

(6) (a) The engine or self-propelled vehicle or other vehicle proceeding on 'Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section shall switch on the flasher light, where ever provided and shall proceed at a speed not exceeding 15 kilometers per hour by day and when the view is clear and 10 K Ms per hour during night or when the view is obstructed making free use of engine whistle or horn of the self propelled vehicle, where provided. In thick, foggy or tempestuous weather or in dust storm etc. when visibility is impaired the engine or self propelled vehicle, or other vehicle proceeding on 'Authority to proceed without Line Clear' shall proceed at walking speed only making repeated use of the engine whistle or horn of self-propelled vehicle, where provided, preceded at on adequate distance by two men on foot, one displaying a red light and the other carrying fog signals ready for immediate use. Normally one of these men will be provided by the Station Master from his class IV staff and the other from the crew of the engine or the person whose Motor trolley/Trolley/Cycle trolley/Moped trolley is being used. In case of single manned self propelled vehicle, both these men shall be provided by the station Master. The Station Master on duty shall explain to both of them their duties, in the presence of the Loco Pilot/ Motorman/ Guard/Station Master them their duties, in the presence of the Loco Pilot/ Motorman/ Guard/ Station Master in charge of the self propelled vehicle or other vehicle being sent to the next station and satisfy himself that they understand the same.

(b) Both by day and night, a tunnel must not be entered until the Loco Pilot/Motorman/Station Master/Guard has ascertained that it is clear. Should there be any doubt on this point, the engine or other vehicle etc. should be piloted by a railway servant equipped with hand signal and detonators. Before entering the tunnel the head lights, side and tail lights and other lights (where provided) shall also be lit.

(c) No obstruction of the line beyond the outermost facing points shall be allowed until the return of the Engine/Tower wagon/Diesel car/Rail Motor Car/EMU rake/Motor Trolley or Trolley or Cycle trolley or Moped trolley.

(7) In the event of an engine Self propelled vehicle/other vehicle, proceeding on 'Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section meeting in the mid-section with an engine/self-propelled vehicle/other vehicle sent from the other end, the Loco Pilots/ Motormen/Guards/Station Masters, as the case may be, shall taking into consideration the importance of the train for which they are proceeding to get line clear, the distance from the nearest station, gradients to be encountered, the presence of catch sidings etc. decide to which of the two stations, the engines/self-propelled vehicle/vehicles should proceed.

Before proceeding, the engines or self-propelled vehicles shall, if possible, be coupled up. If the engines/self-propelled vehicles cannot be coupled up they should run at a safe speed and adequate distance apart. In the case of Motor Trolley/Push Trolley/Cycle trolley/Moped trolley, meeting an engine and brake van/Diesel Car/Rail Moto Car/EMU rake, the Motor trolley/push trolley/cycle trolley/moped trolley shall, if possible, be loaded in the brake van/van/Diesel Car/Rail Motor Car/EMU rake.

(8) वह स्टेशन दिखाई देने पर जिसके लिये स्वयं चलने वाला अथवा किसी अन्य उसी इकाई के साथ जुड़कर चलने वाला या पृथक रूप से चलने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन आगे बढ़ रहा है, अगला इंजन स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के पहले (अथवा पीछे) रूक जायेगा। आगे चलने वाले इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के पीछे चलने वाला इंजन/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन आगे वाले इंजन/स्वनोदित वाहन अन्य वाहन के पीछे सुरक्षित दूरी पर रूक जायेगा। प्रथम सिगनल के बाहर रुकने की सूचना स्टेशन मास्टर को या तो इंजन सीटी स्वनोदित वाहन हार्न यदि उपलब्ध हो, का प्रयोग करके अथवा यदि आवश्यक हो तो किसी व्यक्ति को भेजकर दी जायेगी। वे तब तक स्टेशन में प्रवेश नहीं करेंगे जब तक कि स्टेशन मास्टर या तो संबंधित सिगनलों को 'आफ' करके या अन्यथा अनुमति न दे दें।

(9) इंजन या इंजनों/स्वनोदित वाहन अथवा स्वनोदित वाहनों/अन्य वाहनों के स्टेशन में प्रवेश कर लेने पर इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकार के साथ लाइन क्लियर पूछताछ संदेश" और वापसी यात्रा के लिये लाइन क्लियर देने वाला सशर्त लाइन क्लियर संदेश ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के सपुर्द कर दिये जायेंगे जो इन दस्तावेजों को अपनी निरापद अभिरक्षा में रखेगा और अपनी "लाइन क्लियर पुस्तकों" में लाइन क्लियर संदेश और सशर्त लाइन क्लियर संदेश भी दर्ज करेगा। वापसी यात्रा के लिये "सशर्त लाइन क्लियर संदेश" के प्राधिकार पर तैनात स्टेशन मास्टर एक "सशर्त लाइन क्लियर टिकट" बनायेगा और लोको पायलट मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को सौंप देगा, जिससे कि वह उस ब्लाक स्टेशन को वापस जा सके जहां से वह अपने इंजन (या अकेला इंजन या किसी गाड़ी या अन्य इंजन या किसी स्वनोदित वाहन यदि उस दिशा में जाने के लिये कोई प्रतीक्षारत हो, के साथ लगाकर) स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ आया था।

(10) इंजन अथवा स्वनोदित वाहन अथवा अन्य वाहन, जो अगले स्टेशन पर पहुंचे बिना उस स्टेशन से वापस आ रहा हो जहां उसे भेजा गया था, के मामले में इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकार उस स्टेशन के जहां से वे जारी किये गये थे ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा वापस ले लिये जायेंगे और रद्द कर दिये जायेंगे। मूल प्रविष्टियां भी रद्द कर दी जायेगी।

(11) इंजन को, या तो खाली अथवा किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ जोड़कर वापसी यात्रा पर भेजने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लोको पायलट/मोटर मैन/स्टेशन मास्टर को दूसरे स्टेशन पर प्रतीक्षा कर रही गाड़ी के लिये लाइन, क्लियर देते हुए लाइन क्लियर पूछताछ संदेश के लिये सशर्त लाइन उत्तर संदेश सौंप देगा। इससे उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उसके पास इंजन के, या तो खाली अथवा किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन अन्य वाहन के साथ जुड़कर, पूरी तरह पहुंच जाने पर वहां प्रतीक्षा कर रही गाड़ी को प्रस्थान कराने का प्राधिकार प्राप्त हो जाता है।

(12) "सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश" निम्नलिखित प्रकार से लिखा जायेगा :–

संदेश संख्या .....

आपकी संदेश संख्या ..... इंजन/गाड़ी सहित/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन* ..... आपके पास पहुँचने पर लाइन क्लियर होगी और निम्नलिखित गाड़ियों के लिए क्लियर रखी जाएगी।

(i) गाड़ी क्रमांक ..... प्राइवेट नंबर (शब्दों में) ..... अंको में .....

(ii) गाड़ी क्रमांक ..... प्राइवेट नंबर (शब्दों में) ..... अंको में .....

(iii) गाड़ी क्रमांक ..... प्राइवेट नंबर (शब्दों में) ..... अंको में .....

(iv) गाड़ी क्रमांक..... प्राइवेट नंबर (शब्दों में) ..... अंको में .....

* जो मद लागू न हो उसे काट दें।

* इंजन का विवरण, चाहे वह अकेला वापस आ रहा हो या किसी गाड़ी के साथ लगा हो अथवा स्वयं चलने वाली या किसी गाड़ी में लदी मोपेड ट्राली/ट्राली या इंजन, टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/बिजली गाड़ी (इ.एम.यू) रेक मोटर ट्राली/ट्राली अथवा साइकिल ट्राली, जो भी लागू हो, के साथ लगा हो, संदेश तैयार करते समय ठीक–ठीक भरे जायेंगे।

13. वापसी यात्रा पर इंजन, या तो खाली अथवा किसी गाड़ी/डीजल कार/विद्युत बहु एकक (इ.एम.यू) रेक/मोटर ट्राली/ ठेला ट्राली/साइकिल/मोपेड ट्राली से लगी गाड़ी के साथ लगाकर (जुड़कर) संचालन समय सारणी की गति सीमा तथा अन्य संबंधित नियमों का पालन करते हुए निर्धारित गति पर चल सकता है। मोटर ट्राली ठेला ट्राली/मोपेड ट्राली स्वयं वापस आते समय, लाइन क्लियर पर उनके चलने को अधिशासित करने वाले नियमों का पालन करते हुए अपनी सामान्य गति पर चल सकती है।

(8) On sighting the station to which the engine/self propelled vehicle/other vehicle running by itself or with another similar unit coupled together or separately, to which it is/they are proceeding, the leading engine/self-propelled vehicle/other vehicle shall stop out-side (i.e. in rear of) the first Stop signal of the station.

The engine or self-propelled vehicle or other vehicle following the leading engine/self propelled vehicle/other vehicle, shall stop at a safe distance behind the leading engine/self propelled vehicle/other vehicle. The Station Master shall be advised of the stoppage outside the first stop signal either by using the engine whistle/horn of the self-propelled vehicle, if provided, or by sending a man if necessary. They shall not enter the station till permitted by the Station Master to do so either by taking 'Off' the relevant signals or otherwise.

(9) When the engine or engines/self-propelled vehicle or self-propelled vehicles/other vehicle or vehicles have been admitted into the station the 'Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section with the Line clear Enquiry Message and the Conditional Line Clear message giving the Line Clear for the return journey shall be delivered to the Station Master on duty who shall keep these documents in his safe custody and also post the Line Clear Enquiry Message and the Conditional Line Clear Message in his Line Clear Books.

On the authority of the Conditional Line Clear Message for the return journey the Station Master on duty shall make out a conditional Line Clear Ticket and hand over it to the Loco Pilot/Motorman/ Guard/Station Master to return to the block station from where he came with his engine (either light or attached to a train or another engine or a self-propelled vehicle if one is waiting to proceed in that direction)/self-propelled vehicle/other vehicles.

(10) In case of the engine or self-propelled vehicle or other vehicle returning to the station from which he was sent without reaching the next station, the 'Authority for opening communication during total interruption of communication on single line section shall be taken back by the station Master on duty of the station from which this was issued and cancelled. The original entries shall also be cancelled.

(11) The station Master on duty before dispatching the engine either light or attached to a train/self-propelled vehicle/other vehicle, on the return journey shall hand over to the Loco Pilot/Motorman/ Guard/Station Master, 'Conditional line clear Reply Message' for the 'Line Clear Enquiry Message'. giving Line clear for the train waiting at the other station, thereby authorizing the station Master at that station to start the train waiting there on complete arrival of the engine, either light or attached to train self-propelled vehicle/other vehicle at his end.

(12) <u>The Conditional Line clear Reply Message shall be worded as follows-</u>

Message No_____

your message No. _____.on arrival of Engine with/without train/self propelled vehicle/other vehicle No. _____ * at yours line will be clear and kept clear for following trains :-

(i) Train No..... Private No. (in words) ..... (in figures) .....

(ii) Train No.....Private No. (in words) ..... (in figures).....

(iii) Train No..... Private No. (in words).....(in figures) .....

(iv) Train No..... Private No. (in words)..... (in figures).....

* Strike out which ever is not applicable.

* The Particulars of the engine either returning light or attached to a train or attached to another Engine/Tower wagon/Diesel car/Rail Motor Car/EMU rake/Motor Trolley or Trolley or Cycle trolley or Moped trolley running by itself or loaded in a train as may be applicable shall be correctly filled in while preparing the message.

(13) On the return journey, engine either light or attached to a Train/Diesel Car/Rail Motor Car/EMU rake/Train loaded with Motor trolley/push trolley Cycle trolley/Moped trolley may run at booked speed observing speed limits in the working Time Table and other relevant rules. The Motor trolley/Push trolley cycle Moped trolley returning by itself may run at their normal speed observing the rules governing their running on Line Clear.

14. स्टेशन पर पहुंचने पर इंजन, चाहे अकेला या किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन के साथ लगा हो, पुनः स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर (अर्थात् पीछे) रूकेगा और उसके पश्चात् स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार चलेगा जो उसे संबद्ध सिगनलों को 'आफ' करके अथवा अन्यथा, प्राप्त करने की व्यवस्था करेगा।

15. स्टेशन पर पहंचने पर "सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश" स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जायेगा जो उसे लाइन क्लियर संदेश पुस्तक में दर्ज करेगा और उसके प्राधिकार पर प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये एक "सशर्त लाइन क्लियर टिकट" जारी करेगा।

16. यदि दोनों दिशाओं में यातायात की मात्रा समान हो तो प्रत्येक आगामी गाड़ी के लिये पूछताछ और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश पूर्वगामी गाड़ी के गार्ड के माध्यम से भेजा जाये।

17. सभी गाड़ियों के इंजनों, ट्रालियों आदि गाड़ी के जिन्हें उपरोक्त नियमों के अधीन पार किया जाता है, पहुंचने और छूटने का समय सावधानीपूर्वक "लाइन क्लियर पूछताछ" और उत्तर पुस्तकों में दर्ज किया जाना चाहिए तथा साथ ही "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" प्रतिपर्ण पर और "गाड़ी सिगनल रजिस्टर" में दर्ज किया जाना चाहिए।

18. यदि अवरूद्ध सेक्शन के एक सिरे (छोर) के स्टेशन मास्टर को एक ही दिशा में, विपरीत दिशा से सामान्यतः प्रत्याशित अन्य गाड़ी से पूर्व, एक से अधिक गाड़ियां भेजनी हों तो ऐसे मामलों में वह सर्वप्रथम उपलब्ध किसी गाड़ी के इंजन को, न केवल उस गाड़ी के लिये वरन् अनुगामी गाड़ियों के लिये भी, जो उस स्टेशन पर प्रतीक्षा कर रही हो या प्रत्याशित हों, "लाइन क्लियर" प्राप्त करने के लिये भेजेगा। "लाइन क्लियर पूछताछ संदेश" में यह उल्लेख किया जायेगा कि ये अनुवर्ती गाड़ियां प्रथम गाड़ी के पश्चात् 30 मिनट के अन्तराल पर भेजी जायेगी। अपेक्षित गाड़ियों के लिये "लाइन क्लियर" लेकर लोको पायलट के उस स्टेशन पर, जहां उसने गाड़ी को छोड़ा था, पहुंचने के पश्चात् स्टेशन मास्टर गाड़ियों के लिये "लाइन क्लियर प्राधिकार पर प्रथम गाड़ी को भेजेगा और उस लाइन क्लियर पर वह पृष्ठांकित भी करेगा कि एक गाड़ी विशेष (उसकी संख्या और पूर्ण विवरण देते हुए) एक विनिर्दिष्ट समायान्तराल पर उसके पीछे आयेगी। स्टेशन मास्टर यही सूचना लिखित रूप में गार्ड को भी देगा। दूसरी तथा अनुगामी गाड़ियों के लोको पायलटों को एक सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें यह प्रतिबंध होगा कि सीधी लाइन पर जब सामने का दृश्य साफ हो तो गति 25 किलो मीटर प्रति घंटा हो और लाइन के किसी ऐसे भाग के समीप पहुंचते हुए या उससे गुजरते हुए, जहां सामने का दृश्य मोड़, अवरोध, वर्षा, कुहासा या किसी अन्य कारण से स्पष्ट न हो, गति 10 कि.मी. प्र. घं. से अधिक नहीं होगी। दूसरी अथवा अनुगामी गाड़ियों को भेजते समय अंतिम गाड़ी के विवरण उसके छूटने का समय तथा साथ ही अनुगामी गाड़ी का विवरण उसके छूटने का समय भी लाइन क्लियर प्राधिकार पर पृष्ठांकित किया जायेगा। इन श्रृंखलाओं की अन्तिम गाड़ी के लिए लाइन क्लियर पर पूर्वगामी गाड़ी का विवरण और उसका छूटने का समय पृष्ठांकित किया जाना चाहिए।

    इन कार्यविधि को अपनाते समय गार्ड और लोको पायलट को बाहर तीक्ष्ण दृष्टि रखने के अनुदेश दिये जाने चाहिए और उन्हें किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहना चाहिए।

19. जब किसी गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में रोका जाता है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर हैंड सिगनल दिखायेगा और जांच करेगा कि पिछली बत्ती ठीक प्रकार लगायी गयी है। यदि गाड़ी का ठहराव दुर्घटना खराबी, अवरोध या अन्य असामान्य कारण से हो और गाड़ी आगे न बढ़ सकती हो तो लोको पायलट गार्ड को इस तथ्य से अवगत कराने के लिये निर्धारित कूट में सीटी बजायेगा जिस पर गार्ड आमान का ध्यान किये बिना, रास्ते में गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखकर और गाड़ी से 500 मीटर की दूरी पर 2 पटाखे 10 मीटर के अंतराल पर रखकर गाड़ी का बचाव करेगा। जब किसी गाड़ी को सिगनलों से बाहर रोका जाता है और यदि ठहराव के समय में वृद्धि हो रही हो अथवा 10 मिनट से अधिक होने की संभावना हो तो तदनुसार ही इसकी भी रक्षा की जायेगी गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी की रक्षा की जिम्मेदारी ड्राइवर की होगी।

20. जब गाड़ियां एक दूसरे के आगे पीछे चल रही हों तो किसी भी गाड़ी को पीछे की ओर नहीं चलाया जायेगा। अपवादिक परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे की ओर चलाना अपरिहार्य हो जाये तो जहां तक गाड़ी के बैक किया जाना है 250 मीटर पर एक पटाखा रखकर और उस स्थान से 500 मीटर की दूरी पर 2 पटाखे 10 मीटर के अंतराल पर रखकर गाड़ी की रक्षा करने के पश्चात् ही गाड़ी को पीछे की ओर चलाया जायेगा।

21. इस पद्धति पर गाड़ियां तब तक चलती रहेंगी जब तक कि समक्ष प्राधिकारी द्वारा नियम 1 में निर्दिष्ट संचार साधनों में से कोई साधन पुनः चालू नहीं कर दिया जाता।

22. जैसे ही संचार साधनों में से कोई एक पुनः चालू हो जाता हो, वैसे ही स्टेशन मास्टर को सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित फार्म में एक संदेश भेजने चाहिए।

..... स्टेशन मास्टर द्वारा ..... स्टेशन मास्टर को .....
समय .....बजकर..... मिनट संदेश संख्या..... गाड़ी (संख्या और विवरण)
..... बजकर .....मिनट पर पूरी पहुंच गई। आपके स्टेशन से अंतिम गाड़ी (संख्या और
विवरण) ..... बजकर ..... मिनट पर भेजी गई।
गाड़ियों का सशर्त लाइन क्लियर संचालन रद्द कर लिया जाए, लाइन क्लियर की अनुमति .....
.....संचार साधन के द्वारा प्राप्त की जाए। प्राप्ति स्वीकृति दें।
प्राइवेट नंबर ..... शब्दों में ..... अंको में

(14) On reaching the station, the engine either light or attached to a Train/Self-propelled vehicle/other vehicles shall again stop outside (i.e. in rear of) the first stop signal of the station and thereafter be guided by the instructions from the Station Master, Who may arrange to receive it by taking off the relevant signals or otherwise.

(15) On arrival at the station the 'Conditional Line Clear Reply Message' Shall be handed over to the station Master who shall record in the Line Clear Message Book and on its authority issue a conditional Line Clear Ticket for the waiting train.

(16) If there be an even flow of trains in both directions, Enquiry and Conditional Line Clear Messages for each succeeding train may be sent through the Guard of the preceding train.

(17) The arrival and departure time of all trains, engines, trolleys etc. which are passed under the above rules must be carefully recorded in the Line Clear Enquiry and Reply Books, and also in the counterfoil of the 'Authority to proceed without Line Clear' and in the Train Signal Register.

(18) If the Station Master at one end of the interrupted sections has more than one train to dispatch in the same direction before another train is normally expected from the opposite direction, he shall, in such cases, send the first available engine of a train to obtain 'Line Clear' not only for that train but also for the following trains which may be waiting or excepted at his station.

In the Line Clear Enquiry Message it shall be stated that these latter trains will be dispatched after the first train at intervals of 30 minutes.

After the Loco Pilot returns with the Line Clear for the required number of trains to the stations at which he had left the train, the Station Master shall dispatch the first train on the authority of the line clear for the trains and shall also endorse on that line clear that a particular train (giving its number and description in full) shall follow at a specified interval.

The station Master shall give similar information to the Guard also in writing, The Loco Pilots of the second and subsequent following trains shall be given a caution order restricting the speed to 25 Kilometers per hour over the straight when the view ahead is clear and to 10 kilometers per hour when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other cause.

When dispatching a second and subsequent trains, the particulars of the last preceding train along with its time of departure will be endorsed on the line clear as also the particulars of the train which would follow. The line clear for the last train of the series should be endorsed with the particulars of the preceding train together with its time of departure.

While adopting this procedure, the Guard and the Loco Pilot should be instructed to keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction.

(19) When a train is stopped in the block section the Guard shall immediately exhibit a hand danger signal towards the rear and check up that the tail board or the tail light is correctly exhibited.

If the stoppage on account of accident, failure, obstructions or other exceptional cause and the train cannot proceed, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle to apprise the Guard of the fact, where upon the Guard shall protect the train by placing one detonator at 250 meters from the train on the way out and 2 detonators, 10 meters apart, at 500 meters from the train, irrespective of the guage, When a train is detained outside signals and if the detention exceeds or is likely to exceed 10 minutes it shall also be protected accordingly. In the absence of the Guard the duty of protecting the train shall devolve on the Assistant Loco Pilot.

(20) When trains follow one another no train shall be backed. In exceptional circumstances when it may be unavoidable to back a train the train shall be backed only after providing protection by placing one detonator at 250 meters and two detonators, 10 meters apart, at 500 meters from the point up to which the train is to be backed.

(21) Trains must continue to work on this system until anyone of the means of communication, mentioned in rule I is restored by the competent authority.

(22) As soon as any one of the means of communication has been restored, the Station Master must send a message to the station Master at the other end of the section, on the following:

From Station Master .....
To Station Master .....
Time ..... Hours ..... Minutes.....
Message No. ..... Train (Number and description) ..... arrived complete at ..... hrs ..... minutes Last train ..... (number and description) dispatched to your station ..... At ..... Hrs ..... Minutes Cancel the conditional line clear working of trains Line Clear must be obtained by means of ..... Acknowledge.
Private No (in words) ..... (in figures) .....

उपर्युक्त संदेश प्राप्त होने पर खंड के दूसरे सिरे के स्टेशन को निम्नलिखित फार्म में पावती देनी चाहिए :–

..... स्टेशन मास्टर द्वारा ..... स्टेशन मास्टर के लिए संदेश क्रमांक ..... आपका संदेश क्रमांक ..... मैं समझता हूँ कि स्टेशन पर पूरी पहुंच गई है, गाड़ी क्र. ..... जो आपके स्टेशन से चली थी, मेरे स्टेशन पर ..... बजकर ..... मिनट पर पूरी पहुंच गई है/नहीं पहुंची हैं। गाड़ियों का सशर्त लाइन क्लियर संचालन गाड़ी संख्या ..... के पूरी पहुंच जाने के पश्चात रद्द किया जा रहा है/कर दिया जायेगा। अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर ..... के माध्यम से प्राप्त की जायेगी।

23. लाइन क्लियर पुनः चालू किये गये संचार साधनों के द्वारा प्राप्त नहीं किया जायेगा अथवा नहीं दिया जायेगा, जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टर, आश्वस्त न हो जाये कि उनके स्टेशनों से भेजी गयी सभी गाड़ियां और इंजन आदि दूसरे स्टेशन पर पूरे पहुंच गये हैं। चाहे इकहरी लाइन सेक्शन पर संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान संचार व्यवस्था प्रारम्भ करने के लिए प्राधिकार के अधीन खाली इंजन/स्वनोदित वाहन/नियम 2 में निर्दिष्ट किसी अन्य वाहन के छूटने के तुरन्त बाद संचार साधन पुनः चालू हो जाता है तो भी सामान्य संचालन तब तक चालू नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि अकेला इंजन/स्वनोदित वाहन/कोई अन्य वाहन खंड पर है। तत्पश्चात् यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ भी संचार पुनः चालू हो गया हो तो, इसके संबंध में एक सूचना, नियंत्रित सेक्शनों पर सेक्शन नियंत्रक को भी दी जायेगी और सामान्य संचालन आरंभ कर दिया जायेगा। तथापि, यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू न हुआ और दो स्टेशनों के बीच संचार पुनः चालू हुआ तो सेक्शन नियंत्रक को तुरंत उसके साथ संचार पुनः चालू होने पर, स्थिति की सूचना दी जायेगी।

24. ऐसे खंड पर जहां संचार साधनों में पूर्ण अवरोध पैदा हो जाता है, सेक्शन के यातायात निरीक्षक को स्टेशन के गाड़ी पार करने संबंधित रिकार्डों (ट्रेन पासिंग रिकार्ड) की छानबीन अवश्य करनी चाहिए और संचार के पुनः चालू हो जाने के सात दिन के भीतर वरि. मंडल परिचालन प्रबन्धक को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर देनी चाहिए।

6.03. स्टेशनों के बीच रुकी गाड़ियों की रक्षा –

(1) यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती है। तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाकर या वॉकी–टॉकी में माध्यम से अथवा अन्य साधनों द्वारा गार्ड को इस बात से अवगत कराएगा और उस से खतरे के हैंड सिगनलों का आदान प्रदान करेगा। आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिये तत्काल अपने रेल इंजन की फ्लेशर लाइट का स्विच 'ऑन' करेगा। तत्पश्चात गार्ड के पीछे की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा और यह जाँच करेगा कि पिछला बोर्ड (टेल बोर्ड) अथवा पिछली बत्ती (टेल लाइट) ठीक प्रकार से प्रदर्शित की गई है और यदि ब्रेकयान के पीछे की ओर फ्लेशर लाइट लगाई गयी है तो वह इसका स्विच ऑन करेगा। इसके बाद तत्काल गार्ड और लोको पायलट गाड़ी के पीछे और आगे निम्नलिखित कार्यवाही करेंगे –

(i) इकहरी लाइन सेक्शन पर अथवा दोहरी या बहुलाइन सेक्शन पर जहाँ अस्थाई रूप से इकहरी लाइन में संचालित हो रही है :–

(क) गाड़ी की सुरक्षा के लिये या तो गार्ड स्वयं पीछे जायेगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा। यदि गार्ड ने गाड़ी की सुरक्षा के लिये किसी सक्षम व्यक्ति को प्रति–नियुक्त किया है तो वह वाकी–टाकी अथवा लोको पायलट और गार्ड के बीच संचार के अन्य साधनों के माध्याम से लोको पायलट से गाड़ी के सामने वाले भाग की सुरक्षा की पुष्टि करेगा। उनके बीच संचार प्रणाली के अभाव में गाड़ी के सामने वाले भाग की सुरक्षा की पुष्टि के लिए गार्ड व्यक्तिगत रूप से लोको पायलट के पास जायेगा।

(ख) गाड़ी की सुरक्षा के लिये पीछे जाने वाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिये उसे लगातार खतरे का हैंड सिगनल दिखायेगा और अपने हैंड सिगनल के अतिरिक्त, अपने साथ पटाखे ले जायेगा और उन्हें नीचे लिखे अनुसार उस लाइन पर रखेगा जिस पर अवरोध हुआ है, अर्थात् –

पहला पटाखा अपनी गाड़ी से 600 मीटर की दूरी पर अपने जाने की दिशा में रखेगा और तीन पटाखे जो एक दूसरे से प्रत्येक 10 मीटर दूर होंगे, 1200 मीटर की दूरी पर रखेगा।

परन्तु मीटर गेज और नैरो गेज पर पहला पटाखा गाड़ी रूकने के स्थान से 400 मीटर की दूरी पर रखेगा और कम से कम 800 मीटर की दूरी या ऐसी ही दूरी जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, तीन पटाखे रखेगा जो एक दूसरे से प्रत्येक 10 मीटर दूर होंगे।

On receipt of the above message the Station Master at the other end of the section must acknowledge in the following form:-

> From Station Master .....
> To Station Master
> Message No ..... Your Message No ..... Understand that train (number and description) .....which was the last train to leave my station has arrived complete at your station Train No ..... which left your station has arrived complete at my station at ..... hours ..... minutes/not arrived. Conditional Line Clear working of trains is being/ will be cancelled immediately after the complete arrival of train number ..... Line Clear of the next train will be obtained by means of .....Private No.(in words) ..... (in figures) .....

(23) Line Clear shall not be obtained or given by means of communication restored until both the station Masters are satisfied that all trains and engines etc. dispatched from their stations have arrived complete at the other station.

Even if the communication is restored immediately after the departure of the light engine/self-propelled vehicle/any other vehicle referred to in rule 2, sent under 'Authority for opening communication during total interruption of Communication on single line section normal working should not be resumed until the light engine/self-propelled vehicle/any other vehicle reaches the next station and both the Station Masters are satisfied under exchange of Private Numbers that no light engine/self-propelled vehicle/any other vehicle is on the section. Thereafter an intimation about this shall be given to Section Controller also on controlled section, if communication with Section Controller has also got restored, and normal working resumed. If, however, communication with Section Controller has not got restored along with restoration of communications between two stations, the Section Controller shall be advised of the position immediately on restoration of communication with him.

(24) On the section where total interruption of communications occurs, the Traffic Inspector of the section, must scrutinize the train passing records of the Station and submit his report to the Sr. Divisional Operations Manager within seven days of the resumption of communication.

6.03. Train Stopped between stations-

(1) When a train is stopped between stations on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause, and the Loco Pilot finds that his train cannot proceed, he shall apprise the Guard of the fact by sounding the prescribed code of whistle or through walkie talkie or other means and exchange hand danger signals with him. The Loco Pilot shall switch on flasher light of his locomotive immediately to warn on coming train. Thereafter the guard shall immediately exhibit a hand danger signal towards the rear and checkup that the tail board or tail light is correctly exhibited and switch On flasher light if provided. In the rear of the brakevan. The Guard and Loco pilot shall then immediately take the following action in the rear and the front.

(i) On a single line section or a section of double or multiple lines when temporarily worked as a single line section:

(a) The Guard shall either himself go back or send a competent person back to protect the train; If the Guard has deputed a competent person to protect the train, he shall confirm from the Loco Pilot for the protection of the train in front through walkie-talkie or other means of communications between the Loco Pilot and the Guard. In absence of communication system between them the Guard shall go to the Loco Pilot personally to confirm the protection of train in front.

(b) The person going back to protect the train shall continuously show his hand danger signal to stop any approaching train and in addition to his hand signal, shall take detonators and place them upon the line on which the stoppage has occurred, as follows One detonator at 600 meters from his train on way out and three detonators, 1200 meters about 10 meters apart from the place where the train has stopped.

Provided that on the Meter and Narrow gauge the first detonator shall be placed at 400 meters and the three detonators about 10 meters apart not less than 800 meters from his train or at such distance as has been fixed by special instructions from the place where the train has stopped.

(ग) यदि गार्ड से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की सुरक्षा के लिये पीछे गया है तो वह उपखंड (ख) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद, किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिये तब तक अपना खतरे का हैंड सिगनल दिखाता रहेगा। जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

(घ) जब गार्ड स्वयं गाड़ी की सुरक्षा के लिये पीछे गया है तो वह उप–खंड (ख) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिये खतरे का हैंड सिगनल दिखाने के लिये तब तक के लिये प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता और गार्ड स्वयं कारण का पता लगाने के लिये अपनी गाड़ी पर लौट जाएगा।

(ङ) यदि गार्ड को खतरे का हैंड सिगनल दिखाने के लिये उप–खंड (घ) के अनुसार कोई अन्य सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है, तो वह लोको पायलट से पता करने के बाद एक बार फिर उसी स्थान पर लौट जाएगा जहां उसने तीन पटाखे रखे हैं और जाते हुए वहां पहुंचकर किसी भी आती हुई गाड़ी को हैंड सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

(च) जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखे वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा।

(छ) दोहरी अथवा बहु लाइनों वाले सेक्शन पर जब लोको पायलट को यह पता चलता है कि –

(i) उसके द्वारा चलाई जा रही गाड़ी की यात्रा के दौरान नीचे लिखी सभी अथवा ऐसे कोई घटना होने पर लोको पायलट फ्लेशर लाइट 'ऑन' करेगा तथा हेड लाइट धीमी (डिम) करेगा।

(क) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रैग) और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट।

(ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि।

(ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से उतरना, और

(घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिये अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति

(ii) दुर्घटना होने पर अथवा सहायता की माँग होने पर लोको पायलट सभी दशाओं में फ्लेशर लाइट 'ऑन' करेगा और तत्काल हेडलाइट धीमी (डिम) करेगा तथा सामने खतरे का सिगनल दिखायेगा तथा उपखण्ड (ख) और (च) में विहित तरीके से गाड़ी की सुरक्षा के लिये सामने या तो स्वयः जायेगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी सक्षम व्यक्ति को भेजेगा। और

(ज) किसी आती हुई गाड़ी के दिखाई देने पर गाड़ी की सुरक्षा के लिये जाने वाला व्यक्ति अशक्त गाड़ी के यथा संभव दूरी पर लाइन पर एक पटाखा रखेगा और किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिये हैंड डैन्जर सिगनल दिखाना जारी रखेगा। यदि उस व्यक्ति ने बड़ी लाइन अथवा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर क्रमशः 600 अथवा 400 मीटर पहले ही एक पटाखा रख दिया है वह बड़ी लाइन अथवा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर क्रमशः 1200 मीटर अथवा 800 मीटर की दूरी पर पहुँचने की स्थिति में नहीं है तो वह दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी से यथासंभव दूरी पर एक पटाखा और रखेगा।

(ii) दोहरी लाइन सेक्शन पर जहां दोनों लाइनों पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती है –

(क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि –

(i) उसके द्वारा चलाई गई चलती गाड़ी के दौरान नीचे यथा–अनुबंधित सभी अथवा इनमें से कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लेशर लाइट को 'आन' करेगा तथा सामने वाली हेड लाइट को मंद करेगा।

(क) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रैग) और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट।

(ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि।

(ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से उतरना, और

(घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिये अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति

(ii) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की माँग की गई है तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल फ्लेशर लाइट 'ऑन' करेगा और सामने वाली (हेडलाइट) धीमी (डिम) करेगा तथा सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा तथा उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन के बचाव के लिये या तो स्वयं जायेगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा। बगल वाली लाइन की सहायता और इसकी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिये गार्ड उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से तत्काल स्वयं आगे जाएगा और यदि सक्षम व्यक्ति उपलब्ध है तो गाड़ी के बचाव के लिये वह उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से उसे पीछे की ओर भेजेगा।

(c) If a person other than the Guard has gone back to protect the train, he shall after taking action as per sub-clause (b) continue to show his hand danger signal to stop any approaching train, until he is recalled;

(d) When the Guard has himself gone back to protect the train, he shall after taking action as in sub-clause (b) depute a competent person, if available, to show a hand danger signal to stop any approaching train until he is recalled and shall himself return to his train to ascertain the cause;

(e) Unless the Guard has succeeded in getting another competent person to show a hand danger signal, as in sub-clause (d) he shall after consultation with the Loco Pilot, once again return to the place at which he placed three detonators, showing his hand danger signal to any approaching train and continue to do so until he is recalled;

(f) When the Guard or the person deputed by him is recalled he shall leave down the three detonators, and on his way back pick up the intermediate detonator;

(g) On a section of double or multiple lines, when the Loco Pilot comes to know that;

(I) During the course of run of the train being driven by him the Loco Pilot shall switch "ON" the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated hereunder:-

(A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train;

(B) Sudden increase in air flow indicator reading;

(C) Train Parting/derailment of the train; and

(D) Any situation warranting protection of the adjoining track,

(II) In case of an accident or if assistance has been asked for or on a single line section of during temporary single line working on a section of double or multiple lines, the Loco Pilot shall in all cases switch 'On' the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front and proceed to protect the train in front in the manner prescribed in sub clauses (b) and (f) either by going himself or by sending his Assistant Loco Pilot or some other competent person; and

(h) Should any train be seen approaching the person going to protect the train shall immediately place one detonator on the line, as far away from the train disabled train as possible and will continue to show his hand danger signal to stop any approaching train if the person has already placed one detonator on 600 or 400 meters in BG or MG/NG respectively and he is not in a position to reach a distance of 1200 meters and 800 meters in BG or MG/NG respectively he shall again place one detonator as far away from the train as possible which has met the accident.

(ii) On a double line section where trains on the two lines run in the opposite direction.

(a) As soon as the Loco Pilot comes to know that

(I) During the course of run of train being driven by him, the Loco Pilot shall 'switch on' the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated here under:-

(A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train.

(B) Sudden increase in airflow indicator reading.

(C) Train parting derailment of the train, and

(D) Any situation warranting protection of the adjoining track.

(II) In case of an accident or if Assistance has been asked for the Loco Pilot shall in all cases switch On the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front to protect the adjacent line in front in the manner prescribed in clause (I) above either by going himself or by sending assistant Loco Pilot or some other competent person.

The guard shall himself first immediately proceed ahead to assist to ensure protection of the adjacent line in front in the manner prescribed in clause-(I) above and if a competent person is available send him to protect the train in the rear in manner prescribed in clause-(I) above.

(ख) यदि इसकी जानकारी नहीं होती है कि बगल वाली लाइन अवरूद्ध है अथवा नहीं तो लोको पायलट उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन की सुरक्षा के लिये कार्यवाही करेगा। गार्ड लोको पायलट से उपर्युक्त बगल वाली लाइन की गाड़ी की सुरक्षा के लिये उपलब्ध संचार साधनों से सुनिश्चित करेगा और गाड़ी की सावधानीपूर्वक जाँच करते हुए रेल इंजन तक जायेगा। यदि गार्ड को यह पता चलता है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है तो वह ऊपर उल्लिखित बगल वाली लाइन की सहायता और इनका बचाव सुनिश्चित करने के लिये गाड़ी के आगे जायेगा। यदि वह यह पाता है कि बगल वाली लाइन अवरूद्ध नहीं है, तो वह लोको पायलट से परामर्श करने के बाद उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से गाड़ी के पीछे के बचाव के लिये वापस जायेगा। यदि उसने इस उद्देश्य के लिये किसी सक्षम व्यक्ति को पहले नहीं भेजा है।

(iii) निर्धारित लाइनों पर एक दिशीय यातायात सहित बहु लाइन सेक्शन पर –

(क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि –

(i) इसके द्वारा चलाई गई चलती गाड़ी के दौरान नीचे यथाअनुबद्ध सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लेशर लाइट को 'ऑन' करेगा तथा सामने वाली हेड लाइट को धीमी (डिम) करेगा।

(क) अचानक झटके के साथ घिसटना और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट।

(ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि।

(ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से उतरना, और

(घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिये अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति

(ii) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की माँग की गई है तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल फ्लेशर लाइट 'ऑन' करेगा और सामने वाली (हेडलाइट) धीमी (डिम) करेगा तथा सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखायेगा तथा उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिये तत्काल कार्यवाही करेगा।

(ख) जैसे ही गार्ड की जानकारी में आता है कि गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो चुकी है तो वह उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से ऐसी बगल वाली लाइन अथवा लाइनों का तत्काल बचाव करेगा।

जब यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइन अवरूद्ध है जिस पर सामान्यतः विपरीत दिशा में गाड़ी चलती है अथवा जब यह जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरूद्ध है अथवा नहीं तो लोको पायलट उपर्युक्त खण्ड (ii) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिये तत्काल कार्यवाही करेगा।

यदि यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइन अवरूद्ध है जिस पर सामान्यतः गाड़ी प्रभावित गाड़ी की दिशा में आती है अथवा इसकी जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरूद्ध है अथवा नहीं तो गार्ड उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिये तत्काल कार्यवाही करेगा।

यदि यह स्पष्ट है कि कोई बगल वाली लाइन अथवा लाइनें अवरूद्ध है जिन पर सामान्यतः गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं तथा प्रभावित गाड़ी के चलने की दिशा की ओर की कोई लाइन अवरूद्ध नहीं है तो उपर्युक्त खण्ड (ii) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों जिन पर विपरीत दिशा में गाड़ियां चलती हैं उनका बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिये वह आगे जायेगा। यदि लाइन जिस पर गाड़ियां प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती है के साथ–साथ अन्य कोई लाइन भी अवरूद्ध है जिस पर सामान्यतः गाड़ियां प्रभावित गाड़ी की विपरीत दिशा में चलती है तो गार्ड की प्राथमिक ड्यूटी उस लाइन को बचाने की होगी। जिस पर गाड़ियां प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती है और वह उस लाइन पर प्रभावित गाड़ी के पीछे की ओर की दिशा में उपर्युक्त खण्ड (i) में विहित तरीके से ऐसा करेगा। केवल इस कार्यवाही के बाद ही बगल वाली अवरूद्ध लाइन/लाइनों का बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिये आगे की ओर जायेगा जिस पर सामान्य रूप से गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती है।

(b) In case it is not known whether the adjacent line is obstructed or not. The Loco Pilot shall take action to protect the adjacent line in the manner prescribed in clause-(I) above. The Guard shall confirm from the Loco Pilot on the available means of communication for protection of train of the adjacent line as mentioned above and proceed towards the locomotive watching the train carefully. If the Guard finds that the adjacent line is obstructed he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line as mentioned above. In case he finds that the adjacent line is not obstructed he shall after consultation with the Loco Pilot go back to protect the train in the rear in the manner prescribed in clause (I)as above. If he has not already sent another competent person for the purpose.

(iii) On a multiple line section with uni-directional traffic on the nominated line:-

(a) as soon as the Loco Pilot comes to know that:-

(I) During the course of run of the train being driven by him the Loco Pilot shall switch On the flasher light and dim the head light on all or any such occurrence as stipulated here under:-

(A) Sudden jerk with brake and/or drop in air pressure or vacuum of the train.

(B) Sudden increases in airflow indicator reading.

(C) Train parting/derailment of the train and

(D) Any situation warranting protection of the adjoining track.

(II) In case of an accident or if assistance has been asked for, the Loco Pilot shall in all cases switch On the Flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front and he shall at once take action to protect the adjacent line or lines in the manner prescribed in clause-(I) above.

(b) As soon as the Guard comes to know that the train has met with an accident he shall at once protect such adjacent line or lines in the manner prescribed in clause-(I) above. When it is obvious that an adjacent line on which trains normally runs in the opposite direction is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not the Loco Pilot shall at once take action to protect the adjacent line/Lines in the manner prescribed in clause-(II) above.

If it is obvious that an adjacent line on which the trains normally runs in the direction of the affected train is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not, the Guard shall immediately protect such adjacent line/lines in the manner prescribed in clause (I) above.

If it is obvious that an adjacent line/lines on which trains normally run in the opposite direction is obstructed and no line on which trains run in the direction of the affected train is obstructed, he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line/lines, on which trains run in the opposite direction as per clause-II above.

If in addition to the line on which train run in the direction of the affected train any other line on which train normally run in the opposite direction is also obstructed the primary duty of the Guard shall be to protect the line on which train normally run in the direction of the affected train in the rear in the manner prescribed in clause-I above. Only after taking this action he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the obstructed adjacent line/lines in front on which trains normally run in the opposite direction.

(2) (i) यदि किसी गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो इस नियम में निर्धारित गार्ड का कार्य लोको पायलट या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

(ii) ड्राइवर की किसी असमर्थता की दिशा में इस नियम में निर्धारित लोको पायलट का कर्तव्य गार्ड अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

स.नि.6.03/1. <u>गाडियों का बचाव</u> –

(क) जब दुर्घटना या किसी अन्य कारण से गाड़ी ब्लाक सेक्शन में रुक जाय जिसका कारण स्पष्ट न हो तथा लोको पायलट गाड़ी आगे बढ़ाने में असमर्थ हो, तो वह तुरंत इंजन की हेड लाइट बन्द करके विपरीत दिशा की गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये फ्लैशर लाइट जलाएगा और चार छोटी सीटी (0000) बार–बार बजाकर अथवा वाकी–टाकी द्वारा गार्ड को यह बतायेगा कि गाड़ी आगे जाने में असमर्थ है वह गार्ड को दिन में लाल झंडी तथा रात में लाल बत्ती दिखायेगा।

गार्ड लोको पायलट की सीटी सुनकर लाल हाथ सिगनल ऊपर नीचे हिलाकर स्वीकृति की सूचना देगा। लोको पायलट गार्ड के संकेत को देखकर एक लम्बी सीटी बजाकर स्वीकृति देगा। तब गार्ड दिन में लाल झंडी ऐसी जगह लगायेगा जिसे लोको पायलट आसानी से देख सके और यदि उपलब्ध हो, तो रात के समय ब्रेकवान की बगल वाली बत्ती को लोको पायलट की ओर लाल कर देगा।

गार्ड यह भी सुनिश्चित करेगा कि दिन के समय टेल बोर्ड और रात के समय टेल लैम्प तथा बगल वाली बत्ती (यदि हो तो) तेज रोशनी के साथ जल रही है।

लोको पायलट विपरीत दिशा में आती हुई गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने हेतु बार–बार सीटी बजाता रहेगा। यदि गाड़ी दोहरी लाइन या बहु लाइन खण्ड पर खड़ी हो गयी हो तथा रात या घने कुहरे के कारण दृश्यता अस्पष्ट हो तो लोको पायलट को एक फ्यूजी जला कर बगल वाली लाइन के नजदीक जमीन पर जिस पर साधारणतः गाड़ी आने वाली हो इस प्रकार लगायेंगे कि गाड़ी के लोको पायलट को वह आसानी से दिखाई पड़े।

लोको पायलट और गार्ड बगल वाली लाइन का बचाव सामान्य नियम 6.03 के अनुसार करेंगे।

(ख) आने वाली गाड़ी का लोको पायलट ज्यों ही फ्लैशर लाईट देखेगा। वह तुरन्त ही अवरोध से पहले गाड़ी रोकने का प्रयास करेगा। यह क्रिया उसी प्रकार करेगा जैसे कि उसने खतरे का हाथ सिगनल देखा हो या दूसरे इंजन की खतरा सीटी कूट सुनी हो, या पटाखा सिगनल फूटा हो और प्रभावित गाड़ी की वह हर संभव सहायता करेगा।

वह अपनी यात्रा सामान्य गति से तभी प्रारम्भ करेगा, जब वह सुनिश्चित कर ले कि जिस लाइन पर उसे जाना है उस पर कोई अवरोध नहीं है। यदि उसे यह पता लगता है कि जिस लाइन पर उसे जाना है वह अवरोधित है तो लोको पायलट और गार्ड अपनी गाड़ी का बचाव सामान्य नियम 6.03 के अनुसार करेंगे।

बगल वाली लाइन से गुजरती हुई गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी अगले स्टेशन पर खड़ी करेगा और शीघ्र ही इसकी सूचना अगले स्टेशन मास्टर को देगा एवं सहायता की आवश्यकताओं को बतायेगा।

(ग) लोको पायलट फ्लैशर लाइट को तभी बंद करेगा, जब उसकी गाड़ी आगे जाने में समर्थ हो जाये अथवा वह सुनिश्चित कर ले कि बगल लाइन पर कोई अवरोध नहीं है, तथा आने वाली गाड़ी को सहायता के लिये रोकने की कोई आवश्यकता नहीं है ऐसी अवस्था में यदि फ्लैशर लाइट नहीं है या खराब हो गयी है, तो आने वाली गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये हेड लाइट को बार–बार जलाया बुझाया जायेगा।

(घ) डीजल और विद्युत इंजिनों पर फ्लैशर लाइट की व्यवस्था की गई है जब फ्लैशर लाइट जलाई जाती है। तब उससे "अम्बर" रंग की रोशनी निकलती है। डीजल/विद्युत इंजिनों के शेड/यार्ड से लोको पायलट चार्ज लेते समय इकाईयों की जांच करेगा और इस संबंध में शेड इंजन बुक के अन्दर उपयुक्त प्रविष्टियां करेगा।

(ड) जब गाड़ी आगे जाने के योग्य हो जाये तब लोको पायलट बचाव करने के लिये गार्ड या इस कार्य के लिये रखे गये व्यक्ति को वापस बुलाने हेतु एक लम्बी सीटी बजायेगा जो शीघ्र ही तीन पटाखों को लाइन पर छोड़कर मध्यवर्ती पटाखे को उठाता हुआ लौट आयेगा।

गाड़ी जब खड़ी हो जाये तब लोको पायलट को गाड़ी तब तक पुनः रवाना नहीं करनी चाहिए जब तक गार्ड ब्रेक वान से गाड़ी बढ़ाने के लिये संकेत नहीं देता। जब गाड़ी चलानें के लिये तैयार हो तब गार्ड लाल झंडी निकाल लेगा और बगल वाली बत्ती को घुमा देगा। जिससे कि लोको पायलट की ओर सफेद बत्ती दिखायी देने लगे जब तक गाड़ी अगले स्टेशन पर न पहुंच जाये तब तक गार्ड बाहर की ओर देखता रहेगा और पीछे की ओर खतरा हाथ सिगनल दिखाता रहेगा।

(2) (i) In the case of train without a Guard, the duties of the Guard, as laid down in this rule shall devolve on the Loco Pilot or on a Railway servant deputed by him.

(ii) In the event of any disability of the Loco Pilot, the duties devolving on the Loco Pilot as laid down in these rules shall devolve on the Guard or on a Railway servant deputed by him.

S.R. 6.03/1. Protection of trains-

(a) When a train comes to stop in a block section on account of an accident or any other cause which is not immediately obvious, and the Loco Pilot finds that his train cannot proceed, he shall immediately switch 'On' the flasher light keeping the head light 'Off' to attract the attention of a train approaching from the opposite direction and sound four short sharp whistles (0000) repeatedly or through walkie-talkie to apprise the Guard of his inability to proceed and display a red hand signal.

The Guard on hearing the Loco Pilot's whistle shall acknowledge it by waving a red hand signal up and down. The Loco Pilot will acknowledge the Guard's signal by a long whistle. The Guard shall then fix a red flag by day at such a place on the brake van which can easily be seen by the Loco Pilot and at night reverse the side lamps of his brake van, where provided, to show red towards the Loco Pilot.

The Guard shall also ensure that during day the tailboard is in position and at night the tail lamp and the side lamps where provided, are burning brightly.

The Loco Pilot shall also whistle repeatedly so as to attract the attention of the Loco Pilot of a train approaching from the opposite direction. If the stoppage has occurred on a section of double or multiple lines, during night or in thick and foggy weather when visibility is impaired the Loco Pilot and the Guard shall light a fusee also immediately and fix it on the ground near the adjacent track on which trains normally run so as to be clearly visible to the Loco Pilot of an approaching train.

The Loco Pilot and the Guard shall then take action regarding protection of adjacent line and of the train in accordance with G.R. 6.03.

(b) When the Loco Pilot of an approaching train sees the light of the flasher or the light of a fusee, he shall at once take action to stop his train short of obstruction just as he would act when he sees a danger hand single or hears the distressed whistle code of another engine or explodes a detonator and render all possible assistance to the affected train.

He will continue his journey at normal speed only after ascertaining that the line on which he is proceeding is free from any obstruction. If however, he finds that the line on which he is to proceed is obstructed the Loco Pilot and Guard of the train will protect their train in accordance with G.R. 6.03.

The Loco Pilot of the train proceeding on the adjacent track must stop at the next station and report the occurrence immediately.

(c) The flasher light shall be switched off only when the Loco Pilot finds that his train is in a position to proceed or after he has ascertained that the adjacent line is free from obstruction and it is not necessary to stop any approaching train to obtain assistance. In case the flasher light is not provided or it fails the head light may be switched 'On' and 'Off' repeatedly to attract the attention of the approaching train.

(d) Flasher, light units have been provided on diesel and electric locomotives, the unit when switched 'On' flash amber colored lights. When taking over charge of the diesel/electric locomotives from the shed/yard the Loco Pilot shall test the working of the unit and make appropriate entry in the shed engine book.

(e) When the train is able to go forward the Loco Pilot will sound one continuous long whistle to recall the Guard or the person, deputed to protect the train in rear, who will immediately return leaving the 3 detonators on the line and picking up the intermediate detonator.

The Loco Pilot must not start his train after it has been brought to a stand until the Guard has signalled to him from the brakevan to proceed. The Guard shall remove the red flag reverse the side light, where provided to show white light towards the Loco Pilot when the train is ready to start.

The Guard will show hand danger signal and keep a good look out, towards the rear until his train arrives at the station in advance.

(च) यदि गाड़ी का बचाव आगे से भी किया गया हो तब लोको पायलट गाड़ी लेकर आगे बढ़ेगा और पटाखों के पहले रूककर तीनों पटाखों को उठा लेगा।

(छ) अकेले इंजिन या दोहरे इंजिन की अवस्था में दोनों इंजिनों/लोको पायलटों को सामान्य नियम 6.03. के अनुसार इंजनों का बचाव करने की जिम्मेदारी है।

6.04. असाधारण रूप से विलंबित गाड़ियां –

(1) यदि पिछले स्टेशन से, कोई सवारी गाड़ी साधारणतः निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और माल गाड़ी 20 मिनट के भीतर वहां नहीं पहुंचती है। तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरंत इस बात की सूचना पिछले स्टेशन को और नियंत्रण कार्यालय को देगा। इसके बाद दोहरी लाइन या बहु लाइनों पर, ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर पास वाली लाइन या लाइनों पर ब्लाक सेक्शन में किसी तरफ से भी आने वाली सभी गाड़ियों को तुरंत रोक देंगे और उपयुक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के लोको पायलटों और गार्डों को चेतावनी देंगे और साथ ही विलंबित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे।

(2) परिस्थिति अनुसार अपेक्षित होने पर उपरोक्त कार्रवाई इससे पहले भी की जायेगी।

स.नि.6.04/1. जब ब्लाक सेक्शन में गाड़ी को विलम्ब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर को तुरन्त निम्नलिखित ढंग से कार्रवाई प्रारम्भ करनी चाहिए।

(क) (i) स्टेशन मास्टर ऐसी गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट के साथ वी.एच.एफ. फोन पर बात करेगा जब कि लोको पायलट एवं गार्ड वाकी–टाकी के द्वारा नजदीकी स्टेशन मास्टर को गाड़ी के बारे में सूचना देने एवं सहायता के प्रकार के बारे में सूचित करेंगे।

(ii) यदि स्टेशन मास्टर बात करने में असमर्थ होता है तो किसी रेल कर्मचारी को ब्लाक सेक्शन में गाड़ी के ठौर ठिकाने का पता लगाने के लिये भेजेंगे, और यदि कोई दुर्घटना हो गयी हो, तो उसे किस प्रकार की सहायता की आवश्यकता है, इसकी जानकारी हासिल करेंगे।

(iii) दोहरी लाइन सेक्शन पर, स्टेशन मास्टर को विपरीत दिशा की ओर जाने वाली पहली गाड़ी को अवश्य रोक लेना चाहिए और गाड़ी के लोको पायलट को उस परिस्थिति की जानकारी देनी चाहिए और उसे सावधानी से आगे बढ़ने के लिये अनुदेश देने चाहिए।

(iv) ऐसी सवारी गाड़ियों को जिनमें पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन लगे हों, यदि किसी ब्लाक सेक्शन में 10 मिनट से अधिक विलम्ब हो जाये, तो इन गाड़ियों के गार्डों को नियंत्रक को भी विलम्ब का कारण एवं विलम्ब की संभावित अवधि के बारे में सूचना देनी होगी।

(ख) इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर नियंत्रक तुरंत उस स्टेशन को जहां चिकित्सायान अथवा प्रथमोपचार का सामान होता है, सावधान कर देगा ताकि अगली सूचना मिलने पर उन्हें दुर्घटनास्थल को भेजने के लिये तैयार रखा जा सके। वह लोको फोरमैन एवं स्टेशन मास्टर को भी सहायता गाड़ी तैयार करने के लिये प्रारम्भिक चेतावनी देगा और यदि आवश्यकता हो तो चिकित्सायान को दुर्घटना स्थल पर तुरंत ले जाने के लिये इंजन तैयार रखने का भी प्रबंध करेगा।

स.नि.6.04/2. यदि किसी कारणवश गाड़ी ढलान पर खड़ी हो जाये तब गाड़ी के चालक को निम्नलिखित सावधानियां बरतनी चाहिए :–

(1) लोको पायलट को तुरंत फ्लैशर लाइट जला देना चाहिए।

(2) लोको पायलट को गाड़ी ब्रेक अर्थात् निर्वात/एयर ब्रेक लगाने के अतिरिक्त इंजन के ब्रेक लगा देना चाहिए। गाड़ी के ब्रेकों को रिलीज नहीं करना चाहिए।

(3) सामान्यतः लोको पायलट को इंजन नहीं छोड़ना चाहिए यदि आपात कालीन परिस्थिति में इंजन छोड़ने की आवश्यकता हो तो वह सुनिश्चित करेगा कि इंजन में सहायक लोको पायलट मौजूद है।

(4) यदि गाड़ी 15 मिनट के अन्दर रवाना न हो सके तो –

ड्राइवर को चाहिए कि –

(क) इंजन का हाथ ब्रेक लगा दें।

(ख) सहायक लोको पायलट को इंजन के पीछे यदि चार चक्कों वाले वाहन हो तो 10 वाहनों के और यदि आठ चक्कों वाले वाहन हो तो 5 वाहनों के हाथ ब्रेक लगाने एवं पच्चड़ लगाने के लिये निर्देशित करेगा।

(ग) गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये वह पहले तीन छोटी सीटी (000) हाथ ब्रेक लगाने के लिये और चार छोटी सीटी (0000) गाड़ी का पीछे से बचाव करने के लिये बजायेगा।

(घ) इकहरी लाइन पर गाड़ी को सामने से बचाव करने के लिये सहायक लोको पायलट को भेजेगा।

(f) If the train has also been protected in front, the Loco Pilot will, when the train goes forward, endeavor to stop short of detonators and pick up the three detonators.

(g) In the case of light engine or coupled engines the Loco Pilot or both the Loco Pilots are responsible for the protection of the engine or engines in accordance with G.R. 6.03.

6.04. Trains unusually delayed-

(1) If a train carrying passengers does not arrive within 10 minutes or if goods train does not arrive within 20 minutes after allowing for its normal running time from the station in rear, the Station Master at the station in advance shall immediately advise the station in rear and the control of this fact. Thereafter on double or multiple lines. the Station Masters at either end of the block section shall immediately stop all trains proceeding into the block section on adjacent line or lines in either direction and warn the Loco Pilots and Guards of such trains by issue of suitable caution orders and shall also ascertain the whereabouts and the condition of the delayed train.

(2) The action mentioned above shall be taken earlier, should the circumstances so require.

S.R. 6.04/1. The Station Master shall take immediate action in the following manner when a train is delayed in the block section.

(a) (i) The Station Master shall talk to Loco Pilot/Guard of such train on VHF Set whereas the Loco Pilot and Guard shall apprise the Station Master of nearest station through Walkie-Talkie, reporting the cause of unusually delayed train.

(ii) If Station Master fails to talk he shall arrange to send a railway employee into the block section to fetch information regarding the whereabouts of the train; and in case of mishap the nature of assistance required.

(iii) On a double line section the Station Master must stop the first train proceeding in the opposite direction and inform the Loco Pilot of the circumstances and instruct him to proceed cautiously.

(iv) The Guards of trains carrying passengers which are provided with a set of portable field telephone, when delayed in the block section over 10 minutes will also inform the Section controller the cause and probable duration of the delay.

(b) The Controller on receipt of such advice shall immediately warn the station where a medical van or first aid chests are located so that they would be kept in readiness for dispatch to the site of the accident, on receipt of further information. He shall also issue preliminary warning to the Loco Foreman and Station Master to get the Break Down Train ready, and will also arrange for an engine to be made available immediately for taking the medical Van to the site of the accident if necessary.

S.R.604/2. If for any reason a train is brought to a stand on a gradient the following precautions should be taken by the train crew-

1. Loco Pilot should immediately put on the flasher light.
2. Loco Pilot should apply loco brakes in addition to the application of train brake i.e. vacuum/air brake. Train brake must not be released.
3. Loco Pilot should not normally leave locomotive. If required to leave in an emergency. he will ensure that Assistant Loco Pilot is present on the locomotive.
4. When the train is not likely to start within 15 minutes, Loco Pilot should-
   (a) Apply locomotive hand brakes.
   (b) Direct Assistant Loco Pilot to pin down the hand brakes of 10 wagons in case of 4 wheeler or 5 wagons in case of 8 wheeler load behind the loco and put wedges under the loco wheels.
   (c) Draw the attention of Guard by sounding 3 short whistle (0 0 0) for applying brake followed by 4 short (0000) whistles for protection in rear.
   (d) Direct Assistant Loco Pilot in single line section for protection of train in front.

(5) गार्ड ब्रेकवान का हाथ ब्रेक बांधेगा, और चार चक्कों वाले वाहनों में 10 वाहनों के तथा 8 चक्के वाले वाहनों में 5 वाहनों के हाथ ब्रेकों को लगायेगा। सवारी गाड़ी की स्थिति में वह ब्रेक वान के नजदीक के दो वाहनों के पहियों के नीचे पच्चड़ लगायेगा। इसके बाद वह गाड़ी का पीछे से बचाव करेगा।

(6) गार्ड गाड़ी का पीछे से बचाव करने के बाद लोको पायलट से मिलेगा और सहायता इंजन या दूसरी प्रकार की सहायता के लिये नियंत्रक को सूचित करने का प्रबंध करेगा।

(7) गाड़ी को दुबारा रवाना करने के लिये निम्नलिखित विधि अपनायी जायेगी :–

(क) ड्राइवर गाड़ी में पर्याप्त मात्रा में निर्वात / एयर प्रेशर धीरे–धीरे बनायेगा।

(ख) लोको ब्रेक के साथ गाड़ी के ब्रेकों को पूर्णतः रिलीज करेगा।

(ग) जब गाड़ी चढ़ाव पर खड़ी हो तो कुछ खांचों (नॉच) को आगे की दिशा में और जब उतार पर खड़ी हो तो पीछे की दिशा में खोलेगा।

(घ) चालक दल एवं गार्ड वाहनों के हैण्ड ब्रेक रिलीज करेंगे उसके आगे तथा पीछे लगे पच्चड़ों को हटायेंगे।

(ड़) गार्ड ब्रेकयान के हैंड ब्रेक को रिलीज करेगा।

(च) लोको पायलट गार्ड के साथ "सब ठीक है" सिगनल का आदान प्रदान करेगा।

(छ) लोको पायलट इंजन के हाथ ब्रेक को रिलीज करेगा।

(झ) लोको पायलट प्रथम अवसर पर गाड़ी के ब्रेक पावर को फिर से जांचेगा।

(8) लोको पायलट स्वयं या उसके निर्देश पर सहायक लोको पायलट की जिम्मेदारी होगी कि वह इंजन के पीछे के वाहनों का ब्रेक लगाये और रिलीज करें। गार्ड इसी प्रकार की कार्यवाही ब्रेकवान के अंदर के वैगनों के साथ करने के लिये जिम्मेदार होगा।

(9) गाड़ी यदि 400 में 1 से अधिक उतार चढ़ाव वाले खण्ड पर खड़ी हो जाये तो लोको पायलट ब्रेक पावर को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त सावधानी बरतेंगे जिससे कि गाड़ी रोल डाउन न हो जायें।

6.05. दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने की सूचना भेजना – यदि किसी कारणवश इंजन आगे नहीं बढ़ सकता 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 की हुई है और उसका क्या कारण है, यदि सहायता मांगी गयी है तो गाड़ी तब तक नहीं चलाई जायेगी जब तक ऐसी सहायता पहुंच नहीं जाती। परन्तु यदि तत्पश्चात गाड़ी चलने योग्य हो जाती है तो वह पैदल चाल की गति से चलाई जा सकती है, किन्तु ऐसा करने से पहले किसी सक्षम रेल सेवक को गाड़ी की रक्षा के लिये हैंड सिगनल और पटाखों के साथ भेजा जायेगा। ऐसा रेल सेवक गाड़ी से कम से कम 400 मीटर आगे रहेगा। गाड़ी के पिछले सिरे की भी इस प्रकार रक्षा की जायेगी।

स.नि.6.05 / 1. <u>दुर्घटना या गाडी बिगड जाने की सूचना भेजना</u> –

(क) (i) जब किसी दुर्घटना होने या गाड़ी बिगड़ जाने के कारण, गाड़ी स्टेशन सीमाओं के बाहर खड़ी हो जायें तो गार्ड को पहले गाड़ी का बचाव अवश्य करना चाहिए। इसके बाद गार्ड को लोको पायलट से परामर्श जरूर करना चाहिए और यदि गाड़ी में पोर्टबल टेलीफोन हो तो उसे दुर्घटना होने या गाड़ी के बिगड़ जाने की रिपोर्ट खंड नियंत्रक को फील्ड टेलीफोन पर देना चाहिए। गार्ड / लोको पायलट वॉकी–टाकी अथवा उस क्षेत्र में उपलब्ध अन्य संचार साधनों द्वारा समीपस्थ स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिए। इस रिपोर्ट में दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने का प्रकार दुर्घटना स्थल और मांगी जाने वाली सहायता के बारे में ब्यौरा उल्लिखित होना चाहिए। दोहरी लाइन वाले सेक्शनों में यदि फील्ड टेलीफोन काम न करे और दूसरी लाइन से कोई गाड़ी गुजर रही हो, तो इस गाड़ी को रोक लेना चाहिए और दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी के गार्ड को, विरूद्ध दिशा में जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट या गार्ड को, जिस दिशा में वह गाड़ी जा रही हो उस दिशा के पहले स्टेशन पर देने के लिये एक लिखित रिपोर्ट सौंप देनी चाहिए, जिसमें दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने का ब्यौरा जैसा कि ऊपर बताया है, देना चाहिए। अन्य सभी परिस्थितियां में इकहरी और दोहरी लाइन सेक्शनों में दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने के बारे में एक लिखित रिपोर्ट, जैसा की ऊपर बताया गया है सहायक लोको पायलट के जरिये सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को तुरन्त भेजनी चाहिए।

5. The Guard of the train will apply hand brake of brakevan and pin down hand brakes of 10 wagons in case of 4 wheelers load or 5 wagons in case of 8 wheelers load, In case of passenger carrying trains he will put wedges to the wheels of two vehicles nearer to the brakevan. After it he will protect train in rear.
6. Guard after protecting train in rear, should meet Loco Pilot and will take action for advising control to arrange assisting engine or other short of assistance.
7. The following procedure should be adopted to restart the train-
   (a) Loco Pilot to recreate adequate vacuum/air pressure gradually.
   (b) Release train brakes fully with loco brake 'On'
   (c) Notch up the loco by a few notches in forward direction in case of up gradient or reverse direction in case of down gradient.
   (d) Release the wagons hand brakes and remove wooden wedges both in front and in rear.
   (e) Guard to release hand brake of his brakevan.
   (f) Exchange 'All Right' signal with Guard.
   (g) Release hand brake of locomotive.
   (h) Gradullay release loco brake and start.
   (i) Re-check brake power at the first opportunity.
8. The Loco Pilot himself or, on his direction, the Assistant Loco Pilot shall be responsible for application and release of the hand brakes of wagons behind the engine. The Guard shall be responsible for the similar action in regard to the wagons inside the brakevan.
9. Considering the condition of brake power on train. the Loco Pilot may take additional precautions during the stoppage of his train on section steeper than I in 400 to avoid run away.

6.05. Sending advice of accident or breakdown - If the engine is for any reason unable to proceed the Guard or in his absence the Loco Pilot, shall convey, by the most expeditious means advice to the nearest station, stating the location nature and cause of the accident, and if assistance has been asked for, the train shall not be moved until such assistance arrives, provided that if the train is subsequently able to move, it may do so at walking pace. but not unless a competent railway servant has been sent with hand signals and detonators to protect the train, such railway servant keeping at least 400 meters in advance of the train, the other end of the train being protected in a similar manner.

S.R.6.05/1. Sending advice of accident or breakdown-

(a) (i) When owing to an accident or breakdown, a train is stopped outside station limits, the Guard must first protect the train and then consult the Loco Pilot and immediately report the accident or break down on the field telephone to the Section Controller. Guard/Loco Pilot should apprise the nearest Station Master through Walkie-Talkie or any Other means of communications available in the area.

This report must detail the nature of the accident or breakdown, the site and the relief required. On the double line sections, in case the field telephone is inoperative and a train is passing on the other line, it should be stopped and the Guard of the affected train should hand over a written report to the Loco Pilot or Guard of the opposite direction train indicating the details of the accident or breakdown as stated above for communication to the next station in the direction in which the train is proceeding. In all other cases, On the single and double line sections a written report of the accident or breakdown as stated above must immediately be sent with the Assistant Loco Pilot to the Station Master of the nearest station.

(ii) गंभीर दुर्घटना हो जाने पर जब तुरन्त सहायता की आवश्यकता हो और उपयुक्त खंड (1) में निर्धारित किये गये ढंग से सूचना तुरंत न भेजी जा सके तो गार्ड को खराब हुई गाड़ी के इंजन को, यदि वह आगे चलने में समर्थ है तो, काट लेना चाहिए और उसे अकेले इंजन के रूप में लोको पायलट के जरिए अगले स्टेशन मास्टर को उस दुर्घटना या गाड़ी बिगड़ जाने की रिपोर्ट देने के लिये रिपोर्ट के साथ अगले स्टेशन को भेजना चाहिए। इंजन को अलग करने से पहले स.नि.6.09/1 की शर्तों का पालन अवश्य किया जाना चाहिए।

(ख) गाड़ी के खराब हो जाने की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर को नियंत्रक और दूसरे संबंधित अधिकारियों को तत्काल सूचना अवश्य देनी चाहिए, अनियंत्रित क्षेत्रों पर स्टेशन मास्टर को आवश्यक सहायता का प्रबंध करना चाहिए और यदि इंजन खराब हो गया हो तो खराब गाड़ी को आगे ले जाने के लिये कम महत्वपूर्ण गाड़ी के इंजन का उपयोग करना चाहिए और टर्मिनल स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ऐसा करने के बारे में सूचित करना चाहिए।

(ग) जब सहायक इंजन को भेजा जाये तो वह स्टेशन मास्टर, जो उसको उस खण्ड में प्रवेश की स्वीकृति दे रहा है जो अशक्त गाड़ी द्वारा घिरा हुआ हो, सहायक इंजन के लोको पायलट को निम्नांकित देगा –

(1) बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार

(2) 'आन' स्थिति में अंतिम रोक सिगनल को पार करने का प्राधिकार सिवाय दोहरी लाइन पर जब वह गलत दिशा में जा रहा हो

(3) सावधानता आदेश जिसमें निम्नांकित लिखा जायेगा –

(i) किलोमीटर (स्थान) जहां पर ब्लाक खण्ड में अशक्त गाड़ी का इंजन और ब्रेकयान/अंतिम वाहन खड़ा है।

(ii) वह स्टेशन जहां पर अशक्त गाड़ी को ले जाया जायेगा और

(iii) यह चेतावनी कि जो गाड़ी सहायता के लिये जा रही है उसे उस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर खड़ा किया जायेगा जहां उसे लिया जा रहा है और दोहरी लाइन पर जब गलत दिशा में चल रही है तो उस लाइन के प्रथम रोक सिगनल या उसी लाइन के अंतिम रोक सिगनल, जो भी पहले आये, के सामने खड़ी होगी और तब तक वहीं रहेगी जब तक कि स्टेशन मास्टर स्थावर सिगनलों को 'ऑफ' कर या इसे 'आन' की स्थिति में पार करने का प्राधिकार जारी करके इसके आगमन का अधिकार नहीं देता।

टिप्पणी :– गार्ड की अनुपस्थिति में अथवा गार्ड के अक्षम होने पर गार्ड की डयूटी की जिम्मेदारी सहायक लोको पायलट को सौंपी जायेगी।

स.नि.6.05/2. अशक्त इंजन को सहायता पहुंचाना –

(क) जब इंजन खराब हो जाए तो गार्ड लोको पायलट से मालूम करेगा कि सहायक इंजन मंगवाने की आवश्यकता है या नहीं।

यदि लोको पायलट 30 मिनट में ठीक कर देगा, तो वह गार्ड को इस बात की सूचना देगा। यदि इससे अधिक समय लगने की संभावना हो तो गार्ड को स.नि.6.05/1 के अनुसार एक सहायक इंजन मंगवाने की सूचना सबसे समीप के स्टेशन को अवश्य भेजनी चाहिए।

(ख) सहायता प्राप्त करने के लिये संदेश भेजने के पश्चात यदि लोको पायलट खराबी ठीक कर ले और गाड़ी दुबारा चलाने की स्थिति में हो तो लोको पायलट खण्ड नियंत्रक/स्टेशन मास्टर से अनुमति मांगेगा। यदि इंजन ने ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं किया है तो सहायक इंजन को खण्ड नियंत्रक/स्टेशन मास्टर द्वारा रोक दिया जायेगा और लोको पायलट को गाड़ी चलाने की अनुमति ट्रेन नोटिस नम्बर/प्राइवेट नम्बर के साथ दे दी जायेगी। ऐसी दशा में लोको पायलट अपनी गाड़ी को सतर्कता पूर्वक अगले ब्लाक स्टेशन तक ले जायेगा।

जब तक लोको पायलट को खण्ड नियंत्रक/स्टेशन मास्टर द्वारा ट्रेन नोटिस नम्बर/प्राइवेट नम्बर नहीं मिल जाता, वह अपनी गाड़ी को नहीं चलायेगा एवं सहायता इंजन की प्रतीक्षा करेगा।

(ग) जब किसी इंजन के गंतव्य स्थान तक पहुंचने की संभावना न हो, तो लोको पायलट को सहायक इंजन मांगने के लिये तुरन्त कहना चाहिए।

(घ) यदि किसी सवारी गाड़ी का इंजन ब्लाक सेक्शन में खराब हो जाये, तो गाड़ी को अलग अलग भागों में नहीं बांटना चाहिए। गाड़ी का बचाव करने के पश्चात् एक सहायक इंजन अवश्य मंगवाना चाहिए। इंजन के साथ जुड़ी हुई गाडी को तब रोक रखना चाहिए जब तक सहायता न आ जाये। इसके बाद सहायक इंजन को जोड़कर गाड़ी को अगले ब्लाक स्टेशन तक ले जाना चाहिए, जहां लोको पायलट निर्णय करेगा कि क्या वह लोड को सिर्फ अपने इंजन से आगे ले जा सकेगा या सहायक इंजन को जोड़ कर दो इंजनों के साथ ले जायेगा।

6.06. प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लाक सेक्शन में गाड़ी –

(1) जब किसी लोको पायलट को ब्लाक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है तो वह तुरंत गाड़ी रोक देगा।

(2) वह गाड़ी ब्लाक सेक्शन में एक अवरोध मानी जाएगी और नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जायेगी।

(ii) In the event of a serious accident, when prompt assistance is required and information cannot be conveyed promptly in the manner prescribed in clause (i) above, the Guard will arrange for the train engine of the disabled train, if it is able to proceed to be detached and sent light to the next station with the report of the accident or breakdown through the Loco Pilot to be handed over to the Station Master of that station. Before detaching the engine, the provisions laid down in S.R. 6.09/1. must be completed with.

(b) The Station master receiving the information that the train is disabled must at once inform the section Controller and other Officers concerned. On uncontrolled areas, the Station Master will arrange for the requisite assistance and if the engine is disabled, utilise the engine of a less important train to work the disabled train forward and advice the terminal Station Master of having done so.

(c) When an assisting engine is sent out, the Station Master who admits the assisting engine into the section occupied by the disabled train shall issue to the Loco Pilot of an assisting engine.

(1) an authority to proceed without line clear.

(2) An authority to pass last stop signal in 'On' except on double line when he is moving on wrong direction and

(3) A caution order on which shall be stated:-

(i) the kilometerage of both, the train engine as also the Brake Van/Last Vehicle of the disabled train standing in the sections;

(ii) the station to which the disabled train shall be taken; and

(iii) a warning that the train, which is going to assist, shall be brought to a stand at the first stop signal of the station to which it is being taken and on Double line when it is moving in the wrong direction, it shall come to a stand opposite the first stop signal of the opposite line or the last stop signal of the same line which ever comes first and shall remain there unless the Station Master authorizes its admission either by taking off of fixed signals or by issue of an authority to pass it in 'ON' position.

Note: In the absence of the Guard or if the Guard is incapacitated, the duties of the Guard will devolve upon the Assistant Loco Pilot.

S.R.6.05/2. Assistance to disabled engine -

(a) When an engine is disabled, the Guard shall ascertain from the Loco Pilot if it is necessary to requisition for a relief engine. Should the Loco Pilot expect to be able to put the engine in working order within 30 minutes, he shall inform the Guard. If the time is likely to be exceeded, the Guard must send advice to the nearest station and call for relief engine.

(b) After having asked for assisting engine, if subsequently the Loco Pilot is able to repair the damage and is in a position to restart the train, Loco Pilot will ask permission of the Section Controller/ Station Master. The Section Controller/Station Master, in case assisting engine has not entered in the block section, will regulate the assisting engine and will advise the Loco Pilot to start his train supported by Train notice/Private number, Loco Pilot will work his train cautiously up to next block station. Loco Pilot shall not restart his train unless he receives Train notice/Private number from Section Controller/Station Master. In such case he will wait till arrival of assisting engine.

(c) When there is likelihood of an engine failing to reach its destination, the Loco Pilot must at once ask for a relief engine.

(d) If the engine of a passenger train fails in a section, the train must not be divided. After protecting the train a relief engine must be requisitioned. The train must be detained with the engine coupled to the train till the assistance arrives. The train must then be worked forward with the assisting engine coupled up to the next block station ahead, where the Loco Pilot will decide whether he is in a position to haul the load forward alone with his engine or double headed with an assisting engine.

6.06. Train in a block section without authority to proceed-

(1) When the Loco Pilot becomes aware in a block section that he does not have an authority to proceed or a proper authority to proceed, he shall immediately stop the train.

(2) The train shall be treated as an obstruction in the block section and protected as such, in accordance with Rule 6.03.

(3) गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लाक स्टेशन को भेजेगा और इसके बाद जिस स्टेशन मास्टर को घटना की रिपोर्ट की गयी है उसके द्वारा दिये गये अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलाई जायेगी। परंतु यदि समुचित मूर्त प्रस्थान प्राधिकार मार्ग में खो जाता है तो लोको पायलट अगले स्टेशन तक जा सकेगा और इस घटना की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

स.नि. 6.06 / 1. (i) जब कोई गाड़ी ब्लाक सेक्शन में बिना प्रस्थान प्राधिकार के प्रवेश करती है तो स्टेशन मास्टर आगे के स्टेशन को निर्धारित घंटी कोड एवं ब्लाक फोन द्वारा सूचित करेगा कि गाड़ी ''प्रस्थान प्राधिकार के बिना'' चल रही है और आगे के स्टेशन से अपने आगमन और प्रस्थान दोनों सिगनलों को 'आन' स्थिति में रखने के लिए विशेष रूप से कहेगा। खंड नियंत्रक को भी सूचित किया जाना चाहिए। मार्ग के फाटक वालों को सूचित किया जाये कि वे गाड़ी रोके।

(ii) आगे का स्टेशन मास्टर तत्काल यह सुनिश्चित करेगा कि सभी सिगनल 'ऑन' हैं और मार्ग को क्लियर लाइन अधिमानतः मेन लाइन के लिए सेट और लॉक अवश्य किया जाना चाहिए और प्रस्थान सिगनल के पहले एक दूसरे से 10 मीटर के फासले पर 3 पटाखे रखने की व्यवस्था करेगा।

(iii) यदि गाड़ी प्रथम रोक सिगनल के बाहर रूक जाती है तो गाड़ी को साधारण नियम 5.09 के अनुसार लिया जाना चाहिए।

(iv) यदि लोको पायलट रुकने में सफल नहीं होता है और पटाखों का विस्फोट करता हुआ तथा आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों का उल्लंघन करता हुआ सीधा गुजर जाता है तो स्टेशन कर्मचारियों को गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करना चाहिए। गार्ड स्टेशन कर्मचारियों से खतरा सिगनल मिलने पर गाड़ी को रोक देगा। विद्युतीकृत सेक्शन में ओ.एच.ई. बंद कर देनी चाहिए।

(v) यदि गाड़ी नहीं रुक पाती है तो मद (i) के अनुसार घंटी कोड एवं सूचना अगले स्टेशन को दोहराया जाना चाहिए। मार्ग के फाटक वालों को भी गाड़ी रोकने के लिए सूचित किया जायेगा। अगला स्टेशन मास्टर सभी सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखेगा एवं होम सिगनल से पहले 10 मीटर के फासले से 3 पटाखे लगाने की व्यवस्था करेगा। यदि संभव हो तो लाइन पर गिट्टी डालने की व्यवस्था करेगा। यदि गाड़ी रुक जाती है तो सा. नि.5.09 के अनुसार गाड़ी को लेने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

(vi) गाड़ी को डेड एण्ड एवं साइडिंग में न तो मोड़ा जायेगा और न पटरी से उतारा जायेगा जब तक कि और अधिक गंभीर दुर्घटना को रोकने के लिए ऐसा करना आवश्यक न हो।

6.07. गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रण परिचालक को देना –

(1) यदि किसी विदित स्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के संरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभावना है तो लोको पायलट, गार्ड और स्टेशन मास्टर इसकी सूचना नियंत्रक या केंद्रीयकृत यातायात नियंत्रण परिचालक को देगा।

(2) नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रण परिचालक ऐसी खराबी या दोष की जानकारी मिलने पर, उपस्कर के अनुरक्षण के लिये जिम्मेदार रेल सेवक को और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा।

स.नि.6.07 / 1. जब कभी रेलपथ, पुलों या अन्य अचल संस्थापनों को तोड़फोड़ के खतरे की आशंका हो और वह स्थान अनिश्चित हो तो, जिस स्टेशन मास्टर को इसका पता चले, उसे सेक्शन नियंत्रक के परामर्श से उस सेक्शन पर गाड़ी का संचालन रोकने तथा लाइन का निरीक्षण और परीक्षण करने की व्यवस्था करनी चाहिए।

लाइन का परीक्षण करने के लिए एक अकेले इंजन (यदि आवश्यक हो तो गाड़ी इंजन को काटकर) उपयोग किया जायेगा और अकेले इंजन के लोको पायलट को विशेष सतर्कता आदेश के माध्यम से निर्देश दिया जायेगा कि वह बहुत धीमी गति से आगे बढ़े ताकि रेलपथ पर किसी अवरोध या असुरक्षित स्थिति से पहले रुक सके।

यदि कोई पुल हो तो लोको पायलट उससे पहले भी इंजन को रोकेगा और यह सुनिश्चित करने के लिए कि संरचना के किसी भाग को क्षति का कोई चिन्ह दिखाई नहीं दे रहा है, वह स्वयं या उसके साथ कोई रेल कर्मचारी पुल के ऊपर रेलपथ के भाग को देखकर जांच करेगा, कि कहीं कोई नुकसान के कोई संकेत तो नहीं है।

यदि कोई क्षति दिखाई दे तो वह जो उसने देखा है उसकी रिपोर्ट देने के लिए अकेले इंजन के साथ उसी स्टेशन पर लौट जायेगा जहां से वह चला था इसके बाद रेलपथ को पुनः चालू करने के विषय में कार्यवाही इंजीनियरिंग पदाधिकारियों द्वारा की जायेगी।

यदि दृश्य निरीक्षण से संरचना को कोई क्षति दिखाई न दे तो यह प्रमाणित करने के लिए कि रेलपथ गाड़ियों को गुजरने के लिए निरापद है, लोको पायलट बड़ी सतर्कतापूर्वक पुल के ऊपर आगे बढ़ेगा। इस तरीके से समूचे सेक्शन की जांच कर लेने के बाद अकेला इंजन सामान्य गति से उस स्टेशन पर लौट आयेगा जहां से वह चला था। इसके बाद सेक्शन को गाड़ियों के गुजरने के लिए निरापद समझा जायेगा और सामान्य गाड़ी सेवाएँ पुनः चालू कर दी जायेंगी।

(3) The Guard, or in his absence the Loco Pilot, shall convey the report of the occurrence to the nearest block station by the most expeditious means and the train shall thereafter move only in accordance with the instructions which may be issued by the Station Master to whom the occurrence has been reported:

Provided that when a proper tangible authority to proceed is lost on the run, the Loco Pilot may proceed to the next station and report the occurrence to the Station Master.

S.R. 6.06/1. (i) When a train enters in the block section without Authority to proceed Station Master will advise the station in advance by giving prescribed bell code and on block phone. "Train running without Authority to proceed" specially asking the station in advance to keep both reception and departure signals in 'ON' the Section Controller should also be advised. The gateman enroute should be informed to stop the train.

(ii) The station in advance will immediately ensure that all signals are in 'ON' and the route must be set and locked for the clear line preferably main line and arrange to place three detonators 10 meters apart before the Starter signal.

(iii) If train stops outside first stop signal reception of the train should be done as per GR 5.09.

(iv) In case the Loco Pilot fails to stop and runs through after exploding detonators and disregarding approach and departure signals, the station staff should try to attract the attention of the Guard. The guard on receiving danger signal from the station staff, will stop the train, In electrified section, OHE should be switched off.

(v) If the train fails to stop, the same bell code and advise as stated in item (i) to be repeated to the next station. The gateman enroute is to be informed also for stopping the train. The next station should keep all signals in "ON" position and arrange to place three detonator 10 meters apart before the Home signal and put the ballast on the track if possible. In case train stops, reception should be arranged as per G.R.5.09.

(vi) Train shall not be turned into dead end siding or derailed, unless it is necessary to do so to avoid a more serious accident.

6.07. Report of conditions likely to affect running of trains to Controller or Centralized Traffic Control Operator-

(1) Loco Pilots, Guards and Station Masters shall advise the Controller or the Centralized Traffic Control Operator of any known conditions or unusual circumstances likely to affect the safe and proper working of trains.

(2) The Controller or the Centralized traffic Control Operator, on becoming aware of such defect or failure shall inform the same to the railway servant responsible for the maintenance of the equipment and other railway servants concerned.

S.R. 6.07/1. Whenever danger is suspected to the track, bridges or other fixed installations from sabotage and the location remains vague, the Station Master who becomes aware of it, in consultation with the Section Controller, should arrange for stoppage of train movement over the section and also arrange for inspection and testing of the line.

For the purpose of testing the line, a light engine (by detaching engine if necessary) shall be used and the Loco Pilot of the light engine shall be instructed through a special caution order to proceed at a very low speed as would enable him to stop short of any obstruction or unsafe condition on the track.

The Loco Pilot will also stop the engine short of any bridge and he himself or a railway servant accompanying him shall visually examine the portion of the track over the bridge for making sure that there are no visible signs of any damage to any portion of the structure. In case any visible damage is noticed, he will return with the light engine to the station from where he started for giving a report of what he has seen. Action thereafter would be taken by the Engineering officials concerned about restoration of track.

In case the visual inspection reveals no apparent damage to the structure the Loco Pilot shall proceed very cautiously over the bridge for proving that the track is safe for passage of trains. After the entire section has been covered in this manner the light engine shall return at normal speed to the station from where it started where after the section shall be treated as safe for passage of trains and normal train services shall be resumed.

स.नि.6.07/2 यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट अथवा गार्ड उस ट्रैक में जिससे होकर उनकी गाड़ी गुजरी है किसी असामान्य स्थिति का अनुभव करते हैं और वह यह समझते हैं कि ट्रैक का वह भाग, जिससे होकर उनकी गाड़ी गुजरी है, बाद में आने वाली गाड़ी के संरक्षित संचालन के लिए सही नहीं है तब वह निम्नानुसार कार्रवाई करेंगे–

(क) ब्लाक सेक्शन को क्लियर किए बिना अगले ब्लाक स्टेशन पहुंचने पर अपनी गाड़ी को रोकेगा और उपलब्ध संचार साधन के माध्यम से स्टेशन मास्टर को यह सूचना देगा कि वह प्रभावित ब्लाक सेक्शन में इकहरी लाइन के मामले में दोनों सिरों से और दोहरी लाइन के मामले में पीछे से किसी गाड़ी को लाइन क्लियर न दे। आईबीएस और स्वचालित ब्लाक क्षेत्र के मामले में लोको पायलट द्वारा उपलब्ध संचार साधन के माध्यम से स्टेशन मास्टर को और पिछले स्टेशन से प्रस्थान कर चुकी गाड़ियों के लोको पायलट को गाड़ियों का संचालन रोकने की सूचना अवश्य दी जानी चाहिए।

(ख) स्वयं यह तसल्ली करने के बाद ही कि उसने जो कुछ कहा है, स्टेशन मास्टर ने स्पष्ट रूप से समझ लिया है और स्टेशन मास्टर जब तक लोको पायलट से घटना का विवरण दर्शाने वाला लिखित मेमो प्राप्त नहीं कर लेता है, तब तक वह उस लाइन से होकर अगले संचलन की अनुमति नहीं देगा उसके बाद ही वह अपनी गाड़ी को आगे बढ़ाएगा। तब वह स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो सुपुर्द करने हेतु स्टेशन पर सुविधाजनक स्थान पर पुनः रुकेगा।

(ग) स्टेशन मास्टर, ऐसा मेमो प्राप्त होने पर ब्लाक सेक्शन के Direction of traffic के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को और जे.ई./सेक्शन इंजी. (रे.प.) सहा. इंजी., मंडल इंजी, मुख्य नियंत्रक, मंडल परिचालन प्रबंधक को संबोधित करते हुए सभी को संदेश अवश्य जारी करेगा।

(घ) इस आशय का सतर्कता आदेश कि ट्रैक के प्रभावित हिस्से से पर्याप्त पहले "पूरी तरह से रुक जाएं" देते हुए, रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/अकेला इंजन अथवा इनके उपलबध न होने पर इंजीनियरी कर्मचारियों सहित गाड़ी भेजने की व्यवस्था करेगा। साथ गए इंजीनियरी कर्मचारी ट्रैक का निरीक्षक करेंगे और स्वयं तसल्ली करेंगे कि गाड़ी को गुजरने के लिए ट्रैक सुरक्षित है उसके बाद ही गाड़ी को गुजरने की अनुमति देंगे। इंजीनियरी कर्मचारी द्वारा ट्रैक की स्थिति और लगाए जाने वाले किसी गति प्रतिबंध के बारे में स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप से अथवा लिखित मेमो जिसे लोको पायलट के जरिए भेजा जा सकता है, द्वारा सूचना दी जाएगी।

(ड.) इंजीनियरी कर्मचारियों के उपलब्ध न होने की स्थिति में गाड़ी के लोको पायलट को प्रभावित कि.मी. से पहले "पूर्णतः रुकने" के अनुदेश सहित इस आशय का सतर्कता आदेश दिया जाएगा कि वह ट्रैक की स्थिति के बारे में स्वयं तसल्ली करे और उसके बाद वह संबंधित ट्रैक से 10 कि.मी. प्रति घंटा की गति से गाड़ी को गुजारे अथवा यदि वह यह देखता है कि ट्रैक गाड़ी को गुजारने के लिए असुरक्षित है तो वह पिछले स्टेशन पर वापस लौट आए। यदि लोको पायलट को किसी गड़बड़ी का पता नहीं लगता है तब जब तक कि इंजीनियरी कर्मचारियों द्वारा यह प्रमाण–पत्र नहीं दे दिया जाता है कि ट्रैक गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है तब तक बाद वाली गाड़ियों को 10 कि.मी. प्रति घंटा के गति प्रतिबंध पर भेजा जाएगा।

(च) लोको पायलट द्वारा पूर्व में दी गई सूचना के अनुसार यदि स्थिति की पुष्टि हो जाती है तब किसी गाड़ी के संचालन की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि इंजीनियरी कर्मचारी द्वारा ट्रैक को सुरक्षित प्रमाणित नहीं कर दिया जाता है।

टिप्पणी: अपनी गाड़ी के संचालन के दौरान यदि गाड़ी का गार्ड ट्रैक में किसी असामान्य स्थिति का अनुभव करता है तो लोको पायलट और गार्ड के बीच उपलब्ध संचार के अन्य साधन के माध्यम से स्थिति के बारे में लोको पायलट को सूचित करना चाहिए उसके बाद लोको पायलट स.नि. 6.07/1 (क) के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि गार्ड, लोको पायलट से संपर्क न कर सके तो उसे गाड़ी को रोकने की कार्रवाई करनी चाहिए और लोको पायलट को सूचना देनी चाहिए।

सं.नि. 6.07/3 जैसे ही ट्रैक, पुलों अथवा अन्य स्थायी संस्थापनों में तोड़–फोड़ अथवा तोड़–फोड़ की संभावना, बम विस्फोट, विस्फोटक आदि रखे होने की सूचना प्राप्त होती है वैसे ही वह स्टेशन मास्टर जिसे इसकी जानकारी मिली है, प्रभावित ब्लाक सेक्शन में तथा दोहरी/बहुलाइन सेक्शन में समीपवर्ती लाइनों पर भी गाड़ियों का संचालन रोक देगा और खंड नियंत्रक के परामर्श से स.नि. 6.07/1 (घ) में दिए अनुसार कार्रवाई करेगा किंतु गाड़ी संचालन के लिए लाइन सुरक्षित है या नहीं यह सुनिश्चित करने के लिए केवल रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/अकेले इंजन को ही भेजेगा।

स.नि.6.07/4 यदि लोको पायलट और/अथवा गार्ड, जिस लाइन से होकर उनकी गाड़ी गुजरी है, उसके बगल वाली लाइन पर अथवा उस लाइन के समीप किसी अवरोध या किसी अन्य असुरक्षित स्थिति का अनुभव करते हैं जो उनकी राय में गाड़ी के सुरक्षित संचालन के लिए सही नहीं है, तब वे निम्नलिखित निवारक उपाय करेंगे–

(क) अपने इंजन की फ्लेशर लाइट तुरंत जला देंगे,

(ख) उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से संबंधित स्टेशन मास्टरों/कंट्रोल को सूचित करेंगे और उसके बाद,

(ग) अपनी गाड़ी को रोकेंगे और हाथ खतरा सिगनल लेकर सा.नि. 3.62 के अनुसार संबंधित लाइन के बचाव के लिए जायेंगे,

S.R. 6.07/2. In the event of the Loco Pilot and/or Guard experiencing any abnormal condition in the track over which his train has passed and he considers that the portion of the track over which his train has passed is detrimental for safe running of subsequent trains will take action as under:-

(a) Stop his train at next block station without clearing the block section and inform the Station Master through available means of communication not to permit any train from either end of the affected block section in case of single line and from the rear in case of double line. In case of IBS and Automatic Block Territories, the Loco Pilot must inform the Station Master and Loco Pilot of trains already left station in rear through available means of communications to stop movement of trains;

(b) proceed further, only after satisfying himself that Station Master has clearly understood so as not to permit further movement over the line until a written memo indicating the details of the occurrence is received by Station Master from the Loco Pilot. He will then again stop at the station at a convenient place so as to deliver the written memo to the Station Master;

(c) the Station Masters on receipt of such a memo must issue a message addressed to the Station Master of the block station at the other end of the block section, and junior Engineer/Section Engineer (P.Way), Assistant Engineer, Divisional Engineer, Chief Controller and Divisional Operations Manager.

(d) arrange to dispatch by rail maintenance machine/tower wagon/light engine or in their absence a train accompanied by an engineering official with a caution order to the effect to 'Stop Dead' sufficiently short of the expected portion of the track. The engineering official accompanying will inspect the track and shall allow the train to pass only after satisfying that the track is safe for the passage of train. Advise the condition of the track and any restriction of speed to be imposed to the station Master personally or through written memo which may be sent through the Loco Pilot.

(e) in the absence of engineering officials the train with a caution order instructing the Loco Pilot to 'Stop Dead' before the affected kilometers and after satisfying himself about the condition of track pass over the track in question at 10 kilometers per hour or if he finds the line unsafe to pass, return to station in rear if the Loco Pilot is not able to detect any thing doubtful, subsequent trains shall be dispatched with a speed restriction of 10 Kilometers per hour till the track is certified to be safe by engineering officials.

(f) If the condition as reported earlier is confirmed by the Loco Pilot, no train movement shall be allowed till certified to be safe by engineering officials;

Note : In case the Guard of the train experiences any abnormal occurrence in the track while working his train, he must inform the Loco Pilot of his train through walkie-talkie or other available means of communication between the Loco Pilot and the Guard about the occurrence, after which the Loco Pilot shall take action as mentioned in SR6.07/1 (a). In the event of Guard unable to contact the Loco Pilot, he should take action to stop the train and inform the Loco Pilot.

S.R. 6.07/3 As soon as information of sabotage or likely sabotage, bomb blast, explosion etc. to the track, bridges or other fixed installation is received, the Station Master who becomes aware of it, will stop movement of trains in the affected block section as well as on adjacent lines on double/multiple line sections and will take action as per SR 6.07/1 (d) in consultation with the Section controller except that only rail maintenance machine/tower wagon/light engine shall be sent to ascertain for the line to be safe for the movement of the train.

SR 6.07/4 In the event of the Loco Pilot and /or Guard experiencing any obstruction or any other unsafe condition, on or near the track adjacent to the line over which his train has passed and which in his opinion is detrimental to safe train running, will take the following remedial action:-

(a) Immediately switch on the flasher light of his loco;

(b) Inform the Station Master (s) concerned/control through the available means communication, and concurrently

(c) Stop his train and proceed with danger hand signals to protect the line in question in terms of GR 3.62;

(घ) इसके बाद वह फ्लेशर लाइट जलाए हुए सतर्कतापूर्वक अगले स्टेशन तक अपनी गाड़ी को ले जाएंगे,

(ड़) वॉकी–टॉकी अथवा अन्य उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से हाथ खतरा सिगनल दिखाकर प्रभावित लाइन पर आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहेंगे।

(च) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर वह घटना के बारे में लिखित मेमो के जरिए स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(छ) ऐसी सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर को स.नि. 6.07/1 (ग) से (च) तक के अनुसार कार्रवाई करनी चाहिए।

6.08. गाड़ी का विभाजन –

(1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो :–

(क) लोको पायलट यथासंभव, गाड़ी के अगले भाग को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि वह यह न समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रुक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना न रहे और निर्धारित कोड में सीटी देकर गाड़ी के विभाजन की सूचना गार्ड को देगा।

(ख) गाड़ी के पिछले भाग में गार्ड या गार्डों द्वारा :–

(i) अगले भाग से टक्कर बचाने के लिये सभी प्रयत्न किये जायेंगे

(ii) यदि हैंड ब्रेक है तो तुरंत उन्हें लगा दिया जायेगा, तथा

(ग) यदि कोई उच्चालक इंजन है तो, उसका लोको पायलट गाड़ी के पिछले भाग को रोक देगा और अगले भाग के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।

(2) गाड़ी के पिछले भाग के रुकते ही गाड़ी का गार्ड, आगे और पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग की रक्षा करेगा और हैंड ब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक है और विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया है, गुट्टी रोक (स्प्रैग) तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थिर स्थिति में रखने के लिये कार्य करेगा।

(3) गार्ड दिन में हरी झंडी और रात्रि में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक ऊपर और नीचे बार–बार हिलाकर गाड़ी के विभाजित हो जाने का संकेत देगा।

(4) जब विभाजित गाड़ी के दोनों भाग एक दूसरे से दिखाई पड़ने वाली दूरी में रुक कर खड़े हो जाते हैं और उन्हें जोड़ना संभव और निरापद है तो गाड़ी के गार्ड के हाथ सिगनलों की सहायता से पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जायेगा। परंतु यह तब जब गाड़ी के पिछले भाग को भली प्रकार स्थायी रखने के लिये उपनियम में बताई गयी रीति से आवश्यक सावधानी बरती जाए।

(5) यदि विभाजित गाड़ी का लोको पायलट अगले भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगले ब्लाक स्टेशन पर पहुंच जाता है तो वह तुरंत गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को और रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके कार्यभारी रेल सेवक को भी देगा और मूर्त प्रस्थान प्राधिकार को, यदि कोई है, तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक कि ब्लाक सेक्शन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से क्लियर नहीं हो जाता।

(6) इस विनियम में गार्ड के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट को करने होंगे।

स.नि.6.08/1. <u>गाड़ियों का खंडित हो जाना</u> –

(क) जब चलती गाड़ी का कोई भाग उससे अलग हो जाये तब गार्ड परिस्थिति का ज्ञान होते ही तत्परता के साथ अपना हाथ ब्रेक लगायेगा और फिर लोको पायलटों को दिन के समय एक हरा सिगनल और रात के समय एक सफेद बत्ती नीचे क्षैतिज रूप से हिलाकर गाड़ी खण्डित होने की सूचना देगा। लोको पायलट इस सिगनल की प्रप्ति –0–0 सीटियां बजाकर देगा और अगले भाग को अपने विवेकानुसार तब तक चालू रखेगा जब तक कि पिछला भाग रुक न जाये।

(ख) जब लोको पायलट को पता चले कि गाड़ी खंडित हो गयी है तब गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये तुरंत –0–0 सीटियां बार बार अवश्य बजानी चाहिए और गार्ड की प्राप्ति–स्वीकृति के लिये बाहर देखना चाहिए (प्राप्ति–स्वीकृति दिन के समय एक हरा सिगनल और रात के समय एक सफेद बत्ती ऊपर नीचे ऊर्ध्वाधर रूप से हिलाकर दी जायेगी) साथ ही वह गाड़ी के अगले भाग को तब तक चालू रखेगा जब तक कि उसे इस बात की तसल्ली न हो जाये कि पिछला, भाग रुक गया है।

(d) thereafter, he will continue journey to the next station cautiously keeping flasher light on; and

(e) Be prepared to stop any incoming train approaching on the affected section by communication on walkie-talkie or other available means of communication and exhibiting danger hand signal;

(f) On arrival at the next station he shall inform the station Master through a written memo about the occurrence;

(g) On receipt of such information the Station Master must take action as per SR 6.07/1 (c) to (f).

6.08. Train Parting-

(1) If any portion of a train should, while in motion, become detached.

(a) the Loco Pilot shall use his judgement to keep the front portion in motion, if possible, until the rear portion has been brought to a stand so as to avoid the chance of a collision between the two portions, and sound the prescribed code of whistle to inform the Guard of the parting.

(b) the Guard in the rear portion shall-

(i) do all they can to prevent a collision with the front portion, and

(ii) Promptly apply their hand-brakes, where provided, and

(c) the Loco Pilot of a banking engine, if any, shall bring the rear portion to a stand and sound the prescribed code of whistle to attract the attention of the Loco Pilot in the front portion.

(2) As soon as the rear portion of a train has been brought to a stand, the Guard of the train shall protect that portion in accordance with Rule 6.03 both in the front and the rear, and take steps to secure the vehicles in stationary position by pining down hand brakes and wherever necessary and prescribed by special instructions by use of sprags and chains also.

(3) The Guard shall indicate the parting of the train, by waving in repeated motions a green flag by day, or a white light by night, up and down vertically as high and as low as possible.

(4) When both portions of a parted train are brought to a stand within sight of each other and it is possible and safe to couple them, the train shall be coupled with due caution under hand signals from the Guard provided necessary precautions have been taken to secure the rear portion in the manner described in sub rule (2).

(5) If the Loco Pilot of the parted train has already reached the block station in advance before he could bring the front portion to a stop, he shall instantly warn the Station Master of the parting as also the railway servant in charge of a cabin, if passed on the way, and shall not give up the tangible authority to proceed, if any, till the block section is cleared of all the vehicles of his train.

(6) The duties of the Guard specified in this rule shall devolve on the Loco Pilot in the absence of the guard.

S.R. 6.08/1. parting of trains-

(a) When any portion of a train in motion becomes detached, the Guard on realising the situation shall promptly apply his hand brake and then signal to the Loco Pilot by waving up and down a green hand signal by day and white light by night. The Loco Pilot must acknowledge this signal with -0-0 whistles and use his judgement to keep the front portion in motion until the rear portion has come to a stand.

(b) If the Loco Pilot comes to know that the train has parted, he should put on flasher light and give-0-0, whistle repeatedly to attract attention of the Guard till acknowledged by Guard (by waving green hand signal up and down by day and white light by night). Loco Pilot should keep the front portion of the train moving until the rear portion has come to a stand.

(ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन तक जाना आवश्यक समझे तो उस स्टेशन के नजदीक पहुंचते समय स्टेशन कर्मचारियों को चेतावनी देने के लिये –0–0 सीटियां बार बार बजाना चाहिए। स्टेशन मास्टर को तत्परता के साथ गाड़ी को स्टेशन की किसी चालू लाइन पर लेना चाहिए और पिछले स्टेशन को तुरन्त सूचित करना चाहिए कि गाड़ी खंडित हो गयी है और उसका पिछला भाग पीछे उसके स्टेशन की ओर लुढ़क सकता है। तथापि यदि पिछला भाग अगले भाग के पीछे पीछे आ रहा हो तो स्टेशन मास्टर को गार्ड वैगन ब्रैक लगाकर गाड़ी रुकवाने हेतु आकर्षित करना चाहिए और पटरियों पर मिटटी का ढेर या अन्य समुचित साधनों द्वारा उसे रोकने की कोशिश करनी चाहिए अथवा यदि संभव हो, तो किसी खाली लूप या साइडिंग लाइन की ओर उसका मार्ग परिवर्तन कर देना चाहिए।

(घ) यदि गाड़ी के पीछे इंजन लगा हो और उसके लोको पायलट को यह पता चले कि गाड़ी खंडित हो गयी है। तो उसे गाड़ी के पिछले भाग को रोकना चाहिए और साथ ही साथ गाड़ी के अगले इंजन के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये –0–0 बार बार सीटियां बजानी चाहिए।

(ड) यदि स्टेशन मास्टर यह देखे कि गाड़ी दो या दो से अधिक भागों में चल रही है तो वह दिन में एक हरा हाथ सिगनल एवं रात्रि में सफेद बत्ती क्षैतिज रूप से ऊपर नीचे हिलाकर लोको पायलट एवं गार्ड का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश करेगा।

(च) जैसे ही गाड़ी का पिछला भाग सेक्शन में रुक जाये, वैसे ही गार्ड को पीछे और आगे दोनों ओर से उसका बचाव करना चाहिए यदि अगला भाग दिखायी न दे तो सामान्य नियम 6.03 के अनुसार उसका बचाव करना चाहिए। यदि गाड़ी में उच्चालक इंजन लगा हो, तो उच्चालक इंजन का लोको पायलट गाड़ी का पीछे की ओर से और गार्ड सामने की ओर से बचाव करेगा। यदि इकहरी लाइन सेक्शन पर दोनो भाग रूक जाये तो गाड़ी का लोको पायलट अगले भाग का और गार्ड पिछले भाग का बचाव करेगा। दोहरी लाइन पर यदि निकटवर्ती लाइन उल्लंघित हो जाये, तो उस लाइन का बचाव भी नियमानुसार करना चाहिए।

(छ) यदि खण्डित भाग ढलान पर रूक जाये तब लोको पायलट और गार्ड को स.नि.6.04/2 के अनुसार कार्य करना चाहिए।

(ज) जब गाड़ी के दोनों हिस्से रुक जाये और उन्हें जोड़ना संभव हो तो गाड़ी का गार्ड दोनों हिस्सों को सुरक्षित और उचित प्रकार से जोड़ने के लिये एवं नजदीक लाने के लिये जिम्मेदार होगा।

(झ) यदि पिछले भाग में चार चक्के वाले वाहनों में 10 से कम और आठ चक्के वाले वाहनों में 5 से कम वाहन हो तो उन्हें जोड़ने का प्रयास नहीं करना चाहिए। ऐसी स्थिति में गाड़ी का संचालन दो हिस्सों में करना चाहिए। यदि गाड़ी के पीछे बैकिंग इंजन हो तो लोड को जोड़ा जा सकता है।

(ञ) जब यात्रा के दौरान कोई गाड़ी खंडित हो जाये, तो उसके टन भार की एवं वाहनों/वैगनों की संख्या जांच गार्ड लोको पायलट द्वारा संयुक्त रूप से और जिस स्टेशन पर गाड़ी दो भागों में ले जायी गयी हो उसके स्टेशन मास्टर द्वारा भी की जायेगी। यह सूचना, रिपोर्ट में अवश्य सम्मिलित की जानी चाहिए।

6.09. ब्लाक सेक्शन में गाड़ी का छूटा भाग –

(1) यदि किसी ब्लाक सेक्शन में रुकी हुई गाड़ी का उसके दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण या इंजन द्वारा पूरी गाड़ी को आगे न खींच सकने कारण, विभाजन आवश्यक है तो गार्ड अपनी गाड़ी के पिछले भाग की रक्षा के लिये नियम 6.03 के अनुसार तुरंत कार्रवाई करेगा।

(2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो गार्ड उपनियम (1) में उपबंधित रूप में कार्रवाई करने के बाद और युग्मक काटने से पहले ब्रेक लगा देगा तथा यदि आवश्यक है तो गाड़ी के पिछले भाग को स्थिर रखने के लिये अन्यथा सावधानी पूर्वक जकड़कर रखेगा।

(3) गार्ड उपनियम (2) में उपबंधित रूप में कार्रवाई कर लेने के पश्चात् लोको पायलट को लिखित अनुमति देगा कि वह अगला भाग काट कर अगले स्टेशन तक ले जाए और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का भी लिखित अनुदेश दे सकता है।

(4) इकहरी लाइन के जिन सेक्शनों पर टोकन कार्यचालन हो रहा है उनमें लोको पायलट अपनी गाड़ी का कोई भाग ब्लाक सेक्शन में छोड़ने से पहले टोकन गार्ड को सौंप देगा और उसके लिये गार्ड से लिखित रसीद लेगा। गार्ड वह टोकन तब तक अपने पास रखेगा जब तक उसकी गाड़ी के सब वाहन ब्लाक सेक्शन से बाहर नहीं हो जाते।

(5) रात्रि धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है जैसे ही इंजन, चाहे अकेला या वाहनों के साथ बढ़े वैसे ही गार्ड :–

(क) नियम 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी के आगे से भी बचाव करेगा, तथा

(ख) यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी के पिछले भाग से सबसे आगे के वाहन पर लाल बत्ती दिखाई जाए।

(c) If the Loco Pilot finds it necessary to proceed to the station ahead, he must, on approaching the station, give -0-0 whistle repeatedly to warn the station staff. The Station Master must promptly admit the train into the station on a vacant line, and immediately inform the station in rear that the train has parted and that the rear portion may roll back towards the latter.

If however, the rear portion is following the front portion, the Station Master must attract the Guard's attention to apply wagon brakes and endeavor to bring it to a stand by the application of wagon brakes or by heaping up earth on the rails or other suitable means or divert it, if possible, to a vacant loop or siding line.

(d) If there is a banking engine in the rear, the Loco Pilot of which discovers the parting, he must bring the near portion to a stand at the same time repeatedly give-0-0 whistle to attract the attention of the leading engine Loco Pilot.

(e) If the Station staff notice a train running in two or more portions, they will endeavor to attract the attention of the Loco Pilot and the Guard by waving up and down a green hand signal by day and white light by night.

(f) As soon as the rear portion has come to a stand in the section, the guard must protect it, both in rear and in front, or if the front portion is out of sight, in accordance with G.R. 6.03. If there is a banking engine, the Loco Pilot of the banking engine will protect the rear and the Guard will protect in front of the train.

If both the portions have come to a stand on a single line section, the train Loco Pilot will depute Assistant Loco Pilot to protect in front and the guard will protect in rear. On a double line, if the adjacent line is fouled, that line must also be protected in accordance with the rules.

(g) If portion of the parted loads stops on a gradient then Loco Pilot and Guard will also take action according to S.R. 6.04/2.

(h) When both the portions of the parted train are brought to a stand and it is possible to couple them up, the Guard will be responsible for bringing the two portions together in a safe and proper manner.

(i) Do not attempt to recouple the parted load if the number of wagons in rear portion is 10 or less in four-wheeler stock and 5 or less in eight wheeler bogie stock. In such case, clear the load in two portions. In case where there is banking loco in rear, the load can be recoupled.

(j) When a train parts on its journey, the tonnage and number of vehicles/wagons of the train must be jointly checked by the guard and the Loco Pilot and also by the Station Master where the train is taken in two portions. This information must be embodied in the joint report.

6.09. Portion of train left in a block section-

(1) When a train stopped in a block section has to be divided in consequence of an accident or the inability of the engine to take the whole train forward, the Guard of the Train shall immediately take steps to protect the rear portion of his train in accordance with Rule 6.03.

(2) If the engine is capable of proceeding either with or without vehicles, the Guard shall, after taking action as provided for in sub-rule (1) and before uncoupling, put down the brakes and shall, if necessary, otherwise carefully secure the rear portion of the train to ensure its remaining stationary.

(3) When the Guard has taken action as provided for in sub-rule (2), he shall give a written permission to the Loco Pilot to uncouple and proceed to the next station and may. if he thinks fit, give him written instructions to return on the same line.

(4) On sections of the single line where token working is in force, the Loco Pilot shall, before leaving any portion of his train in a block section, hand over the token to the Guard from whom he shall obtain a written receipt. The guard shall retain the token until the block section has been cleared of all vehicles of his train.

(5) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, as soon as the engine, whether with or without vehicles is drawn forward, the Guard shall-

(a) Protect his train in the front also in accordance with Rule 6.03, and

(b) also see that a red light is shown on the front vehicle of the rear portion of the train.

(6) जब गाड़ी का अगला भाग ले जाया जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछले वाहन पर कोई पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या पिछला (टेल) बोर्ड नहीं लगाया जाएगा, किन्तु गार्ड उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति पत्र में उसका पूरा नंबर लिख कर देगा।

(7) यह जानते हुए कि पीछे के ब्लाक सेक्शन में अवरोध है किसी स्टेशन में प्रवेश करते ही लोको पायलट का सबसे पहला कर्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को इस बात की तत्काल चेतावनी दे। यदि स्टेशन के रास्ते में कोई केबिन पड़ता है तो केबिन के कार्यभारी (इन्चार्ज) रेल सेवक को भी इस बात की जानकारी दी जायेगी।

(8) जब उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुदेशों के अधीन इंजन को वापस लाना है तो गार्ड, इंजन आने तक ब्लाक सेक्शन में छोड़े गये गाड़ी के भाग के पीछे उपस्थित रहेगा और किसी भी अनुगामी गाड़ी को अपने कार्यभार (चार्ज) वाले किसी वाहन को हटाने की अनुमति नहीं देगा।

(9) (क) लोको पायलट अपने इंजन को अकेला या वाहनों सहित उसी लाइन पर तब तक वापस नहीं लायेगा जब तक कि उपनियम (3) के आधीन गार्ड से उसे ऐसा करने के लिये लिखित अनुदेश नहीं मिल जाते।

(ख) इसके अतिरिक्त लोको पायलट बहु लाइनों वाले सेक्शन में स्टेशन मास्टर से एक लिखित प्राधिकार लेगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेलपथ के जिस भाग पर से उक्त लोको पायलट को वापस लौटना है उस पर कोई अन्य गाड़ी न लाई जाए न ही उसे पार किया जाए।

(ग) स्टेशन मास्टर, इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पहले, उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक आश्वासन प्राप्त करेगा, जिनके पास विपथन सुविधाएं हैं और परिस्थितियों की सूचना नियंत्रक को भी देगा।

(10) दोहरी लाइन या बहु लाइनों वाले स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन लोको पायलट संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहां तक लौटा ले जाएगा जहां से पार करके वह उस लाइन पर पहुंच सकता है, जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और फिर 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 को ले जाएगा।

(11) यदि लोको पायलट लिखित अनुदेशों के अधीन दोहरी लाइन सेक्शन में यातायात दिशा के विरूद्ध इकहरी लाइन सेक्शन में स्थापित यातायात दिशा के विरुद्ध जाता है तो वह सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और निर्धारित कोड में बार–बार सीटी बजाता रहेगा।

स.नि.6.09/1. <u>दो या अधिक भागों में विभक्त गाड़ी का संचालन</u> –

(क) जब किसी दुर्घटनावश या जब इंजन संपूर्ण गाड़ी को आगे न ले जा सके और इसके फलस्वरूप कोई गाड़ी ब्लाक सेक्शन में रूक जाये, तो उस गाड़ी का लोको पायलट चार छोटी (0000) सीटियां बार–बार बजायेगा और गार्ड सामान्य नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी का बचाव करने के लिये तुरंत कदम उठायेगा।

(ख) (i) गाड़ी का बचाव करने के बाद गार्ड लोको पायलट से परामर्श करेगा, और यदि इंजन अकेला या आंशिक लोड के साथ जाने में समर्थ हो तो गार्ड इंजन से अलग किये जाने वाले वाहनों के कम से कम 50 प्रतिशत वाहनों या 10 वाहनों (जो भी अधिक हो) के हाथ ब्रेक कसने के लिये कदम उठायेगा और साथ ही ब्रेकयान का हाथ ब्रेक भी लगायेगा। यह कार्य गाड़ी को दो भागों में बांटने या गाड़ी से इंजन अलग करने से पहले ही कर लेना चाहिए। लोको पायलट को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पर्याप्त वैगनों के हैण्ड ब्रेक पिन डाउन कर दिये गये हैं।

(ii) एयर ब्रेक लोड में लोड दो भागों में बाटते समय जिस जगह से लोड काटना हो वहां दोनों ओर के वैगनों/कोचों के एंगल कॉक बन्द कर देना चाहिए एवं गाड़ी काटने के पश्चात् इंजन से अलग किये गये डिब्बों के ऐंगिल काक खोल देना चाहिए ताकि वे रोल डाउन न हो।

(ग) (i) गार्ड लोको पायलट को अगले स्टेशन तक जाने के लिये निर्धारित फार्म (टी/609) पर लिखित प्राधिकार देगा। इस प्राधिकार पत्र में इंजन के साथ जुड़े हुए वाहनों की कुल संख्या और लोड के अन्तिम वाहन पर अंकित वाहन नम्बर एवं मालिक रेलवे का नाम साफ–साफ लिखा होगा। इकहरी लाइन खण्ड पर लोको पायलट टोकन या लाइन क्लीयर टिकट जहां प्रयोग में लाये जाते हैं। गार्ड को सौंप देगा और गार्ड से इसकी पावती लेगा। गार्ड टोकन या लाइन क्लियर टिकिट को अपने पास उस समय तक रखेगा जब तक कि उसकी गाड़ी के सभी वाहन ब्लाक सेक्शन से न हटा दिये जायँ।

(ii) ज्यों ही इंजन बिना वाहन के या वाहनों के साथ आगे चला जाये त्यों ही गार्ड बचे हुए लोड के आगे लाल हाथ सिगनल लगा देगा और वह सामान्य नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी को आगे से बचाव करेगा।

(6) When the front portion of the train is taken forward, no tail lamp or tail board shall be placed on the rear vehicle of that portion of the train but the guard shall give its number in full in the written permission referred to in sub-rule (3).

(7) On entering a station with the knowledge that the block section in rear is obstructed, the first duty of the Loco Pilot is instantly to warn the station Master of this fact. If a cabin is passed on the way to the station, the railway servant in charge of the cabin shall also be informed of the fact.

(8) When, under written instructions referred to in sub-rule (3), the engine is to be brought back, Guard shall, until the arrival of the engine, continue to remain in rear of the portion of the train left in the block section and shall not permit a following train, if any, to move any of the vehicles under his charge.

(9) (a) The Loco Pilot shall not bring his engine, with or without vehicles back on the same line unless he has received written instructions under sub-rule (3) from the Guard to do so.

(b) In addition, on a multiple line section, the Loco Pilot shall also have a written authority from the Station Master, who shall ensure that no train is diverted on to or crossing the same line on that portion of the track over which the said Loco Pilot would be returning.

(c) The Station Master, before giving such written authority, shall obtain necessary assurances as prescribed by special instructions from the Station Master having diversion facilities and also inform the Controller of the circumstances.

(10) On double or multiple line sections, the Loco Pilot may, under instructions from the Station Master, take the train back on the proper line, according to the system of working, until he can cross on to the line on which he has left the rest of his train and may then proceed by that line and after attaching the engine shall work the train to the station to which he is directed.

(11) When moving under written instructions against the direction of traffic on a double line, or against the established direction of traffic on a single line, the Loco Pilot shall proceed cautiously and make frequent use of the prescribed code of whistle.

S.R. 6.09/1 Working of trains in two or more parts-

(a) When a train stops in a block section in consequence of an accident or the inability of the engine to take the whole train forward, the Loco Pilot of the train will give four short (0000) whistles repeatedly and the Guard will take immediate steps to protect the train in rear in accordance with G.R. 6.03.

(b) (i) After the train has been protected, the Guard will consult the Loco Pilot and if the engine, is capable of proceeding either light or with part of the load, the Guard will take immediate steps to pin down firmly hand brakes of at least 50% wagons of remaining load or 10 wagons (whichever is more) and also apply the hand brake in the brakevan. This must be done before the train is divided or the engine is uncoupled from the train. The Loco Pilot must ensure that hand brakes on an adequate number of wagons have been pinned down.

(ii) In air braked load close the angle cock of both the wagons/coaches from where the load is to be divided.

(c) (i) The Guard will give a written authority on the prescribed form (T/609) to the Loco Pilot to proceed to the next station, clearly stating the number of vehicles and also the painted number and the owning railway of the last vehicle of the load attached to the engine. On a single line section the Loco Pilot shall hand over the 'token' or the Line Clear Ticket, whichever in use, to the Guard and obtain a receipt from him. The Guard shall retain the token or the line Clear Ticket until the block section has been cleared of all the vehicles of his train.

(ii) As soon as the engine with/without vehicles is drawn forward, the Guard will place his red hand signal in front of the remaining load and then will protect load in front in accordance with G.R. 6.03.

(घ) (i) लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को गार्ड के पास उसकी सहायता के लिये छोड़ देगा जो सहायक लोको पायलट को हाथ सिगनल के साथ गाड़ी का पीछे से बचाव करने के लिये भेजेगा।

(ii) जब लोको पायलट बिना सहायक लोको पायलट के अलग किया हुआ लोड ले जा रहा है तब वह अगले ब्लाक स्टेशन तक सावधानी पूर्वक जायेगा।

(ड.) (i) अगले स्टेशन के करीब पहुंचते समय यह जानते हुए कि पिछला ब्लाक सेक्शन अवरोधित है लोको पायलट अपनी गाड़ी बाह्यतम सम्मुख कांटों पर रोकेगा और स्टेशन कर्मचारियों को चेतावनी देने के लिए कि वह अपूर्ण लोड के साथ आया है और पिछला ब्लॉक सेक्शन अवरोधित है –0–0 सीटी बजायेगा, ऐसे स्टेशन जहां पर कोई सम्मुख कांटें नहीं हैं, लोको पायलट अपनी गाड़ी बिना पिछला ब्लाक सेक्शन क्लियर किये केबिन के सामने खड़ी करेगा और निर्धारित सीटी बजायेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर परिस्थिति समझने के बाद शीघ्र ही सुनिश्चित करेगा कि पिछला ब्लाक सेक्शन क्लियर नहीं किया गया है, और दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर एवं खंड नियंत्रक को सूचित करेगा कि पिछला ब्लाक खण्ड अवरोधित है तब वह प्लेट फार्म केबिन से गाड़ी स्टेशन पर लेने के लिये "सब ठीक है" हाथ सिगनल बतायेगा।

(च) स्टेशन पर पहुंचने के बाद लोको पायलट और स्टेशन मास्टर गाड़ी की जांच करेगा कि वह सम्पूर्ण रूप से पहुंच गयी है।

(छ) छोड़े हुए लोड के लिये जब लोको पायलट लौटेगा, तब वह बाहर की ओर देखता रहेगा और इंजन सीटी का लगातार उपयोग करते हुए 25 कि.मी. प्र.घं. से अधिक गति से नहीं जायेगा।

(ज) जब लोको पायलट सेक्शन से बचे हुए लोड को लाने के लिये जायेगा तब स्टेशन मास्टर लोको पायलट के साथ गाड़ी के इंजन में एक प्वाइंट्समैन/पोर्टर नियुक्त करेगा। लोको पायलट उस स्थान की ओर जाते समय जैसे ही गार्ड का खतरा सिगनल देखेगा शीघ्र ही इंजन रोक लेगा इंजन के रूकने बाद गार्ड पटाखों को उठा लेगा, और इंजन उसे लोड की ओर पायलट करेगा।

(झ) ज्यों ही खंड में छूटा हुआ लोड लोको पायलट या गार्ड को दिखायी देना प्रारम्भ हो त्यों ही इंजन को रोक लिया जायेगा। गार्ड इंजन से उतर जायेगा और पैदल चाल से इंजन के आगे संरक्षित दूरी पर चलता हुआ इंजन को लोड तक पाइलट करेगा। पीछे की ओर बचाव करने के लिये गये सहायक लोको पायलट को बुला लिया जायेगा, वह बीच के पटाखे को उठाकर तीन पटाखें छोड़कर लौट आयेगा। एयर ब्रेक लोड में इंजन को लोड पर लगाते समय इंजन के एयर होज पाईप को वैगन/कोच के ऐंगिल काक बंद करने के पश्चात् एयर प्रेशर होज पाईप से जोड़ दिया जायेगा और तब लोको और वैगन/कोच के एंगल कॉक खोले जायेगें

(त्र) यदि खराबी या अन्य दूसरे कारणों से वही लोको पायलट नहीं लौट पाता है तब स्टेशन मास्टर द्वारा दूसरा इंजन "बिना लाइन क्लियर प्रस्थान आदेश" देकर भेजा जायेगा।

(ट) बहु लाइन सेक्शन पर स्टेशन मास्टर लोको पायलट को अवरूद्ध सेक्शन में जाने के लिये लिखित प्राधिकार पत्र देने से पूर्व मार्ग बदलने की सुविधाओं वाले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि वह अवरुद्ध लाइन पर किसी गाड़ी "अथवा इंजन को आने की अनुमति न दें। मार्ग बदलने की सुविधाएं रखने वाले स्टेशन मास्टर के साथ यह आश्वासन संदेशों के आदान प्रदान द्वारा किया जायेगा। इन संदेशों की पुष्टि प्राइवेट नम्बर द्वारा की जायेगी।

(ठ) यदि सवारी गाड़ी का इंजन सम्पूर्ण लोड को खींच सकने में असमर्थ है तो उस इंजन को गाड़ी से काटकर अलग नहीं किया जायेगा। बल्कि उसी गाड़ी में तब तक जुडा रखा जायेगा जब तक सहायक इंजन न आ जाये। सा.नि.6.03 के अनुसार गाड़ी का पीछे से बचाव कर लेने के बाद यदि पोर्टेबल फील्ड टेलिफोन पर नियंत्रक को सूचित न किया जा सके तो सहायक लोको पायलट को एक लिखित संदेश के साथ सहायता मांगने के लिए सबसे नजदीक के ब्लाक स्टेशन पर भेजा जायेगा।

(ड़) ब्लाक सेक्शन साफ करने से पहले स्टेशन मास्टर गार्ड से संपूर्ण गाड़ी पहुँचने के सम्बन्ध में सुनिश्चित करने के लिए मीमो लेगा।

6.10. आग लगना –

(1) यदि कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानि या सम्पत्ति को क्षति पहुंचने की संभावना है तो वह जीवन व सम्पत्ति की रक्षा के लिये और आग को फैलने से रोकने तथा उसे बुझाने के लिये, यथा संभव, सभी उपाय करेगा।

(2) यदि आग किसी विद्युत उपस्कर में या उसके साथ आस पास 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 बिजली सप्लाई तुरन्त काट देगा।

(3) आग लगने की हर घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जायेगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्रवाई करेगा।

(d) (i) The Loco Pilot will send his Assistant Loco Pilot to the Guard who will depute him with hand signals to protect the remaining load in rear.

(ii) The Loco Pilot while working part load, without Assistant Loco Pilot on engine should proceed cautiously up to the next block station.

(e) (i) On approaching the Station ahead with the knowledge that the block section behind is obstructed, the Loco Pilot must stop at the outermost facing points and give (-0-0) whistles repeatedly to warn the station staff that only a part of load has arrived and that the section behind is obstructed.

At stations where there are no facing points, the Loco Pilot shall stop opposite station/Cabin without clearing the block section in rear and give the prescribed whistle code.

(ii) The Station Master after understanding the situation will take immediate steps to ensure that the block section in rear is not cleared and advise the Station Master at the other end of the obstructed block section and the Section Controller. He should then exhibit 'All-Right' hand signal from the platform/Cabin for the train to be admitted into the station.

(f) On arrival at the station, the Loco Pilot and the Station Master must jointly check load to see that it has arrived complete.

(g) When returning to pick up the load left in section, the Loco Pilot must keep a sharp lookout and proceed cautiously at a speed not exceeding 25 kilometers per hour making frequent use of the engine whistle.

(h) Station Master will depute one Pointsman/Porter with the Loco Pilot of the train engine, while returning to pick up remaining portion of the load. Loco Pilot will immediately stop his engine at the site where the Guard is displaying the red signal. After stopping of engine, Guard will pick up detonators and pilot the engine by riding on it towards the load.

(i) As soon as the portion of the load left in the section is either sighted by the Guard or Loco Pilot, the engine will be brought to a halt. The guard will get down from the engine and pilot the engine onto the load walking at a safe distance ahead of the engine. The Assistant Loco Pilot deputed to protect the train in rear will be recalled. He will return leaving 3 detonators on the line and picking up the intermediate detonator.

(j) If the same Loco Pilot could not be returned, another engine will be sent by Station Master under authority to proceed without line clear.

(k) On multiple line section, the Station Master, before giving written permission to the Loco Pilot authorising him to proceed in the obstructed section, shall advise the station Master of the stations having diversion facilities, not to permit any train or engine on the obstructed line. This assurance shall be under the exchange of messages with such station Masters having diversion facilities. This message will be supported by private number.

(l) If the engine of a passenger train is unable to haul the full load, it will not be detached but will remain coupled up to the train until an assisting engine arrives. After the train has been protected in rear in accordance with G.R. 6.03, and if information cannot be conveyed to the Section Controller on the Field Telephone, the Assistant Loco Pilot will be sent to the nearest block station with a written message for assistance.

(m) Before clearing back section the Station Master will confirm in writing with the Guard that complete load has arrived.

6.10. Fire -

(1) A railway servant noticing a fire, likely to result in loss of life or cause damage to property, shall take all possible steps to save life and property, to prevent it from spreading and to extinguish it.

(2) In case the fire is on or adjacent to any electrical equipment, the railway servant shall, if he is competent in handing electrical equipment and specially trained for the purpose, have the affected part immediately isolated from its source of supply of electrical energy.

(3) The occurrence of a fire shall, in every case, be reported to the nearest Station Master by the most expeditious means and Station Master shall take such action as may be prescribed by special instructions.

स.नि.6.10/1. <u>गाडियों में आग लगना</u> –

(क) यदि गाड़ी के किसी भाग में आग लगने का पता चले तो गाड़ी खड़ी करनी चाहिए एवं जले वाहन या वाहनों को गाड़ी के अन्य वाहनों से अलग कर देना चाहिए तथा आग को बुझाने के लिये अविलम्ब सभी प्रयास करने चाहिए।

(ख) जिस स्थान पर आग लगने का पता चला हो, यदि वहां से थोड़ी ही दूरी पर पानी उपलब्ध है और यदि उस स्थान तक जलते वाहन को ले जाना सुरक्षित समझा जाय तो ऐसा किया जा सकता है जहां तक संभव हो, जलते वाहन को तब आगे ले जाना चाहिए जब उससे पिछला भाग काटकर अलग कर दिया गया हो। फिर भी बहुत कुछ वाहन में लदे माल, आग के फैलाव और दूसरे वाहनों के भी आग पकड़ने की संभावना पर निर्भर करेगा। ऐसे मामलो में गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को अपने विवेकानुसार कार्रवाई करनी चाहिए।

(ग) जब सवारी गाड़ी में आग लगने का पता चले, तो सबसे पहले यात्रियों की संरक्षा के प्रति अवश्य ध्यान देना चाहिए और जब डाकयान या वाहन में आग लगी हो तो 'डाक' को आग से बचाने के लिये भरसक प्रयत्न करना चाहिए।

स.नि.6.10/2. <u>विद्युत इंजनों में आग लगना</u> –

(1) (क) किसी कर्षण बिजली उपस्कर के किसी भी भाग पर आग लगने पर, यदि प्रभावित भाग वितरण प्रणाली से अपने आप अलग नहीं हो गया हो तो उसे वितरण प्रणाली से अलग कर दिया जायेगा यदि फिर भी बगल वाले सप्लाई पोस्टों से बिजली मिलते रहने के कारण चिनगारी जारी रहे तो बिजली का इस प्रकार मिलना या तो दूरवर्ती या स्थानीय रूप से स्विचों को प्रचालित करके रोक दिया जायेगा। आग बुझाने के लिये रखे गये अग्निशामकों द्वारा आग बुझायी जायेगी। कर्षण पावर नियंत्रक को तत्काल इस बात की सूचना दे दी जायेगी कि आग किस प्रकार की है और आग ने बिजली की सप्लाई को कहां तक प्रभावित किया है।

(ख) यदि कोई अनधिकृत व्यक्ति यह देखे कि कर्षण बिजली उपस्कर में या उसके बगल के किसी स्थान में आग लगी हुई है, तो वह आग बुझाने का कोई प्रयास नहीं करेगा, लेकिन वह आपाती टेलीफोन पर कर्षण पावर नियंत्रक को या समीपवर्ती स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर को तत्काल इस बात की सूचना देगा यदि कोई गैंगमेट/गैंगमैन देखे कि कर्षण बिजली के उपस्कर या उसके बगल के स्थानों में आग लगी हुई है वह उपर्युक्त काम के अलावा गुजरने वाली गाड़ी या ट्राली को भी सूचित करेगा। जिसके बाद गाड़ी का गार्ड/लोको पायलट अथवा ट्राली में बैठा हुआ व्यक्ति सामान्य नियम 6.10 के अनुसार, जैसे भी स्थिति हो, कार्रवाई करेगा। यदि वहां एक से अधिक गैंगमैन हो, तो दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों या केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों या केबिन मास्टरों को इस बात की सूचना दी जायेगी। ऐसी सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक मास्टर या केबिन मास्टर कर्षण शक्ति नियंत्रक को तत्काल इस बात की सूचना देगा। कर्षण उपस्कर का प्रभावित भाग अलग करने और इन नियमों के अनुसार आग बुझाने का प्रबंध करेगा। यदि आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर गाड़ियों का प्रभावित सेक्शन की ओर जाना रोक देगा।

(2) (क) बिजली के इंजन में आग लगने पर, लोको पायलट सर्किट ब्रेकर को स्विच आफ कर देगा और पैन्टोग्राफ को नीचे झुका देगा। इसके बाद गाड़ी तुरंत खड़ी कर दी जायेगी।

(ख) प्रभावित सर्किटों में बिजली की सप्लाई बंद कर देने के बाद, लोको पायलट आग बुझाने के लिये आवश्यक कार्रवाई करेगा।

(ग) यदि उपयुक्त उपायों से आग न बुझाई जा सके, तो लोको पायलट आपात टेलीफोन पर कर्षण शक्ति नियंत्रक को, ऊपरी उपस्कर के प्रभावित खंड को बिजली रहित करने की व्यवस्था करने के लिये सूचना देगा।

(घ) गार्ड आग बुझाने के लिये लोको पायलट की सभी संभव सहायता करेगा।

(ङ) प्रत्येक बिजली इंजन में, बिजली से आग लगने पर, इस्तेमाल के लिये अनुमोदित प्रकार के अग्निशामक रखे जायेंगे और लोको पायलट इन अग्निशामकों के स्थान और इनके उपयोग के बारे में पूरी पूरी जानकारी हासिल करेगा। किसी इंजन के आवधिक निरीक्षण के दौरान इन अग्निशामकों की इंजन निरीक्षण कर्मचारियों द्वारा भी जांच की जायेगी।

(3) आम तौर पर बिजलीयुक्त बिजली के उपस्कर में लगी हुई आग को बुझाने के किसी भी हालत में अग्निशामकों अथवा होज पाइप या बाल्टी से भरे हुए पानी का उपयोग नहीं किया जायेगा। यदि दमकल सेवाओं की आवश्यकता हो, तो दमकल को तब तक कार्य प्रारम्भ नहीं करने दिया जायेगा। जब तक कि आग के समीपवर्ती सभी बिजली उपस्करों को बिजली रहित न कर दिया गया हो।

S.R. 6.10/1. Fire on trains-

(a) Should any portion of a train be discovered to be on fire, it should be brought to a stand and burning vehicle or vehicles separated from the rest of the train, and every exertion made to put out the fire with the least possible delay.

(b) Should it be known that water is procurable within a short distance from the place where the fire is discovered and it is considered safe to run the burning vehicle on to that spot, this may be done. A burning vehicle as far as possible should not be moved unless the rear portion is detached. Much, however, would depend upon the nature of the contents of the vehicle, the extent of the fire, and the liability of other vehicles being also set on fire; the Guard and Loco Pilot of the train must exercise their discretion in such cases.

(c) When a fire is discovered in a Passenger train, the safety of passengers must first be attended to; and when a postal van or carriage is on fire every effort must be made to save the mails.

S.R.6.10/2. Fire on Electric Engines-

(I) (a) In the event of a fire on any part of any traction electrical equipment, the affected part shall first be completely isolated from the distribution system, if this has not been done automatically. If arising continues due to a feed from adjacent supply control posts, it shall be got interrupted either by remote or local operation of switches.

The Traction Power Controller shall be informed immediately of the nature of the fire and the extent to which it has affected supply.

(b) If any person notices a fire on or adjacent to traction electrical equipment, he shall make to attempt to extinguish the fire and shall report the occurrence to the Traction Power Controller by means of emergency telephone or the nearest Station/Cabin immediately. In the event of a Gangmate/Gangman noticing fire on or adjacent to traction electrical equipment he shall, in addition, inform any passing train or trolley. The Guard and/or Loco Pilot of the train or the occupant of the trolley shall then take action in accordance with General Rule 6.10 as the case may be. If there be more than one Gangman, the occurrence shall be reported to the Station Master on either side. A station Master, on receipt of such information, shall immediately inform the Traction Power Controller. The Traction Power Controller shall arrange for isolation of the affected portion of the equipment and for extinguishing the fire in accordance with these rules. If necessary, the Station Master should prevent the movement of trains towards the affected Section.

(2) (a) In the event of fire on an electric engine, the Loco Pilot shall immediately switch 'Off' the circuit breaker and lower the pantograph. The train shall then be brought to a stop at once.

(b) After cutting off electric supply to the affected circuits the Loco Pilot shall take necessary action to put out the fire.

(c) If fire cannot be extinguished by the above means, the Loco Pilot shall advise the Traction Power Controller through the emergency telephone to arrange for the affected section of the overhead equipment to be made dead.

(d) The Guard shall give all possible assistance to the Loco Pilot in putting out the fire.

(e) Fire extinguisher of an approved type for use on electrical fires shall be provided on each electric engine and the Loco Pilot shall make himself familiar with the location and use of these extinguishers. During the periodical inspection of locomotive the extinguishers shall be examined by the locomotive inspection staff.

(3) Ordinary fire extinguishers or water from a hose pipe or bucket shall on no account be used to extinguish fires on live electrical equipment. if the services of the fire brigade are required, the brigade shall not be allowed to commence operations until all electrical equipment in the vicinity of the fire has been made dead.

(4) अग्निशामकों को इस्तेमाल करने के बाद उन्हें अतिशीघ्र बदलकर उनके स्थान पर दूसरे अग्निशामक लिये जायेंगे या उन्हें फिर से चार्ज कर दिया जायेगा।

(5) स्विचिंग स्टेशनों और सिगनल केबिन में रेत बर्तन रखे गये हैं। कार्यभारी पर्यवेक्षी कर्मचारियों को देखना चाहिए कि रेत सूखी रहे और इसमें कूड़ा न हो तथा उसका उपयोग किसी अन्य काम के लिये न किया जाए।

6.11. स्टेशन से वाहनों का निकल भागना – 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 कार्रवाई करेगा।

स.नि.6.11/1. <u>वाहनों का निकल भागना</u> –

(क) स्टेशन के वाहन के निकल भागने पर स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित कार्यवाही अवश्य करनी चाहिए

(i) जिस दिशा की ओर वाहन निकल भागा हो उस दिशा के स्टेशन को ब्लाक उपकरणों पर, जहां लगे हो, निर्धारित सिगनल तुरन्त भेजने चाहिए और उसे टेलीफोन पर भी सूचना देनी चाहिए। नियंत्रक को भी तुरंत सूचना देनी चाहिए।

(ii) उस दिशा की ओर जाने वाली किसी गाड़ी को रोकने के लिये सभी सिगनलों को 'आन' स्थिति में तब तक के लिये करना चाहिए, जब तक कि यह पता न लग जाये कि लाइन क्लियर हो गयी है।

(iii) दोहरी लाइन सेक्शन पर यदि वाहन गलत मार्ग पर निकल भागा हो, तो उस दिशा की ओर सही लाइन पर से जाने वाली गाड़ियों को तब तक रोक रखना चाहिए जब तक यह मालूम न कर लिया जाए कि निकल भागने वाला वाहन निकटवर्ती मार्ग का उल्लंघन तो नहीं कर रहा है।

(ख) सिगनल प्राप्त करने वाले स्टेशन मास्टर को तत्परता के साथ निम्नलिखित कार्रवाई करनी चाहिए।

(i) जिस दिशा से वाहन निकल भागा हो उस दिशा की ओर जाने वाली सभी गाड़ियों को रोकने के लिये सभी सिगनलों को तुरंत तब तक के लिये 'आन' कर देना चाहिए जब तक यह पता न लगा दिया जायं कि मार्ग क्लियर है।

(ii) यदि निकल भागने वाले वाहन के सामने की ओर से गाड़ी सेक्शन में आ रही हो तो सामने की गाड़ी को, यदि कोई लाइन क्लियर, हो तो तुरंत ले लेना चाहिए और तब निकल भागने वाले वाहन को रोकने अथवा उसका मार्ग बदलने के लिये कदम उठाने चाहिए।

(iii) दोहरी लाइन सेक्शन पर यदि निकल भागने वाला वाहन गलत लाइन पर आ रहा है तो उस दिशा की ओर जाने वाली गाड़ियों को तब तक के लिये रोक देना चाहिए जब तक कि यह पता न लगा लिया जाए कि निकल भागने वाला वाहन निकटवर्ती मार्ग उल्लंघन तो नहीं कर रहा है।

(iv) उस निकल भागने वाले वाहन को रोकने के लिये पटरियों को मिट्टी या छोटे पत्थरों से अधिक दूरी तक ढक देने या निकल भागने वाले वाहनों को खाली लूप या साइडिंग में दाखिल करने या उसके रास्ते में स्लीपर रख उसे पटरी से उतार देने आदि के वे उपाय काम में लाने चाहिए जो उन परिस्थितियों के अन्तर्गत सबसे अधिक उचित हो।

(v) जिन वाहनों में यात्री बैठे हों उसे, जहां तक संभव हो, न तो पटरी से उतारना चाहिए और न उसे डिरेलिंग साइडिंग की तरफ ही मोड़ना चाहिए यदि अगला ब्लाक सेक्शन क्लियर हो और लाइन ढाल पर न हो तो वाहन को स्टेशन पर बिना रुके सीधे आगे जाने दिया जा सकता है तथा अगले स्टेशन को 'डिब्बा निकल भागा है'' सिगनल अवश्य देना चाहिए।

(vi) यदि स्टेशन मास्टर निकल भागने वाले वाहन को रोकने में असमर्थ हो तो उसे ''डिब्बा निकल भागा है'' सिगनल जिस दिशा में वाहन भाग रहा हो, उस दिशा के अगले स्टेशन को दोहरा देना चाहिए।

(vii) यदि गाड़ी का कोई भाग या ब्रेकयान निकल भागा हो तो गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये स्टेशन मास्टर को रेल पथ पर तीन पटाखे अवश्य रख देना चाहिये।

(ग) सेक्शन के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टर, वाहन को खोजने के लिये सक्षम रेल कर्मचारियों को तैनात करेंगे और यह पता लगा लेने के पश्चात् कि वाहन रुक गया है और उसे स्थिर कर दिया गया है, परस्पर परामर्श करके वाहन को वापस समीपस्थ स्टेशन लाने के लिये सेक्शन में सहायता भेजेंगे।

(4) Fire extinguisher which have been used shall be replaced or recharged with the least delay.

(5) Stand-bins are provided at switching stations, stations and signal cabins. The supervisory official incharge must see that the sand is kept dry and clear of rubbish, and is not used for any other purpose.

6.11. Vehicles escaping from station-If any vehicle escapes from a station, the Station Master shall take immediate steps to warn the other stations or persons concerned, as far as practicable, to prevent an accident.

S.R. 6.11/1. Vehicles escaping-

(a) In the event of a vehicle escaping from a station, the Station Master must-

(i) Immediately advise the station in the direction in which the vehicle has escaped by sending the prescribed signals on the block instruments, where provided, and also advise him on the telephone, the Section Controller must also be advised immediately.

(ii) Put back all signals to 'On' stop any train proceeding in that direction until it has been ascertained that the road is clear.

(iii) on a double line section, if the vehicle has escaped on the wrong road stop trains proceeding in that direction on the right road, until it has been ascertained that the escaped vehicle is not fouling the adjacent road.

(b) The Station Master who has received the signal must act promptly as follows-

(i) He must immediately place all signals at 'On' to stop any train proceeding in the direction from which the vehicle has escaped, until it has been ascertained that the road is clear.

(ii) If there is an approaching train in the section in front of the runaway vehicle, he should admit the train in front immediately, if a line is clear, and then take steps to stop or divert the runaway vehicle.

(iii) On a double line section, if the escaped vehicle is approaching on the wrong road, he must detain trains proceeding in that direction until it has been ascertained that the runaway vehicle is not fouling the adjacent road.

(iv) He must also take such measures as may be most expedient under the circumstances for stopping the escaping vehicle by covering the rails heavily with earth or small stones for as great a distance as possible or turning the runaway vehicle into a clear loop or siding or derailing it by placing a sleeper in its path.

(v) As far as possible, the vehicle containing passengers should not be derailed or turned into a derailing siding. If the block section ahead is clear and the line is not on a falling gradient, the vehicle may be allowed to run through the station and the 'Vehicle running away' signal must be given to the station ahead.

(vi) If the Station Master is unable to stop the runaway vehicle, he must repeat the 'Vehicle running away' signal to the next station in the direction in which the vehicle is escaping.

(vii) If a portion of a train or a brakevan has run away, the Station Master must place three detonators on the track to attract the attention of the Guard.

(c) The Station Master at both ends of the section will depute competent railway servants to make a search for the vehicle and after it is ascertained that the vehicle has come to a stand and has been secured, send assistance into the section to bring the vehicle back or to the nearest station in consultation with each other.

अध्याय – 7

संचालन पद्धतियाँ

7.01. संचालन पद्धतियाँ –

(1) स्टेशनों के बीच चलने वाली सभी गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित किसी एक पद्धति के अनुसार किया जायेगा, अर्थात्:

(क) पूर्ण ब्लाक पद्धति,

(ख) स्वचालित ब्लाक पद्धति,

(ग) अनुगामी गाड़ी पद्धति,

(घ) पायलट गार्ड पद्धति,

(ड़) ट्रेन–स्टाफ तथा टिकट पद्धति, या

(च) केवल एक गाड़ी पद्धति।

(2) प्रत्येक रेल पर पूर्ण ब्लाक पद्धति तथा स्वचालित ब्लाक पद्धति का प्रयोग किया जाएगा। किन्तु उप नियम (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। प्रत्येक पद्धति का प्रयोग उसको लागू उन शर्तों के अधीन किया जायेगा जो इन नियमों में वर्णित है।

7.02. सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित साधारण नियमों को 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।

स.नि.7.02/1. जहाँ पर अन्यथा कहा गया हो उसे छोड़कर सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी सहायक नियम इन नियमों में वर्णित कार्य संचालन पद्धति में भी लागू होंगे।

CHAPTER-VII

SYSTEMS OF WORKING

7.01 Systems of working-

(1) All trains working between stations shall be worked on one of the following systems, namely-

(a) the Absolute Block System,

(b) the Automatic Block System,

(c) the Following Trains System,

(d) the Pilot Guard System,

(e) the Train-Staff and Ticket System, or

(f) the One Train Only System.

(2) The Absolute Block and the Automatic Block Systems alone shall be used on every railway, except any railway or portion of a railway on which the use of any other system of working mentioned in sub rule (i) may be sanctioned under special instructions subject to the conditions applicable to each system as described in these rules.

IndiaCode

7.02 Applicability of General Rules referring to the working of signals and trains- All rules referring to the working of signals and trains also apply to the system of working detailed in these rules, except where otherwise provided.

S.R. 7.02/1. All subsidiary Rules referring to the working of signals and trains also apply to the system of working detailed in these rules except where otherwise provided.

अध्याय – 8

पूर्ण ब्लाक पद्धति

क. आवश्यक बातें

8.01. पूर्ण ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें –

(1) जहां गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लाक पद्धति पर होता है, वहाँ :–

(क) किसी भी गाड़ी को ब्लाक स्टेशन से चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आगे के ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल जाता।

(ख) दोहरी (डबल) लाइनों पर ऐसा लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि जिस ब्लाक स्टेशन पर लाइन क्लियर दिया जाता है उसके प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन क्लियर (साफ) नहीं है।

(ग) इकहरी (सिंगल) लाइनों पर लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि लाइन क्लियर देने वाले ब्लाक स्टेशन पर लाइन, उसी दिशा में जाने वाली गाड़ियों से केवल प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर नहीं है और लाइन क्लियर पाने वाले ब्लाक स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी क्लियर नहीं है।

(2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिए गए हैं, उपनियम (1) के खंड (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 सिगनल व्यवस्था में, 180 मीटर।

स.नि.8.01 / 1. <u>लॉक और ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें</u>–लॉक और ब्लॉक पद्धति के लिए निम्नलिखित बातें आवश्यक हैं–

(क) जब तक अगले ब्लाक स्टेशन से ''लाइन क्लियर'' प्राप्त न हो जाए तब तक अंतिम रोक सिगनल को 'ऑफ' करना संभव न होगा।

(ख) जैसे ही गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करेगी अंतिम रोक सिगनल स्वतः 'ऑन' स्थिति में हो जायेगा।

(ग) अगले ब्लॉक स्टेशन द्वारा ''लाइन क्लियर'' देना तब तक सम्भव नहीं होगा जब तक कि ठीक पहले जाने वाली संपूर्ण गाड़ी पूरे ब्लॉक ओपरलैप को पार न कर गई हो तथा सम्बन्धित आगमन सिगनल पुनः ऑन न कर दिये गये हों।

<u>टिप्पणी:</u> लॉक एवं ब्लॉक पद्धति, पूर्ण ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत, सिगनलिंग की वह पद्धति है जिसमें गाड़ियों का पारण (पैसेज) ब्लॉक उपकरण को विद्युतीय रुप में नियंत्रित करता है, तत्पश्चात् जो (ब्लॉक उपकरण) सिगनलों को विद्युतीय रूप में नियंत्रित करता है।

ख. लाइन क्लियर देने की शर्तें

8.02. 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें– इकहरी अथवा दोहरी लाइन (ए) क्लास स्टेशन पर 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 सिगनल फिर से 'ऑन' नहीं कर दिए गए है।

(ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक क्लियर नहीं है तथा

(घ) उक्त लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी काँटे सही ढंग से सेट नहीं कर दिए गए हैं और सभी सम्मुख काँटों पर ताला नहीं लगा दिया गया है।

8.03. 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें –

(1) दोहरी (डबल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक क्लियर 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 दिए गए है, और,

(ग) लाइन –

(i) द्वि संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशन पर, निकट (होम) सिगनल तक क्लियर नहीं है, अथवा

CHAPTER-VIII

THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM

A. Essentials

8.01 Essentials of the Absolute Block System-

(1) where trains are worked on the Absolute Block system-

(a) No train shall be allowed to leave a Block Station unless Line Clear has been received from the block station in advance, and

(b) On double lines such Line Clear shall not be given unless the line is clear, not only up to the first stop signal at the block Station at which such Line Clear is given, but also for an adequate distance beyond it;

(c) On single line such Line Clear shall not be given unless the line is clear of trains running in the same direction, not only up to the first Stop signal at the Block Station at which such Line Clear is given, but also for an adequate distance beyond it, and is clear of trains running in the direction towards the block station to which such Line Clear is given.

(2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in clause (b) & (c) of sub-rule (1) shall not be less than-

(a) 400 meters in case of two-aspect lower quadrant signalling or two-aspect colour light signalling, and

(b) 180 meters in case of multiple-aspect signalling or modified lower quadrant signalling.

S.R.8.01/1. Essentials of the Lock & Block system- The following are the essentials of the Lock & block system-

(a) It shall not be possible to take 'Off' last Stop signal until 'Line Clear' has been received from the Block station in advance.

(b) The last stop signal should immediately be replaced at 'On' automatically as soon as the train enters the Block section.

(c) It shall not be possible to grant line clear by the Block station in advance unless the last preceding train has passed the block overlap complete and relevant reception signals have been replaced to "On".

Note- Lock and Block system is a system of signalling in absolute block System, wherein the passage of trains electrically controls the block instrument, which in turn electrically controls the signals.

B. Conditions for Granting Line Clear

8.02. Conditions for granting Line clear at a class 'A' station-At a class 'A' station on single line or double line, the line shall not be considered cleared and Line Clear shall not be given, unless

(a) the whole of the last preceding train has arrived complete;

(b) all signals have been put back to 'On' behind the said train;

(c) the line on which it is intended to receive the incoming train is clear up to the Starter; and

(d) all points have been correctly set and all facing points have been locked for the admission of the train on the said line.

8.03. Conditions for granting Line clear at a class 'B' station-

(1) At a class 'B' station on double line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless-

(a) the whole of the last preceding train has arrived complete;

(b) all necessary signals have been put back to 'On' behind the said train; and

(c) the line is clear-

(i) at stations equipped with two-aspect signalling-up to the Home signal, or

(ii) बहु संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर वाह्यतम सम्मुख काँटो तक अथवा ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड तक (यदि कोई लगा है) क्लियर नहीं है।

(2) इकहरी लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक क्लियर 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, तथा

(ग) लाइन क्लियर है :–

(i) द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक,

अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान या निकट सिगनल तक,

अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल या निकट सिगनल नहीं है तो वाह्यतम सम्मुख काँटों तक,

(ii) बहु–संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर:–
स्टेशनों पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम सिरे की तरफ के शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल (यदि कोई है) तक,

अथवा

यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है तो वाह्यतम सम्मुख काँटों तक।

टिप्पणी : 'बी' क्लास के इकहरी लाइन वाले स्टेशन पर यदि दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन को लाइन क्लियर दे दिया गया है तो इस नियम में किसी गाड़ी को, उसके विपरीत दिशा में बिना रूके प्रवेश करने के लिए मनाही नहीं है परन्तु यह तब, जब द्वि–संकेती सिगनल व्यवस्था अथवा संशोधित लोअर कवाइड्रेंट सिगनल व्यवस्था में निकट सिगनल और बाह्यतम सम्मुख काँटों के बीच की दूरी पर तथा बहु–संकेती सिगनल व्यवस्था अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रट सिगनल व्यवस्था में निकट सिगनल और बाह्यतम सम्मुख काँटों के बीच की दूरी लाइन क्लियर देने की शर्तों से संबंधित नियम 8.01 में निर्धारित पर्याप्त दूरी और नियम 3.40 में गाड़ी के प्रवेश के लिए निकट सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तों के अन्तर्गत निर्धारित पर्याप्त दूरी के जोड़ से कम नहीं है, चाहे नियम 3.32 के उपनियम (1) में निर्धारित शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं भी लगाया गया है। इस अध्याय के अन्त में दिये गये दृष्टांत चित्र देखें।

8.04. 'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्ते – इकहरी लाइन अथवा दोहरी लाइन पर द्वि–संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिंग्नल व्यवस्था वाले 'सी' क्लास स्टेशनों पर, लाइन तब तक क्लियर नहीं समझी जायेगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दी जायेगी, जब कि –

(क) ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे चली गई है और यात्रा जारी रखे हुए है, तथा

(ख) पिछली गाड़ी के लिए "ऑफ" किए गए समस्त सिगनल उक्त गाड़ी के जाने के बाद फिर से 'ऑन' कर दिए गए है।

परन्तु यह तब है, जब इकहरी (सिंगल) लाइन पर, दूसरे सिरे के ब्लाक स्टेशन से ब्लाक हट की ओर विपरीत दिशा से चलने वाली गाड़ियों से भी लाइन क्लियर है।

ग. अवरोध – दोहरी लाइन

8.05. दोहरी लाइन के ब्लाक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध –

(1) 'क' श्रेणी ("A"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) 'ख' श्रेणी ("B' क्लास) स्टेशन – जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु तब, जबकि आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाए।

(3) जब किसी ऐसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन काँटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पार करना है।

(ii) at stations equipped with multiple aspect signalling or modified lower quadrant signalling up to the outermost facing point or the Block Section Limit Board (if any).

(2) At a class 'B' station on single line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless-

(a) the whole of the last preceding train has arrived complete;

(b) all necessary signals have been put back to 'On' behind the said train; and

(c) the line is clear-

(i) at stations equipped with two-aspect signalling-up to the Shunting Limit Board or Advanced Starter (if any) at the end of the station nearest to the expected train,

or

up to the home signal if there is no Shunting Limit Board or Advanced Starter,

or

up to the outermost facing point if there is no Shunting Limit Board or Advanced Starte or Home signal;

(ii) at stations equipped with multiple-aspect signalling or modified lower quadrant siganlling-up to the Shunting Limit Board or Advanced Starter (if any) at the end of the Station nearest to the expected train,

or

up to the outermost facing point if there is no Shunting Limit Board or Advanced Starter.

Note : At a class 'B' single line station, this rule does not forbid direct reception of a train from one side, when Line Clear has been given to the block station on the other side provided the distance between the Outer signal and outermost facing points in two-aspect siganalling, and between the Home signal and outermost facing point in multiple-aspect signalling, or modified lower quadrant signalling is not less than the sum total of the adequate distances prescribed in Rule 8.01 in regard to conditions for granting Line Clear and Rule 3.40 in regard to conditions for taking 'Off' Home signal for the admission of a train even where Shunting Limit Boards or Advanced Starter have not been provided as prescribed in sub-rule (1) of Rule 3.32. See illustrative diagrams at the end of this chapter.

8.04. Conditions for granting Line clear at a class 'C' station- At a class 'C' station on single line or double line in two aspect, multiple aspect or modified lower quadrant signalling the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless-

(a) the whole of the last preceding train has passed complete at least 400 meters beyond the Home signal and is continuing its journey; and

(b) all signals taken 'Off' for the preceding train have been put back to 'On' behind the said train; provided that on a single line, the line is also clear of trains running in the opposite direction towards the Block Hut from the Block stations at the other end.

(C) Obstruction-Double Line

8.05. Obstruction on double line at a block station when a train is approaching-

(1) Class 'A' station - When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the Home signal, or, on the line on which it is intended to admit the train up to the starter pertaining to the said line.

(2) Class 'B' station - When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the station section but shunting within the station section may go on continuously, provided the necessary signals are kept at 'On'.

(3) When signals have been taken 'Off' for an approaching train on a line, which is not isolated, no shunting movement shall be carried on towards the points over which the incoming train will pass.

स.नि.8.05/1. आनेवाली गाडी के मार्ग में अवरोध –धुंध कोहरे एवं तूफानी मौसम में एवं जब दृश्यता खराब हो,सा.नि.8.05(2) के अन्तर्गत शंटिंग की अनुमति नहीं है।

स.नि.8.05/2. सामान्य नियम 8.05 की मद 3 में उल्लिखित काँटों में दूर सिरे के काँटे भी सम्मिलित है।

स.नि.8.05/3. स.नि. 5.16/1 को देखें।

8.06. दोहरी (डबल) लाइन वाले ब्लाक सेक्शन में अवरोध :–

(1) यदि लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(2) पिछले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण से अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन क्लियर नहीं है और ब्लाक बैक नहीं कर दिया गया है।

(3) अगले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण से अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन क्लियर नहीं है और ब्लाक फारवर्ड नहीं कर दिया गया है।

परन्तु यदि अगला ब्लाक 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 उतार–चढ़ाव का ध्यान रखते हुए, विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है और जैसे ही गाड़ी के अगले ब्लाक स्टेशन पर पहुँचने की सूचना मिलती है वैसे ही लाइन को, यदि वह तब तक अवरूद्ध है, ब्लाक फारवर्ड कर दिया जाएगा।

टिप्पणी : नियम 8.14 भी देखें।

स.नि.8.06/1.

(क) जब कभी पिछले अथवा ब्लाक सेक्शन में शंटिंग की अनुमति दी जाए तो स्टेशन मास्टर, जैसी भी स्थिति हो, पिछली/अगली लाइन को ब्लाक करने के बाद निर्धारित फार्म (टी/806) पर एक प्राधिकार पत्र जारी करेगा और लोको पायलट को शंटिंग करने हेतु सेक्शन में प्रवेश करने के लिए प्राधिकृत करेगा। ब्लाक सेक्शन में शंटिंग पूरी हो जाने के बाद लोको पायलट इस प्राधिकार पत्र को स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा जो इसे मूल प्रति के साथ चिपका देगा।

(ख) जब स्टेशन से दूर जा रही गाड़ी से घिरे हुए ब्लाक सेक्शन में शंटिंग की अनुमति दी जाती है तो ऐसे शंटिंग करने के लिए भी फार्म टी/806 पर प्राधिकार पत्र दिया जायेगा। जब शंट सिगनल जो अंतिम रोक सिगनल के नीचे लगाया गया है, को शंटिंग के लिए 'ऑफ' किया गया हो तो इस प्राधिकार को जारी करने की आवश्यकता नहीं है।

घ. अवरोध – इकहरी लाइन

घ.1. 'क' श्रेणी (A क्लास) स्टेशन

8.07. गाड़ी आते समय इकहरी लाइन 'क' श्रेणी (A 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, गाड़ी का नियंत्रण करने वाले प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा।

8.08. इकहरी लाइन 'क' श्रेणी (A क्लास) स्टेशन पर ब्लाक सेक्शन अवरूद्ध करना – शंटिंग कार्य के लिए ब्लाक सेक्शन तब तक अवरूद्ध नहीं होने दिया जाएगा, जब तक कि –

(क) स्टेशन मास्टर ने ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर से स्टेशन मास्टर से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया है, अथवा

(ख) ब्लाक सेक्शन ब्लाक बैक नहीं कर दिया गया है, अथवा

(ग) शंटिंग करने वाला ब्लाक स्टेशन उससे दूर जाने वाली गाड़ी से घिरा हुआ नहीं है, ऐसी दशा में शंटिंग की अनुमति, गाड़ियों की गति, भार ब्रेक–शक्ति और सेक्शन के उतार–चढ़ाव का ध्यान रखते हुए, विशेष अनुदेशो के अधीन दी जा सकती है। गाड़ी पहुंचने की सूचना मिलते ही ब्लाक सेक्शन को ब्लाक बैक कर दिया जाएगा, तथा

(घ) लोको पायलट या शंटिंग कार्य के कार्यभारी (इंचार्ज) किसी अन्य व्यक्ति को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से शंटिंग कार्य के लिए स्टेशन मास्टर से स्पष्ट आदेश नहीं मिल जाता है।

S.R.8.05/1. Obstruction when train is approaching - Shunting under G.R. 8.05/2 is not permitted during thick, foggy, tempestuous weather and impaired visibility.

S.R. 8.05/2. The points referred in 3 of G.R. 8.05 also include the far end points.

S.R. 8.05/3. See SR 5.16/1 .

8.06. Obstruction on double line in the block section-

(1) When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted in the block section in rear,

(2) Shunting or obstruction for any other purpose shall not be permitted in the block section in rear unless it is clear and is blocked back.

(3) Shunting or obstruction for any other purpose shall not be permitted in the block section in advance unless it is clear and is blocked forward;
Provided that when the block section in advance is occupied by a train travelling away from the Station, shunting or obstruction may be permitted behind the train under special instructions taking into consideration the speed, weight and brake power of trains and the gradients on the section, and as soon as intimation has been received that the train has arrived at the block station in advance, the line shall be blocked forward if it is still obstructed.

Note: See Rule 8.14 also.

S.R. 8.06/1.

(a) Whenever shunting is permitted in block section, either in rear or advance, the Station Master, after blocking back/forward the line, as the case may be, shall issue an authority on prescribed form (T/806) authorising the Loco Pilot to enter the Block section for shunting purposes. After the shunting has been completed in the block section the Loco Pilot shall return this authority to the Station Master, who shall paste it along with the original foil.

(b) The authority for performing shunting (T/806) Shall also be given, when such shunting is permitted in the block section occupied by a train travelling away from the station. This authority need not be issued, when a shunt signal provided below the Last Stop signal, has been taken 'Off' for shunting purposes.

IndiaCode

D. Obstruction - Single Line

D1. Class 'A' stations

8.07. Obstruction on single line at a class 'A' Station when a train in approaching - When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the Home signal, or, on the line on which it is intended to admit the train, up to the Starter which controls the train.

8.08. Obstructing the block section at a Class 'A' station on single line- The block section shall not be obstructed for shunting purpose, unless-

(a) The Station Master has received Line Clear from the Station Master at the other end of the block section, or

(b) The Block section is blocked back, or

(c) is occupied by a train travelling away from the block station at which the shunting is to be performed which shunting may be permitted under special instructions taking into consideration the speed, weight and brake power of trains and the gradients on the section. As soon as intimation has been received that the train has arrived, the block section shall be blocked back, and

(d) The Loco Pilot or other person in charge of the shunting operations has received distinct orders from the Station Master to shunt in a manner directed by special instructions.

घ.2. 'ख' श्रेणी (B क्लास) स्टेशन

8.09. इकहरी लाइन 'ख' श्रेणी स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध – जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा चुका है उसके मार्ग में द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में निकट सिगनल के बाहर या बहु संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेट सिगनल क्षेत्र में बह्यतम सम्मुख काँटों के बाहर लाइन तभी अवरूद्ध की जाएगी जब कि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल लगा है और विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक–शक्ति, उतार–चढ़ाव, प्रथम रोक सिगनल की स्थिति और उस दूरी का, जहां से आती हुई गाड़ी का लोको पायलट सिगनल देख सकता है, ध्यान रखा गया है।

स.नि.8.09/1. जहाँ साधारण नियम 8.09 के अनुसार द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र में होम सिगनल के बाहर या बहु–संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल क्षेत्र में बाह्यतम सम्मुख काँटों के बाहर या आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक शंटिंग की अनुमति दी जाती है, वहां स्टेशन संचालन नियमों में इस आशय का विशेष उल्लेख किया जायेगा। ऐसी शंटिंग की अनुमति देते समय गाड़ियों का कार्यभार, गतिभार, ब्रेक–शक्ति, उतार–चढ़ाव, प्रथम रोक सिगनल की स्थिति और उस दूरी का जहां से आती हुई गाड़ी का लोको पायलट सिगनल को देख सकता है, ध्यान रखा जायेगा।

स.नि.8.09/2. जहाँ सा.नि.8.09 के अन्तर्गत शंटिंग की अनुमति है वहां इसका फार्म टी/806 पर विशेष रूप से इन्दराज किया जाना चाहिए।

स.नि.8.09/3. धुंध, कोहरे और तूफानी मौसम में और स्पष्ट दिखाई न देने की स्थिति में सा.नि.8.09 के अनुसार शंटिंग की अनुमति नहीं है।

8.10. इकहरी लाइन 'ख' श्रेणी (B क्लास) स्टेशन सेक्शन में अवरोध –

(1) यदि आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हैं तो स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है, परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड या अगला प्रस्थान सिगनल लगा होने पर वहाँ तक शंटिंग के लिए नियम8.09 के उपबन्धों का अनुपालन किया जाएगा।

(2) जब किसी ऐसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन काँटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पार करना है।

स.नि.8.10/1. सा.नि.8.10 के पैरा (2) में उल्लिखित काँटों में दूर सिरे के काँटे भी शामिल हैं।

स.नि.8.10/2. धुंध, कोहरे और तूफानी मौसम में और स्पष्ट दिखाई न देने की स्थिति में सा.नि.8.10(1) के अनुसार शंटिंग की अनुमति नहीं है।

8.11. इकहरी लाइन द्विसंकेती सिगनल वाले 'ख' श्रेणी (B क्लास) स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध – स्टेशन सेक्शन के बाहर और बाहरी सिगनल तक की लाइन तब तक अवरूद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस सम्बन्ध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक, संचालन कार्य का कार्यभारी नहीं है तथा जब तक कि –

(क) जिस ब्लाक सेक्शन में शंटिंग होनी है वह किसी आती हुई गाड़ी से क्लियर नहीं है सभी सम्बद्ध और आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में नहीं है, अथवा

(ख) यदि कोई आती हुई गाड़ी बाहरी (आउटर) सिगनल पर पहुँच चुकी है तो, स्टेशन मास्टर ने इस बाबत अपना समाधान नहीं कर लिया है कि गाड़ी उस सिगनल पर पूरी तरह खड़ी कर दी गई है:
परन्तु खंड (ख) के अधीन लाइन को धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, या किसी भी दशा में तब तक अवरूद्ध नहीं किया जाएगा जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत नहीं है।

स.नि.8.11/1. द्वि–संकेती सिगनल लगे हुए इकहरी लाइन के 'ख' श्रेणी (B क्लास) के स्टेशन पर सेक्शन को बगैर "ब्लाक" किये हुए बाहरी सिगनलों के बीच शंटिंग की जा सकती है बशर्ते कि किसी गाड़ी को आने के लिए "लाइन क्लियर" न दिया गया हो। किंतु सेक्शन के दूसरे सिरे से "क्या लाइन क्लियर है" सिगनल प्राप्त होने पर तथा यदि सेक्शन तब भी घिरा है, तो लाइन को तुरन्त ब्लाक बैक कर देना चाहिए।

D2. Class 'B' Stations

8.09. Obstruction in the face of an approaching train a class 'B' station on single line - The line outside the Home signal in two-aspect signalling territory or outermost facing point in multiple aspect or modified lower quadrant signalling territory in the direction of a train for which line Clear has been given, shall only be obstructed when a Shunting Limit Board or an Advanced Starter is provided and under special instructions which take into consideration the speed, weight and brake power of trains, the gradients, the position of the first Stop Signal and the distance from which that signal can be seen by the Loco Pilot of an approaching train.

S.R. 8.09/1. Where is terms of GR 8.09 shunting is permitted out side the home signal in two aspects signalling territory or outside outermost facing points in multiple aspect or modified lower quadrant signalling territory up to Shunting Limit Board or Advanced starter in the face of an approaching train, the Station Working Rules shall include a specific mention to this effect. While permitting such shunting, the work, load, speed, weight and brake power of trains, the gradients, the position of the first stop signal and the distance from which that signal can be seen by the Loco Pilot of an approaching train, shall be taken into consideration.

S.R. 8.09/2. Where shunting is permitted under G.R. 8.09 it should be specifically recorded on Form. No. T/806.

S.R. 8.09/3. Shunting under G.R. 8.09 is not permitted during thick foggy, tempestuous weather and impaired visibility.

8.10. Obstructions within station section at a class B station on single line-

(1) If the necessary signals are kept at on shunting may be carried on within the station section, provided the provisions of Rule 8.09 are complied with for shunting up to Shunting Limit Board or Advanced Starter, where provided.

(2) When signals have been taken off for an incoming train on to a line, which is not isolated, no shunting movement shall be carried on towards the points over which the incoming train will pass.

S.R. 8.10/1. The points referred to in para (2) of G.R. 8.10 also include the far-end points.

S.R. 8.10/2. Shunting under 8.10 (1) is not permitted during thick foggy, tempestuous weather and impaired visibility.

8.11. Obstructions outside station section at a class B single line station equipped with two aspect signals- The line outside the station section and up to the Outer signal shall not be obstructed unless a railway servant specially appointed in this behalf by the Station Master is in charge of the operations, and unless-

(a) The block section into which the shunting is to take place is clear of an approaching train and all relevant and necessary signals are at on position, or

(b) If an approaching train has arrived at the Outer signal, the Station Master has personally satisfied himself that the train has been brought to a dead stand at the signal;

Provided that the line shall not be obstructed under clause (b) in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, or, in any case unless authorised by special instructions.

S.R. 8.11/1. At a class B station on single line equipped with two-aspect signals, shunting may be performed between the Outer signals without blocking back the section, provided 'Line Clear' has not been granted for a train to approach. In the event of receipt of 'Is line clear' signals from the other end of the section, and if the section is still occupied, the line should be immediately 'blocked back'.

टोकन रहित ब्लाक उपकरण लगे हुये स्टेशनों पर शन्ट/आक्यूपेशन कुंजी लोको पायलट को हस्तान्तरित करने और सेक्शन को 'ब्लाक बैक' करने के बाद स्टेशन सेक्शन के बाहर, बाहरी सिगनल तक शंटिंग की जायेगी।

8.12. इकहरी लाइन पर हस्तचालित बहु संकेती सिगनल वाले 'ख' क्लास (B क्लास) स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध – स्टेशन सेक्शन के बाहर और प्रथम रोक सिगनल तक की लाइन को तब अवरूद्ध नहीं किया जायेगा जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस सम्बन्ध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का कार्यभारी नहीं है और जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन जिसमें शंटिंग होनी है आती हुई गाड़ी से क्लियर नहीं हो गया है।

स.नि.8.12/1. हाथ द्वारा परिचालित बहुसंकेती सिगनल लगे हुए इकहरी लाइन के 'बी' श्रेणी (B क्लास) स्टेशन पर सेक्शन को बगैर 'ब्लाक बैक' किये हुए निकट सिगनलों के बीच शंटिंग की जा सकती है, बशर्ते कि आने वाली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर न दिया गया हो। सेक्शन के दूसरे सिरे से "क्या लाइन क्लियर है" सिगनल प्राप्त होने पर तथा यदि सेक्शन तब भी घिरा हुआ है तो लाईन को तुरन्त ब्लाक बैक कर देना चाहिए।

टोकन रहित ब्लाक उपकरण लगे हुये स्टेशनों पर शन्ट/आक्यूपेशन कुंजी लोको पायलट को हस्तान्तरित करने तथा सेक्शन को ब्लाक बैक करने के बाद स्टेशन सेक्शन के बाहर निकट सिगनल तक शंटिंग की जायेगी।

8.13. इकहरी लाइन 'ख' श्रेणी (B क्लास) स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल के बाहर अवरोध – प्रथम रोक सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरूद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन को ब्लाक बैक नहीं कर दिया जाता।

IndiaCode

ड. साधारण उपबन्ध

8.14. ब्लाक बैक या ब्लाक फारवर्ड – ब्लाक बैक या ब्लाक फारवर्ड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कार्य–पद्धति के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि.8.14/1. ब्लाक बैक और ब्लाक फारवर्ड से सम्बन्धित कार्य प्रणाली का विस्तृत वर्णन ब्लाक संचालन नियमावली में दिया गया है।

8.15. ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार – ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय, लोको पायलट को ब्लाक सेक्शन में शंटिंग के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्राधिकार दिया जाएगा और यह प्राधिकार निम्नलिखित किसी भी रूप में हो सकता है, अर्थात :–

(क) अंतिम रोक सिगनल वाले खम्भे पर ही, उससे नीचे निर्धारित आकार तथा डिजाइन की एक शंटिंग भुजा, अथवा
(ख) निर्धारित डिजाइन या टोकन, अथवा
(ग) शंटिंग करने की लिखित अनुमति।

स.नि.8.15/1. ब्लाक सेक्शन में शंटिंग की अनुमति देते समय ब्लाक बैक और ब्लाक फारवर्ड के साथ लोको पायलट को एक प्राधिकार दिया जायेगा जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है –

(i) <u>दोहरी और इकहरी दोनों लाइनों पर</u> – जब लोको पायलट को दोहरी और इकहरी लाइन पर अंतिम रोक सिगनल को पार करना हो तो सा.नि.8.15 के खण्ड (क) के अनुसार लगाये गये शंट सिगनल को 'ऑफ' करके और शंटिंग आदेश फार्म टी/806 पर लिखित प्राधिकार दे कर।

(ii) <u>इकहरी लाइन पर</u> –जहां नील का गोला टोकन या टैबलेट यंत्र लगे हों वहां लोको पायलट को सम्बद्ध टोकन या टैबलेट या टोकनरहित ब्लाक क्षेत्र में शंटिंग अधिकार चॉबी सौंप कर और शंटिंग आदेश टी/806 पर एक लिखित प्राधिकार दे कर।

At stations where token less block instruments are installed, such shunting out side the station section up to the outer signal shall be performed only after the section has been 'blocked back' and the shunt/ occupation key handed over to the Loco Pilot.

8.12. Obstructions outside station section at a class 'B' single line station equipped with manually operated multiple-aspect signals-The line outside the station section and up to the first Stop signal shall not be obstructed unless a railway servant specially appointed in this behalf by the Station Master is in charge of the operation, and unless the block section in to which the shunting is to take place is clear of an approaching train.

S.R.8.12/1. At a class B station on single line equipped with manually operated multiple aspect signals, shunting may be performed between the Home signals without 'blocking back' the section, provided ' Line Clear' has not been granted for a train to approach. In the event of receipt of 'Is Line Clear' signal from the other end of the section and if the section is still occupied, line should be immediately 'blocked back'.

At stations where token less Block Instruments are installed, such shunting outside the station section up to the Home signal shall be performed only after the section has been 'blocked back' and the shunt/ occupation key handed over to the Loco Pilot.

8.13. Obstruction outside the first Stop signal at a class 'B' station on single line- The line outside the first Stop signal shall not be obstructed unless the line has been blocked back.

IndiaCode

E. General provisions.

8.14. Block back or Block forward - Block back or block forward shall be done only in accordance with the procedure prescribed by special instructions.

S.R.8.14/1. The detailed procedure for block back and block forward is given in Block Working Manual.

8.15. Authority for shunting or obstruction in block section - While permitting shunting or obstruction in the block section, the Loco Pilot shall be given authority for shunting in the block section as prescribed under special instructions which authority may be-

(a) either a shunting arm of prescribed size and design on the same post as and under the Last Stop signal, or

(b) a token of prescribed design, or

(c) a written permission to shunt.

S.R. 8.15/1. Whenever shunting is permitted in the block section, the Loco Pilot shall be given an authority as detailed below in addition to Blocking Back and Blocking forward which shall be:-

(i) Both on double and single line- By taking off shunt signal provided as per clause (a) of G.R. 8.15 when the Loco Pilot has to pass Last stop signal both on double line and single line and specific written authority on shunting order (Form T/806).

(ii) On single line- By handing over the concerned token or tablet where Neal's Ball token or tablet instruments are provided for shunting occupation key in token less block territory to the Loco Pilot as authority to shunt in the Block section and a specific written authority on shunting order (Form T/806).

(iii) <u>दोहरी लाइन पर</u> – जहां डायडो के ब्लाक यंत्र प्रयोग में लाये जाते हैं वहां लोको पायलट को आक्यूपेशन की सौंप कर और फार्म टी/806 पर शंट करने का लिखित प्राधिकार जारी करके। अन्य यंत्रों के मामले में टी/806 पर विशेष अनुदेश जारी किये जाने चाहिए।

(iv) शंटिंग की अनुमति देते समय निम्नलिखित बातों का विशेष रूप से उल्लेख करते हुए फार्म टी/806 गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट को अवश्य जारी किया जाये और दोनों की पावती प्राप्त की जाये।

(क) शंटिंग की सीमाएँ

(ख) किये जाने वाले कार्य का ब्यौरा

(ग) परिचालित लाइन तथा अन्य लाइनें जिन पर संचालन किया जाना है।

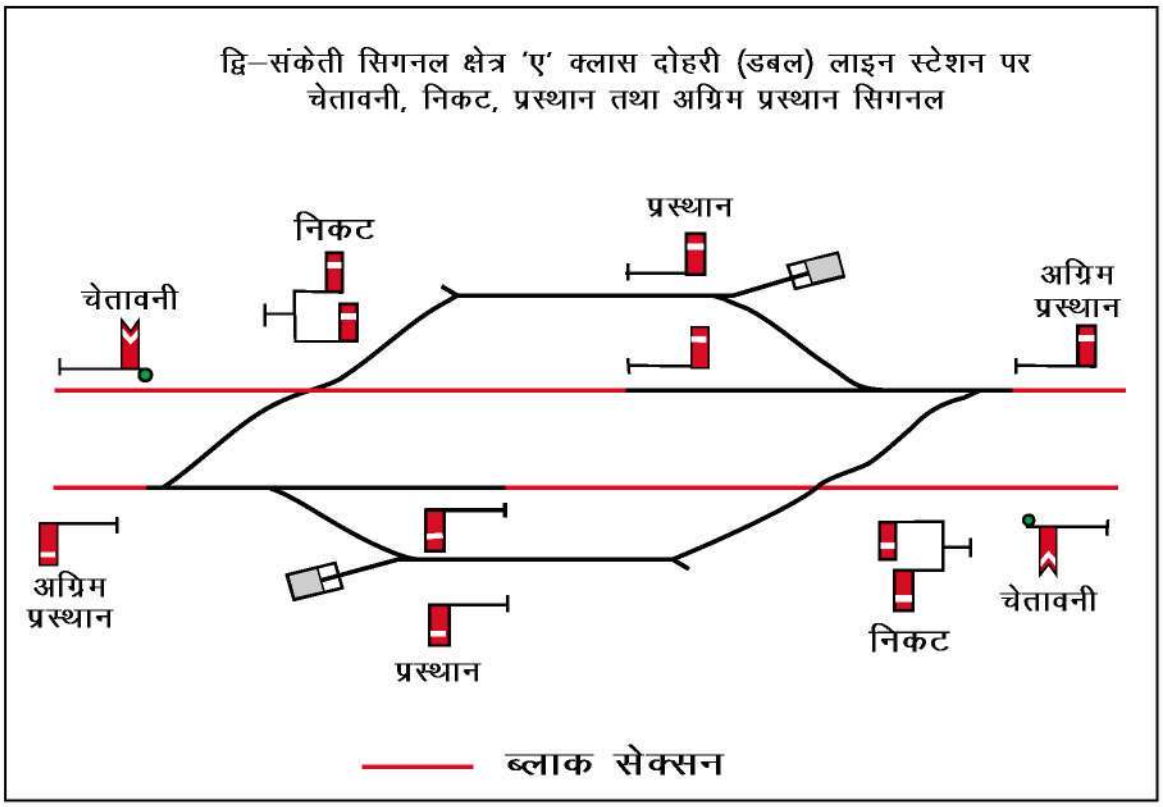
(घ) अनुमानित समय, जब तक शंटिंग कार्य पूरा किया जाना है।

(v) जब किसी गाड़ी को शंटिंग की अनुमति दी जाये तो इस आशय की उपयुक्त प्रविष्टियाँ गाड़ी सिगनल रजिस्टर और स्टे.मा., केबिन मास्टर एवं केबिनमैन की लॉग बुक में की जानी चाहिए।

स.नि.8.15/2. स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन में शंटिंग/टोकन/टैबलेट/शंटिंग अधिकार चाबी या लिखित प्राधिकार पर निर्दिष्ट दिशा से आनेवाली गाड़ी के लिये लाइन क्लियर देने से पहले उक्त प्राधिकारों को वापस ले लेगा।

स.नि.8.15/3. जब सा.नि.8.15 के अनुसार ब्लाक सेक्शन पर शंटिंग की अनुमति दी जाती है तो ऐसे संचालन को शासित करने के लिये स्टेशन संचालन नियमों में उपयुक्त अनुदेश शामिल किये जायेंगे।

8.16. दृष्टान्त चित्र – इकहरी लाइन और दोहरी लाइन के 'ए', 'बी' और 'सी' क्लास स्टेशन नीचे दिए, चित्रों में दर्शित किए गए हैं। ये चित्र किसी मापक्रम के अनुसार नहीं बनाए गए हैं।



(iii) On double line- By handing over occupation key where Daido's Block Instruments are in use by issuing specific written authority to shunt on Form (T/806) to the Loco Pilot. In case of other instrument, specific instructions on (T/806) should be issued.

(iv) When shunting is permitted Form T/806 must be issued to the Guard and the Loco Pilot of the Train specifically mentioning the following points on this form and acknowledgement of both obtained.

(a) Limits of shunting.
(b) Details of work to be done.
(c) Running line/linces and other line/lines involved in the movement.
(d) Approximate time up to which shunting is to be completed.

(v) When shunting of a train is permitted suitable entries in this regard should be made in the Train Signal Register and Log Book of ASM and Cabinmaster and Log Book of the cabin man.

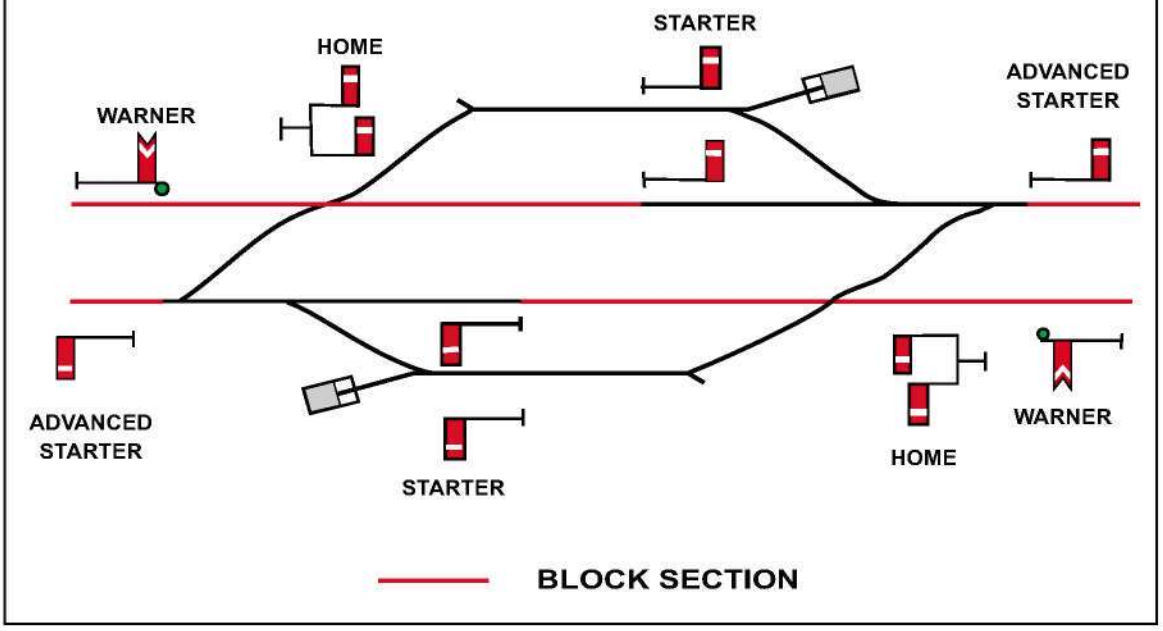
S.R.8.15/2. The Station Master will recover the token/tablets/shunting occupation keys and/or written authority before giving line clear for a train to approach from the direction referred to thereon.

S.R. 8.15/3.When in terms of G.R. 8.15 shunting is permitted in Block Section the Station Working Rules shall contain suitable instructions governing such movement.

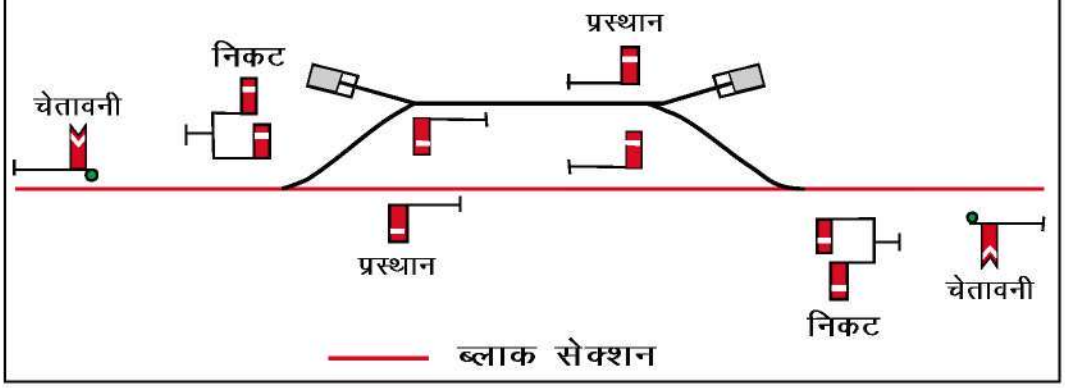
8.16 Illustrative diagrams - Class 'A', 'B' and 'C' stations on single line and double line are illustrated in the following diagrams, which are not drawn to scale.

IndiaCode

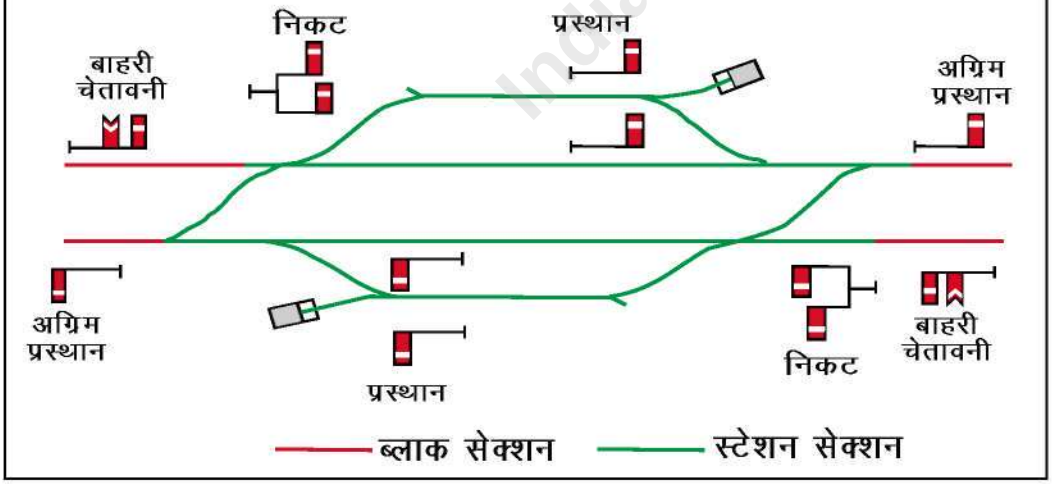
CLASS 'A' DOUBLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH WARNER, HOME, STARTER AND ADVANCED STARTER SIGNALS



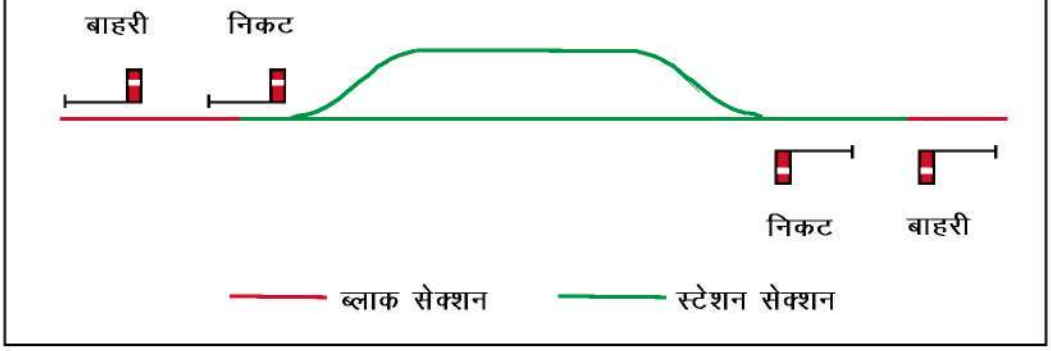
द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र 'ए' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर
चेतावनी, निकट, प्रस्थान सिगनल



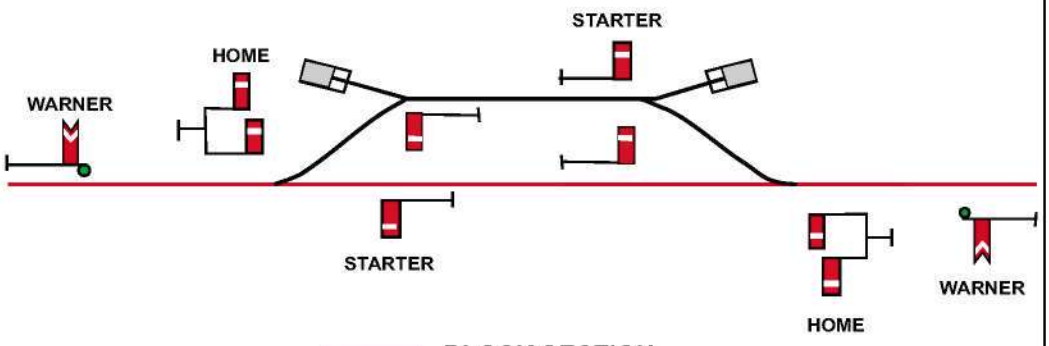
द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर
चेतावनी, बाहरी, निकट, प्रस्थान तथा अग्रिम प्रस्थान सिगनल



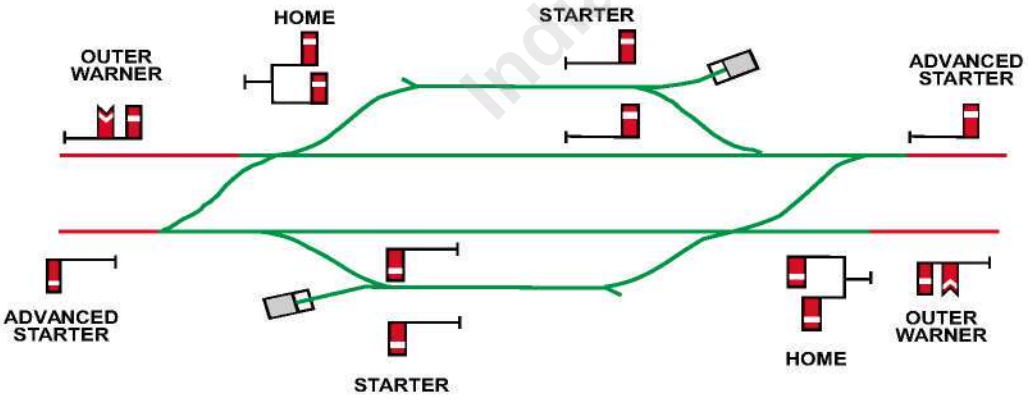
द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास के इकहरी (सिगल) लाइन स्टेशन पर बाहरी तथा निकट सिगनल



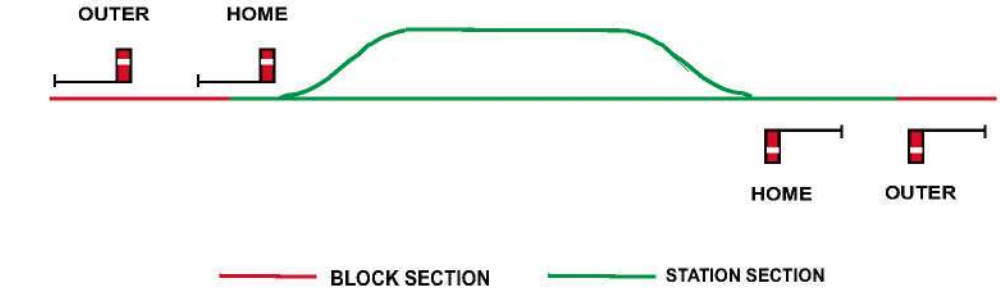
CLASS 'A' SINGLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY
WITH WARNER, HOME AND STARTER SIGNALS



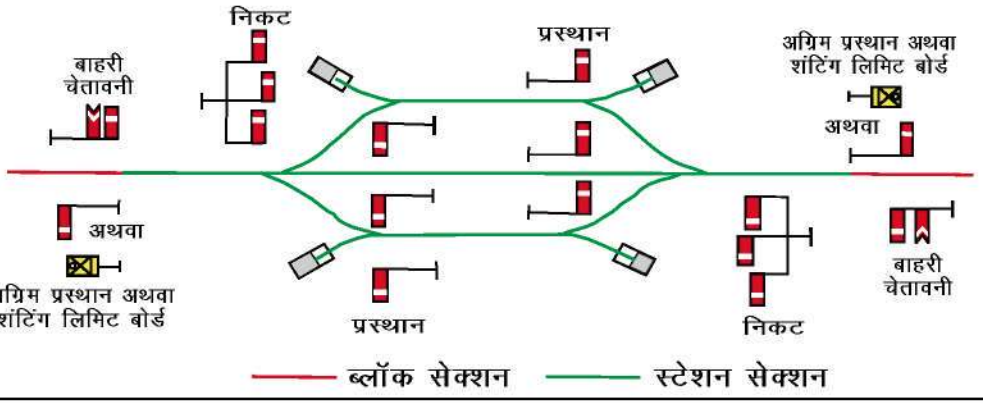
CLASS 'B' DOUBLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY
WITH WARNER, OUTER, HOME, STARTER AND ADVANCED STARTER SIGNALS



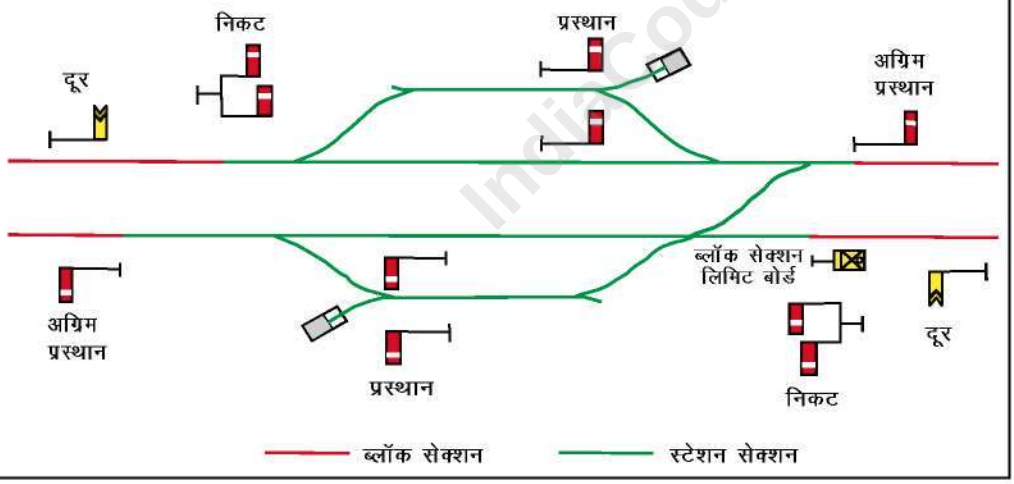
CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY
WITH OUTER, AND HOME SIGNALS



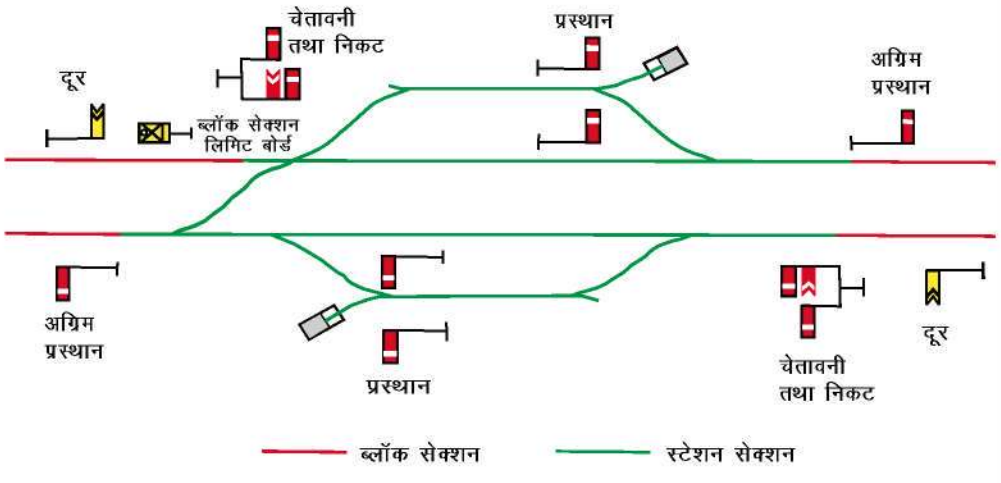
द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, बाहरी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड



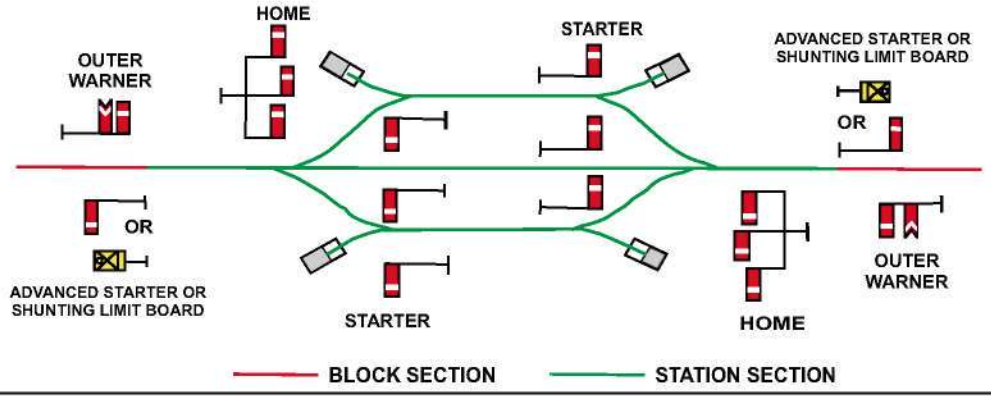
बहु–संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर, निकट, प्रस्थान, अग्रिम प्रस्थान सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



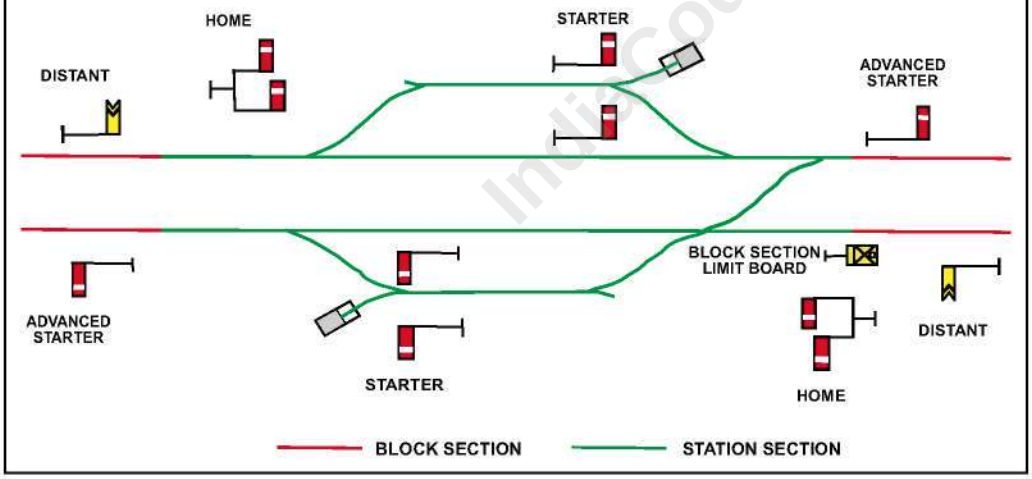
संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर, चेतावनी निकट, प्रस्थान, अग्रिम प्रस्थान सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



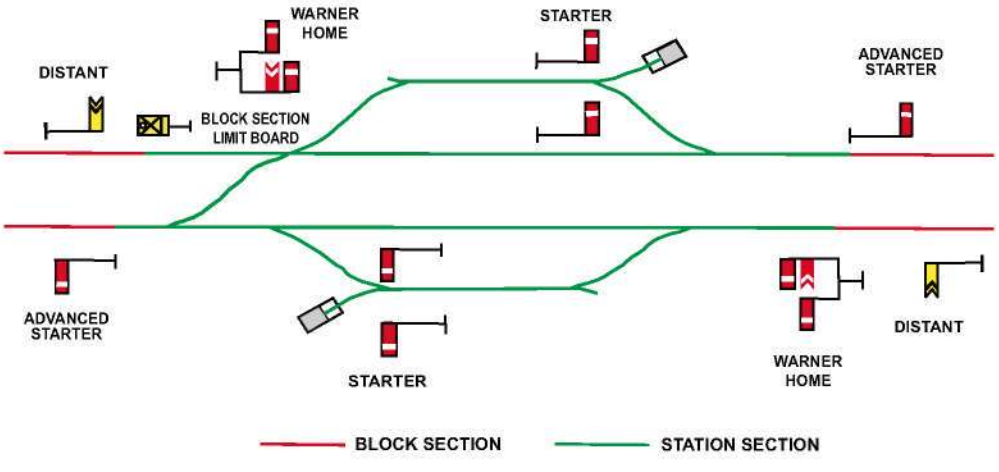
CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH WARNER, OUTER, HOME, STARTER AND ADVANCED STARTER SIGNALS / SHUNTING LIMIT BOARDS



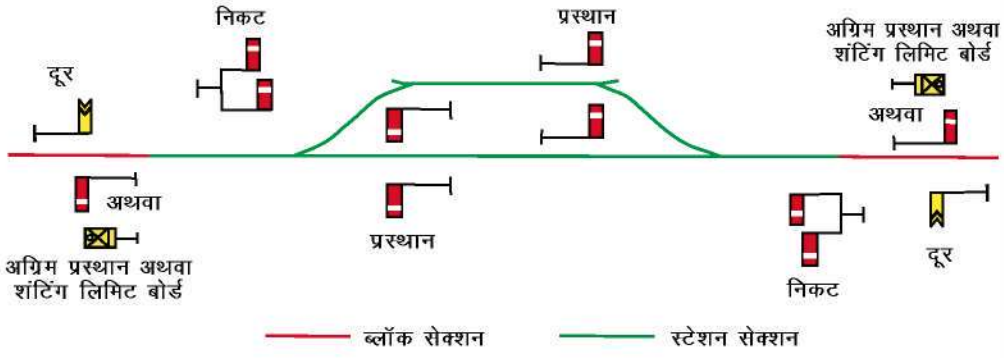
CLASS 'B' DOUBLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH DISTANT, HOME, STARTER, ADVANCED STARTER SIGNALS AND BLOCK SECTION LIMIT BOARD



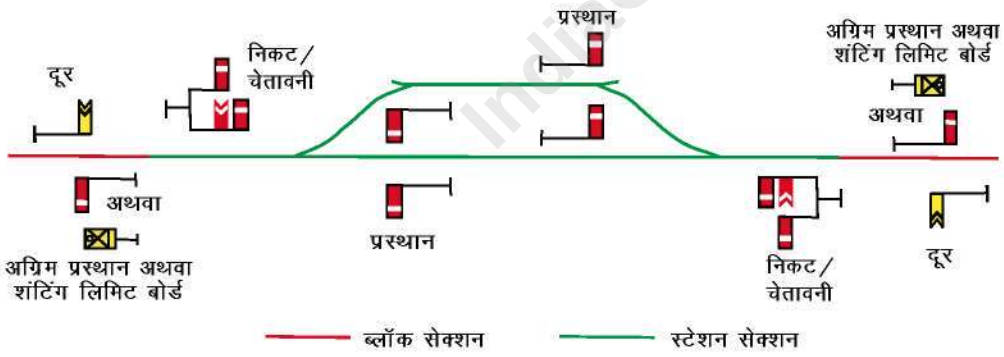
CLASS 'B' DOUBLE LINE STATION IN MODIFIED LOWER QUADRANT SIGNALLING TERRITORY WITH DISTANT, WARNER, HOME, STARTER, ADVANCED STARTER SIGNALS AND BLOCK SECTION LIMIT BOARD



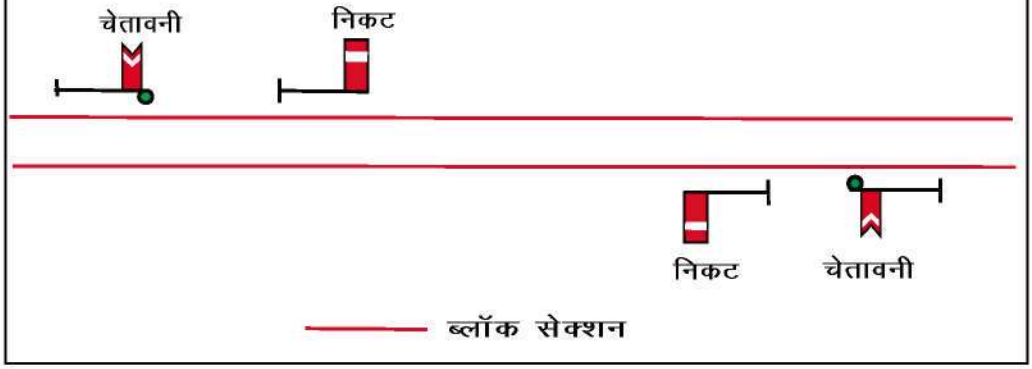
बहु–संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल/शंटिंग लिमिट बोर्ड



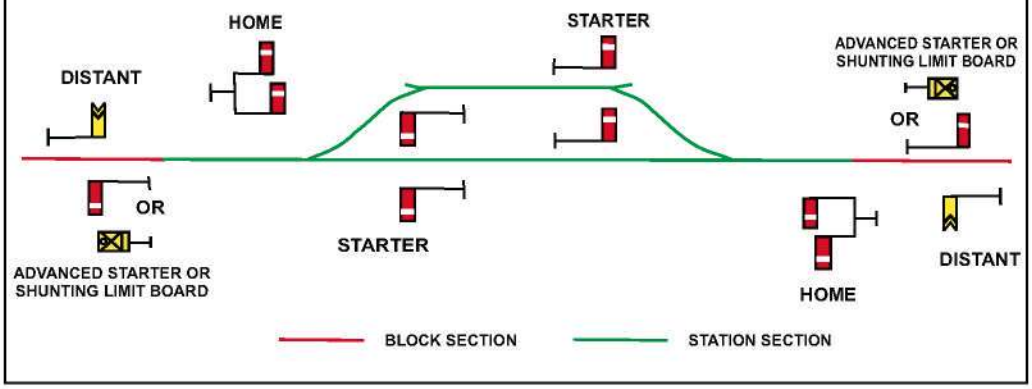
संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर, चेतावनी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल / शंटिंग लिमिट बोर्ड



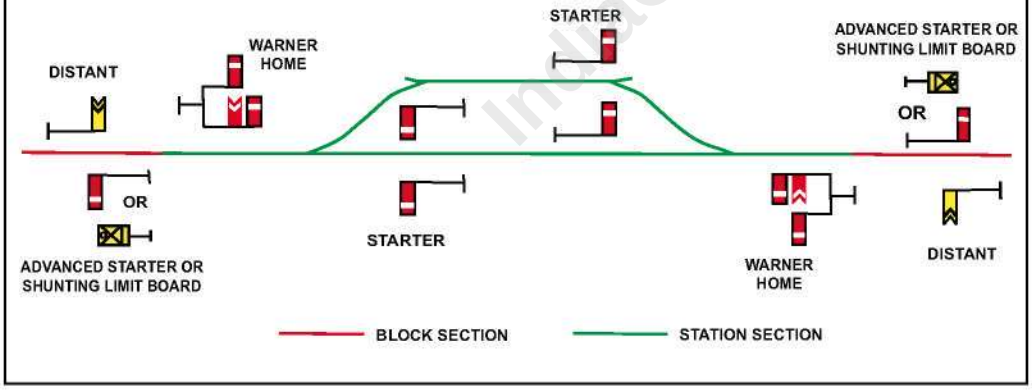
द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल



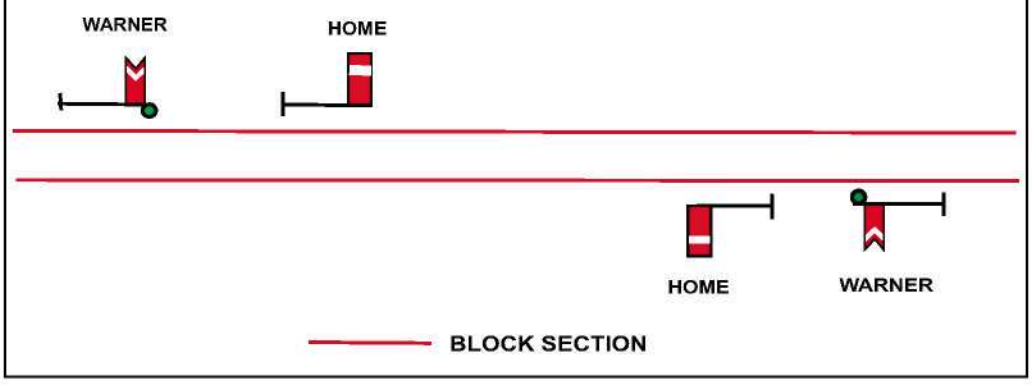
CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH DISTANT, HOME, STARTER AND ADVANCED STARTER SIGNALS / SHUNTING LIMIT BOARDS



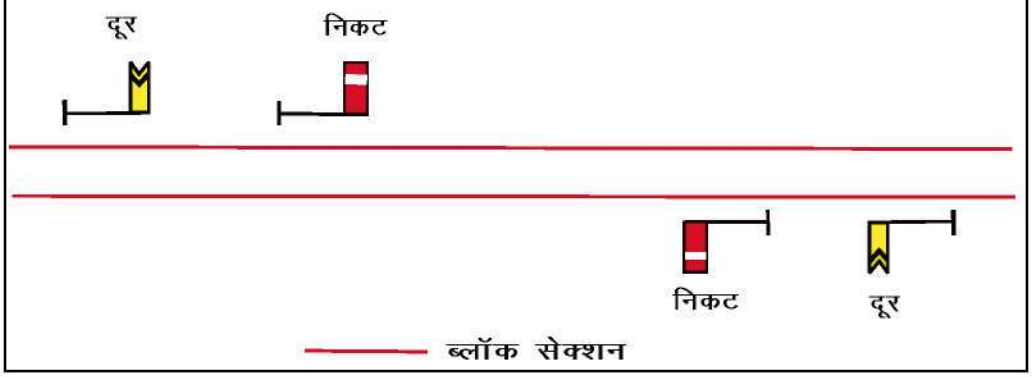
CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN MODIFIED LOWER QUADRANT SIGNALLING TERRITORY WITH DISTANT, WARNER, HOME, WARNER, STARTER AND ADVANCED STARTER SIGNALS / SHUNTING LIMIT BOARD



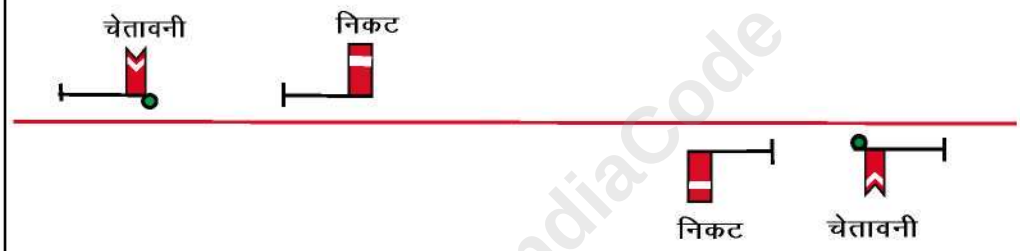
CLASS 'C' DOUBLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH WARNER AND HOME SIGNALS



बहु–संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर और निकट सिगनल



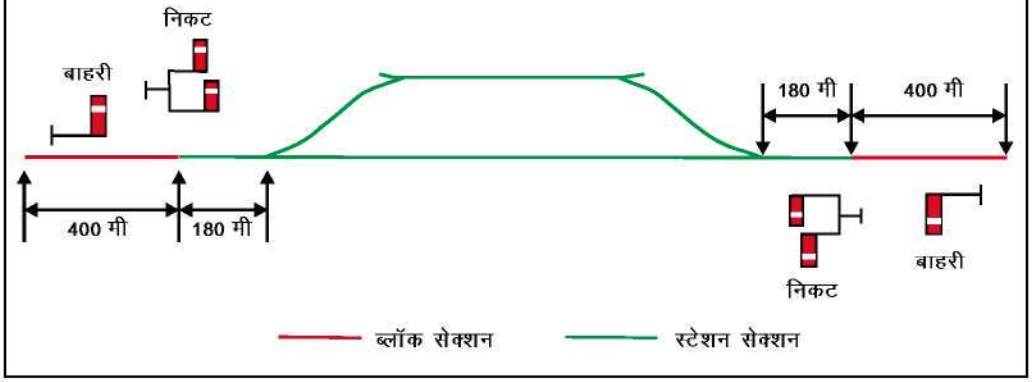
द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल



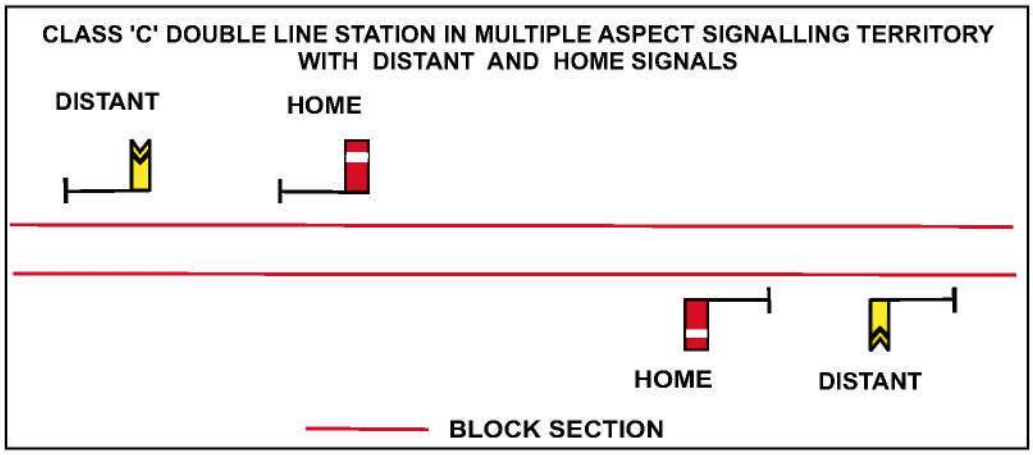
बहु–संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर और निकट सिगनल

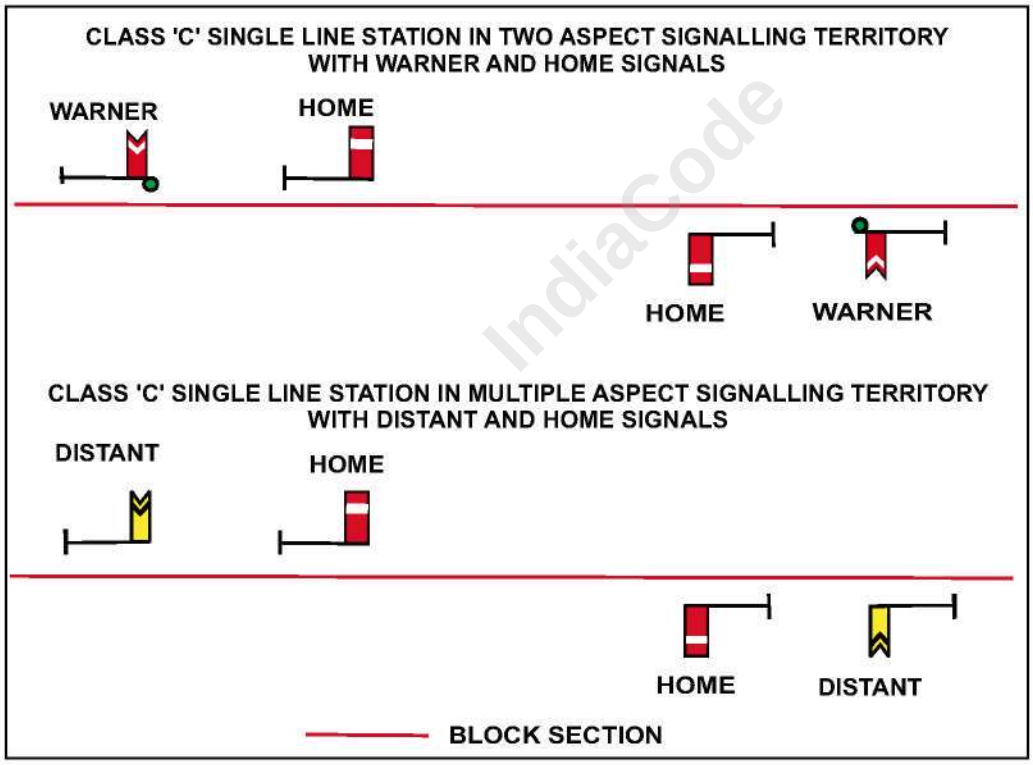


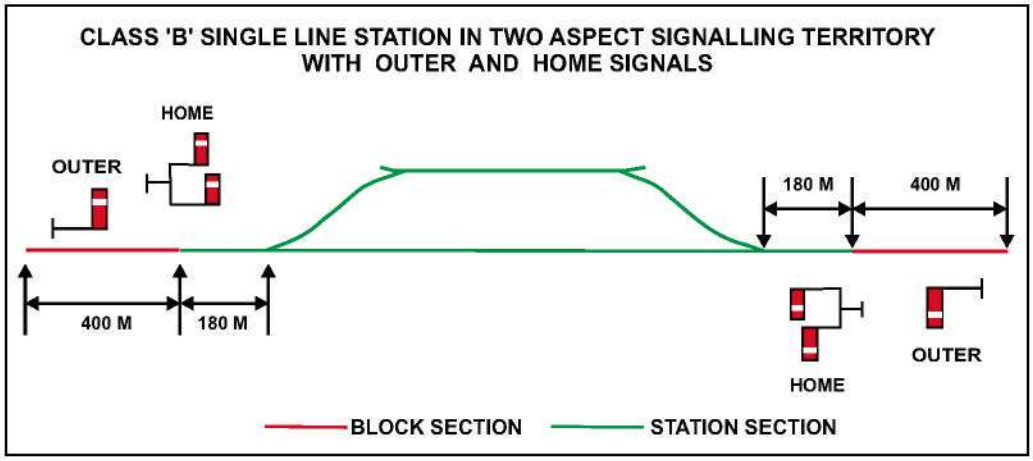
द्वि–संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर बाहरी और निकट सिगनल
(नियम नम्बर 8.03 की टिप्पणी देखें)



IndiaCode

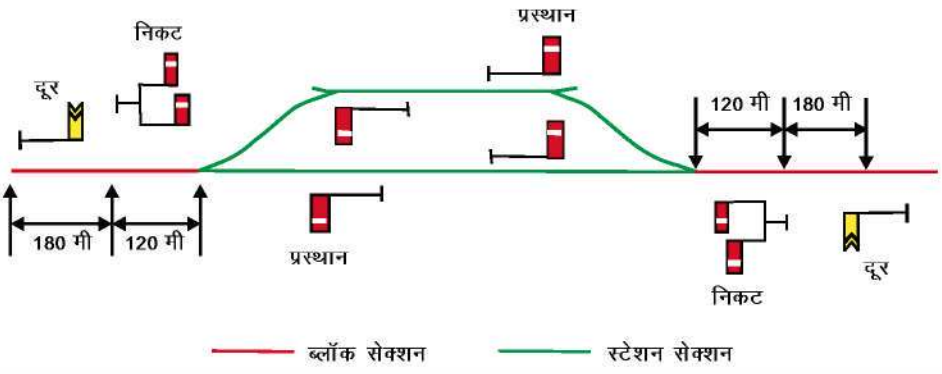

CLASS 'C' DOUBLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY
WITH DISTANT AND HOME SIGNALS
DISTANT
HOME
HOME
DISTANT
BLOCK SECTION


CLASS 'C' SINGLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY
WITH WARNER AND HOME SIGNALS
WARNER
HOME
HOME
WARNER
CLASS 'C' SINGLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY
WITH DISTANT AND HOME SIGNALS
DISTANT
HOME
HOME
DISTANT
BLOCK SECTION

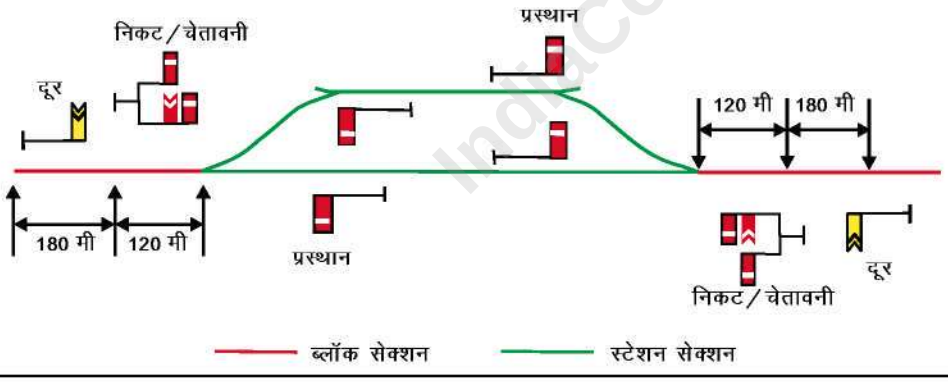

CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN TWO ASPECT SIGNALLING TERRITORY
WITH OUTER AND HOME SIGNALS
HOME
OUTER
180 M
400 M
400 M
180 M
HOME
OUTER
BLOCK SECTION
STATION SECTION

IndiaCode

बहु–संकेती सिगनल क्षेत्र 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन स्टेशन पर दूर, निकट और प्रस्थान सिगनल (नियम नम्बर 8.03 की टिप्पणी देखें)

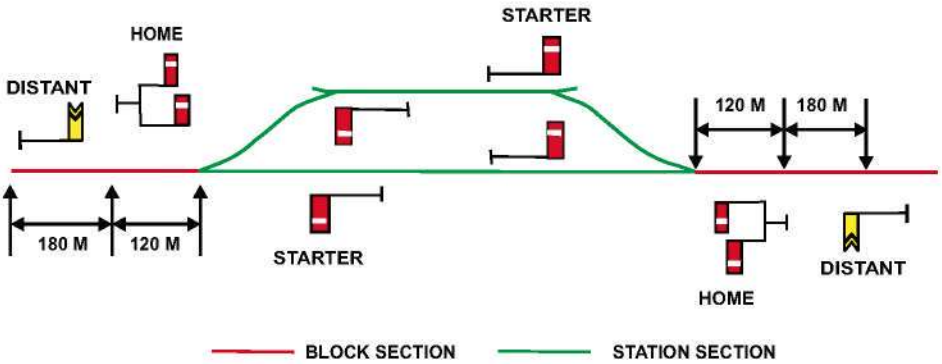


संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन पर दूर, चेतावनी, निकट और प्रस्थान सिगनल (नियम नम्बर 8.03 की टिप्पणी देखें)

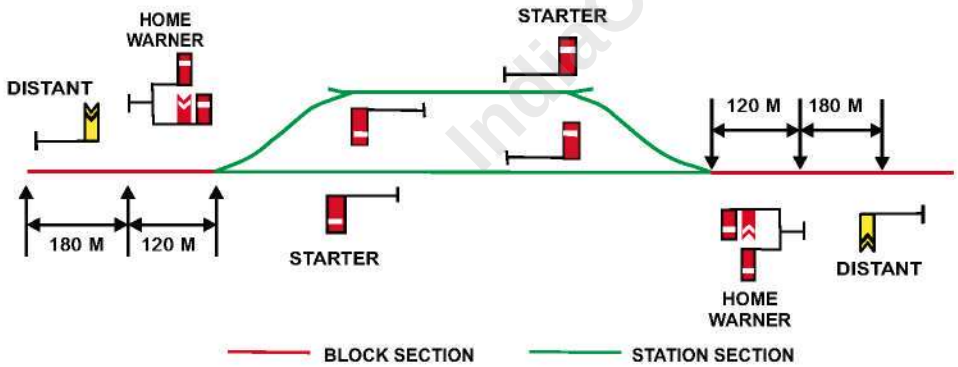


IndiaCode

CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH DISTANT, HOME AND STARTER SIGNALS



CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN MODIFIED LOWER QUADRANT SIGNALLING TERRITORY WITH DISTANT, WARNER, HOME AND STARTER SIGNALS



IndiaCode

अध्याय – 9

स्वचल (ऑटोमेटिक) ब्लाक पद्धति

क. दोहरी (डबल) लाइन पर लागू नियम

9.01. दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें –

(1) जहाँ गाड़ियों का संचालन, दोहरी (डबल) लाइन पर, स्वचल ब्लाक पद्धति से होता है वहाँ–
  (क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी (एक्सल) काउन्टर लगाये जायेंगे,
  (ख) आवश्यकता होने पर दो निकटवर्ती ब्लाक स्टेशनों के बीच की लाइन जब आवश्यक हो कई स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शनों में बॉटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक (स्टाप) सिगनलों के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक (स्टाप) सिगनल द्वारा शासित होगा, तथा
  (ग) ट्रैक सर्किट या धुरी (एक्सल) काउन्टर, स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शन में प्रवेश को शासित करने वाले रोक (स्टाप) सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि –
    (i) सिगनल तब तक 'ऑफ' संकेत पर नहीं जाएगा जब तक लाइन, न केवल अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक, बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक क्लियर नहीं है, तथा
    (ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे वैसे ही सिगनल स्वतः 'आन' पर आ जाए।

(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 होगी।

(3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लाक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है;
  (ख) इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य–खंड आशोधित अर्थ–स्वचल रोक सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउन्टरों अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इन्टरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, सम्बन्धित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हो या आशोधित अर्ध–स्वचल माध्यम में हो;
  (ग) पिछले स्टेशन के ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इन्टरलॉक किया जाएगा कि जब 'ए' चिन्ह बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल स्वयं 'ऑफ' होगा या 'ऑफ' किया जायेगा जब लाइन मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो; इसी प्रकार, मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'ऑफ' होगा अथवा 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।
  (घ) धुन्ध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन के ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन के होम सिगनल का 'ए' चिन्ह भी बुझ जाएगा;
  (ड.) खंड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप–नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।
  (च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा।

(4) (क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल 'ऑन' अवस्था में है और 'ए' चिन्ह बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा;

CHAPTER-IX

THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

A Rules applicable to double line

9.01. Essentials of the Automatic Block System on double line.

(1) Where trains on a double line are worked on the Automatic block system-

(a) the line shall be provided with continuous track circuiting or axle counters,

(b) the line between two adjacent Block Stations may when required be divided into a series of automatic block signalling sections each of which is the portion of the running line between two consecutive stop signals, and the entry into each of which is governed by a stop signal, and

(c) the track circuits or axle counters shall so control the stop signal governing the entry into an automatic block signalling section that-

(i) the signal shall not assume an 'Off' aspect unless the line is clear not only upto the next stop signal in advance but also for an adequate distance beyond it, and

(ii) the signal is automatically placed to 'On' as soon as it is passed by the train.

(2) unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in sub-clause (i) of clause (c) of sub-rule (I) shall not be less than 120 meters.

(3) (a) Under special instructions, one of the automatic stop signals between two stations in the automatic block signalling territory in each direction may be made as modified semi-automatic stop signal;

(b) the mid-section modified semi-automatic stop signal so provided shall be interlocked with the signals of the station ahead through track circuits or axle counters or both and shall be controlled by the Station Master of the station ahead, the relevant indications whether the signal is in normal automatic mode or modified semi-automatic mode shall be available to the Station Masters at both the ends;

(c) Advanced starter signal of the station in rear shall be interlocked with the mid-section modified semi-automatic stop signal in such a way that when working with 'A' marker extinguished, the Advanced starter signal shall assume 'Off' aspect or be taken 'Off' only when the line is clear upto an adequate distance beyond the mid-section modified semi-automatic stop signal; similarly the mid-section modified semi-automatic stop signal shall assume 'Off' aspect automatically or be taken 'Off' only when the line is clear upto an adequate distance beyond the Home Signal of the station ahead.

(d) during abnormal conditions like fog, bad weather impairing visibility, the mid-section modified semi-automatic stop signal may be worked by extinguishing 'A' marker in the manner prescribed under special instructions and this action shall also ensure that the 'A' marker of the Advanced Starter Signal of the station in rear and Home signal of the station in advance shall also be extinguished;

(e) the adequate distance mentioned under clause (c) shall not be less than as prescribed under sub-rule (2);

(f) during normal conditions, mid-section modified semi-automatic stop signal shall work as normal automatic stop signal.

(4) (a) When the Loco Pilot finds mid-section modified semi-automatic stop signal with 'A' marker extinguished in 'On' position, he shall stop his train in the rear of the signal and inform this fact to the Station Master of the station ahead on approved means of communication as prescribed under special instructions;

(ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्यपद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात् अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिन्ह के साथ 'ऑन' अवस्था में मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है;

(ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पांच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'ऑन' में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा और अगले सिगनल तक अधिकतम दस किलो मीटर प्रति घन्टा की गति से चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा, और

(घ) लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य–खंड आशोधित अर्ध स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।

स.नि. 9.01/1 दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों द्वारा फॉग स्विच/बटन के सेट को प्रचालित (ऑपरेट) करके मॉडिफाइड सेमी आटोमैटिक स्टाप सिगनल का प्रचालन किया जाएगा और यह सिगनल या तो आटोमैटिक सिगनल के रूप में अथवा 'ए' मार्कर बुझा कर सेमी ऑटोमैटिक स्टाप सिगनल के रूप में प्रचालित किया जा सकता है। सम्बन्धित संकेत दोनों सिरों के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध है जो वह संकेत करता है कि सिगनल आटोमैटिक पद्धति में है अथवा मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक पद्धति में।

नोट – ऐसा गेट सिगनल जिसे मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–ऑटोमैटिक सिगनल के रूप में परिवर्तित कर दिया गया है, उस पर 'A' एवं 'AG' मार्कर लगाये गये हैं। मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग कार्यप्रणाली लागू होने के समय फॉग स्विच/बटन आपरेट किये जाने पर ये मार्कर बुझ जाएंगे।

स.नि. 9.01/2 सामान्य परिस्थितियों में यह विनिर्दिष्ट (स्पेसिफाइड) सेमी–आटोमैटिक सिगनल जब 'ए' मार्कर प्रज्वलित हो तो आटोमैटिक पद्धति में कार्य करेगा। असामान्य परिस्थितियों में जैसे कोहरा, खराब मौसम जिसमें दृश्यता बाधित हो, जब संशोधित पद्धति लागू करनी हो तब गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर गाड़ी रिसीव करने वाले स्टेशन मास्टर से बात करेंगे और प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करेंगे, उसके बाद दोनों स्टेशन मास्टर फॉग स्विच/बटन को प्रचालित करेंगे। दोनों स्टेशन मास्टरों द्वारा ऐसा किये जाने पर तीनों सिगनलों (डिस्पैचिंग स्टेशन का ऐडवांस स्टार्टर सिगनल, मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टॉप सिगनल एवं रिसीविंग स्टेशन का होम सिगनल) का 'ए' मार्कर बुझ जाएगा। तब दोनों दिशाओं में गाड़ियों काा संचालन नवीन संशोधित पद्धति के अन्तर्गत किया जायेगा। मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टाप सिगनल के ऑन/ऑफ और 'ए' मार्कर के जले अथवा बुझे का संकेत, ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल अथवा होम सिगनल (जैसा भी लागू हो) के संकेत के साथ–साथ दोनो स्टेशनों के वीडीयू/पैनल पर प्रदर्शित रहेगा।

स.नि. 9.01/3 इस प्रकार इस पद्धति के लागू हो जाने पर ऐसी इन्टरलॉकिंग व्यवस्था रहेगी कि जब मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–ऑटोमैटिक सिगनल 'ए' मार्कर बुझे होने पर कार्य कर रहा है तब इस सिगनल के प्रत्येक ओर केवल एक गाड़ी रहेगी और दोनों स्टेशनों के बीच दो से अधिक गाड़ियाँ नहीं रहेंगी जो कि दोनों स्टेशनों के बीच सिगनलिंग पद्धति द्वारा निर्धारित दिशा और नामित समय द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा। मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनल जब ऑफ होगा तो उसका संकेत (हरा, दो पीला आदि) इस सिगनल और रिसीविंग स्टेशन के होम सिगनल के बीच स्थित आटोमैटिक सिगनलों के संकेतों एवं संख्या पर निर्भर करेगा।

स.नि. 9.01/4 डिस्पैचिंग और रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टरों द्वारा नामित समय पर साथ–साथ कार्यवाही करने के उपरान्त एक बार यह पद्धति लागू हो गई और गाड़ियों का संचालन नवीन संशोधित पद्धति के अन्तर्गत शुरू हो गया तो यह पद्धति संचालन को ऊपर निर्धारित ढंग से स्वतः चालू रखेगी अर्थात् सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों द्वारा ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–ऑटोमैटिक स्टाप सिगनल को 'ऑफ' करने की प्रक्रिया प्रत्येक गाड़ी के लिए दुहरायी नहीं जाएगी। तब भी संबंधित स्टेशन मास्टरों के पास आवश्यकतानुसार ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और होम सिगनल को मैनुअल मोड में रखने की सुविधा रहेगी। मॉडिफाइड सिस्टम लागू रहने के समय होम सिगनल मेनुअल मोड में कार्य करेगा।

स.नि. 9.01/5 ऑटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति को पूर्व निर्धारित समय पर पुनः सामान्य रूप में स्थापित करने के लिए ट्रेन डिस्पैचिंग और ट्रेन रिसीविंग स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर आदान–प्रदान के साथ एक दूसरे से बात करेंगे और फॉग स्विच/बटन को प्रचालित कर सामान्य पद्धति लागू करेंगे जिससे मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनल पर 'ए' मार्कर पुनः प्रज्वलित हो जाएगा। होम सिगनल और ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के 'ए' मार्कर की स्थिति कन्ट्रोलिंग स्टेशन मास्टरों द्वारा स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर निश्चित की जाएगी।

(b) the station Master of the station ahead may authorize the Loco Pilot to pass the mid-section modified semi-automatic stop signal working with 'A' marker extinguished in 'On' position through approved means of communication after ensuring conditions and procedure prescribed under special instructions;

(c) in case the Loco Pilot is unable to contact the Station Master of station ahead, he shall pass the signal at 'On' after waiting for five minutes at the signal and proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction, at a speed not exceeding ten kilometers an hour upto the next Signal and act as per aspect of this signal; and

(d) the Loco Pilot shall report the failure of mid-section modified semi-automatic stop signal to the Station Master of the station ahead.

SR.9.01/1 The mid-section modified semi-automatic stop signal will be operated by the Station Masters at both ends by operation of a set of fog switch/buttons provided and this signal can be operated as normal automatic stop signal or as semi-automatic stop signal with 'A' marker distinguished. Relevant indications are available to Station Masters of the stations at both ends to indicate whether the signal is in automatic or modified semi-automatic mode.

Note :- Such gate signal, which has been converted as mid-section modified Semi-Automatic Signal, is provided with 'A' & 'AG' markers. During modified Automatic Signalling working, these markers will extinguish when fog switch/button is operated.

SR.9.01/2 In normal circumstances, the specified signal works in the auto mode with 'A' marker of the semi-automatic signal lit. In abnormal circumstances, like fog, bad weather impairing visibility, when the modified system is to be introduced, the Station Master of train dispatching station will talk to the Station Master of the receiving station and exchange private numbers; thereafter both the SMs shall operate the fog switch/button. By this action of both Station Masters, the 'A' marker of all the three signals is extinguished i.e. Advanced starter signal of the dispatching station, mid-section modified semi-automatic stop signal and Home Signal of receiving station. Then train working shall start under the new modified system in either direction. The indication of aspect of mid-section modified semi-automatic stop signal (i.e. 'On'/'Off' aspect and 'A' marker lit or extinguished) shall be depicted on the VDU/Panel of both the stations, along with the aspect of Advanced starter signal or Home signal, as the case may be.

SR9.01/3 Thus, after introduction of this system, interlocking will be such that when the mid-section modified semi-automatic stop signal is working with 'A' marker extinguished, not more then two trains, one on either side of this modified stop signal, will be ensured by the signalling system between two stations in any given direction at any given point of time. The mid-section modified semi-automatic stop signal shall when 'Off' depict the aspect (Green or Double Yellow etc.) based on the aspects and number of Automatic signals (including any other signal) between this signal and the Home signal of the receiving station.

SR9.01/4 Once this system is introduced by the two Station Masters of the dispatching and receiving stations at a nominated time after taking action simultaneously and train working is started as per new modified system, it will continue to operate automatically in the manner prescribed above and the process of taking 'Off' Advanced starter signal and mid-section modified semi-automatic stop signal need not be repeated for every train by the Station Masters of respective stations. Facility shall however exist to work the Advanced starter signal and Home signal as manual signal as and when considered necessary by the controlling Station Master. However, during the time modified system is in force, Home signal shall work in manual mode only.

SR.9.01/5 To restore the normal automatic signalling system at a pre-fixed nominated time, the Station Masters of the train dispatching and train receiving stations will talk to each other under exchange of private numbers and will re-introduce the normal system by operating the fog switch/button which will restore the 'A' marker on the mid-section modified semi-automatic stop signal to lit condition. The condition of 'A' marker of Home signal and Advanced starter signal will continue to be determined by the Station Masters of the controlling stations based on local conditions.

स.नि. 9.01/6 (i) मॉडिफाइड आटोमैटिक सिगनलिंग लागू करते समय संबंधित स्टेशन मास्टर, जहाँ तक हो सके, मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी– आटोमैटिक स्टाप सिगनल को 'ऑन' रखने का प्रयास करेंगे ताकि सिगनल पर पहुँचने वाली गाड़ी के लोको पायलट को अचानक ब्रेकिंग न करनी पड़े। इसके साथ ही इस पद्धति को लागू करने से पूर्व ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तथा होम सिगनल को मैनुअल मोड में रखेंगे।

(ii) सामान्य आटोमैटिक सिगनलिंग से मॉडिफाइड आटोमैटिक सिगनलिंग में परिवर्तन के समय ऐसा हो सकता है कि लोको पायलट जब मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनल के पास पहुँच रहे हों तो इसका 'ए' मार्कर बुझ जाए और यह ऑन हो जाए। ऐसी स्थिति में लोको पायलट अपनी गाड़ी को रोक लेंगे और यदि सिगनल पाँच मिनट तक 'ऑफ' नहीं होता है तो अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन या सिगनल पोस्ट टेलिफोन से सम्पर्क स्थापित करेंगे और स्टेशन मास्टर के प्राइवेट नम्बर सहित मौखिक प्राधिकार मिलने के बाद अधिकतम 10 किमी प्रति घण्टा की गति से अगले आटोमैटिक सिगनल की जड़ तक जायेंगे और उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेंगे।

यदि लोको पायलट सिगनल को पार कर गये हों तो रुकेंगे और सतर्कता पूर्वक अगले ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल तक इस प्रकार बढ़ेंगे कि किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोक सकने को तैयार रहेंगे।

स.नि. 9.01/7 सिगनलिंग व्यवस्था में परिवर्तन होने के बावजूद आटोमैटिक सिगनलिंग में ट्रेन पासिंग सम्बन्धी वर्तमान नियम/निर्देश लोको पायलट के लिए लागू रहेंगे। इस तरह खण्ड में सभी आटोमैटिक सिगनल सामान्यतः कार्य करेंगे और लोको पायलट इन सिगनलों को पार करते समय वर्तमान साधारण एवं सहायक नियमों का पालन करेंगे।

स.नि. 9.01/8 सिगनल और फॉग स्विच/बटन के फेल हो जाने पर कार्य संचालन पद्धति –

(क) एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल का फेल होना :–

जब 'ए' मार्कर बुझा है और डिस्पैचिंग स्टेशन का ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल फेल हो गया है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टॉप सिगनल और उसके आगे पर्याप्त दूरी तक चली गई है लोको पायलट को सिगनल ऑन की स्थिति में पास करने के लिए लिखित प्राधिकार टी/369(3बी) जारी करेंगे जिस पर प्राइवेट नम्बर अंकित करना आवश्यक नहीं है। यदि डिस्पैचिंग स्टेशन मास्टर ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनल के बीच के खण्ड का साफ होना (क्लियरेंस) सुनिश्चित नहीं कर पाते हैं तो वह रिसीविंग स्टेशन मास्टर से बात करेंगे और प्राइवेट नम्बर आदान–प्रदान के अन्तर्गत यह पुष्टि करेंगे कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी अगले स्टेशन पर पूरी–पूरी पहुँच गई है, इसके बाद लोको पायलट को खराब ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को 'ऑन' की स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करेंगे। उपर्युक्त दोनों मामलों में लोको पायलट अगले आटोमैटिक सिगनल को जड़ तक अधिकतम 10 किमी प्रति घण्टा की गति से जाएंगे और सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3.61/2 (a) का अनुपालन करते हुए उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेंगे।

(ख) मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टॉप सिगनल का फेल होना –

(i) यदि मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी आटोमैटिक स्टॉप सिगनल खराब हो जाय और/अथवा किसी कारण से 'ऑन' संकेत प्रदर्शित करे, लोको पायलट मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एम टी आर सी)/मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टॉप सिगनल पर लगे हुए सिगनल पोस्ट टेलीफोन (एस पी टी) पर रिसीविंग स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेंगे और उसकी सूचना देंगे। स्टेशन मास्टर लोको पायलट को आगे बढ़ने के लिए प्राइवेट नम्बर के साथ तभी प्राधिकृत करेंगे जब कि ठीक पहले आने वाली गाड़ी उनके स्टेशन पर पूरी–पूरी पहुँच गई हो। लोको पायलट अपनी डायरी में प्राइवेट नम्बर लिखने के बाद अगले आटोमैटिक सिगनल की जड़ तक अधिकतम 10 किमी प्रति घण्टा की गति से जाएंगे और सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3.61/2(a) का अनुपालन करते हुए उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेंगे।

यदि टेलीफोन उपलब्ध नही है अथवा खराब है और लोको पायलट स्टेशन मास्टर से सम्पर्क नहीं कर पा रहे हैं तथा सिगनल 'ऑन' स्थिति में बना हुआ है, वह 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेंगे और यदि सिगनल फिर भी 'ऑन' ही रहता है, तो वह सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3.61/2(a) के अनुसार आगे बढ़ेंगे और उसकी सूचना वाकी–टाकी पर अथवा लिखित मेमो द्वारा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देंगे।

(ii) ट्रेन रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर ऐसा अवगत हो जाने पर कि 'ए' मार्कर बुझा हुआ है, मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टॉप सिगनल खराब हो गया है, ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसके बारे में सूचित करेंगे जो (डिस्पैचिंग स्टेशन मास्टर) किसी गाड़ी को भेजने से पहले अगले स्टेशन तक पूरे खंड को एक ब्लाक सेक्शन मानते हुए ट्रेन रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर आदान–प्रदान के अन्तर्गत लाइन क्लियर प्राप्त करेंगे।

SR9.01/6 (i) At the time of introducing the modified automatic signalling, the Station Master concerned controlling the mid-section modified semi-automatic stop signal should, as far possible, take care that the aspect of this signal is 'On' to avoid sudden braking by the Loco Pilot of the approaching train. In addition, the Advanced starter signal and Home signal shall normally be put in manual mode before introducing the changeover.

(ii) During the change-over from normal automatic signaling to modified automatic signalling, it may so happen that a Loco Pilot may encounter a situation when the 'A' marker gets extinguished and aspect of the signal turns into 'On' aspect while approaching the mid-section modified semi-automatic stop signal. In such a situation, the Loco Pilot will stop his train and, if this signal does not assume 'Off' aspect within 5 minutes, contact the Station Master of the station ahead on MTRC/SP and after obtaining SM's verbal authority with private number proceed ahead at a speed no exceeding 10 kmph till the foot of the next automatic signal and be guided by the aspect of this signal.

In case the Loco Pilot has passed the signal, he shall stop and proceed cautiously so as to be prepared to stop short of any obstruction until next automatic stop signal is reached and shall act upon its indication.

SR 9.01/7 Even with the change in the signalling arrangement, for the Loco Pilot, all existing rules/instructions for train passing in automatic signalling will be applicable. Thus all automatic signals in the sections shall work normally and Loco Pilot will follow existing GRs/SRs while passing these signals.

SR9.01/8 System of working during failure of signals and fog switch/button.

(a) Failure of Advanced Starter Signal :

When 'A' marker is extinguished, and the Advanced starter signal of the train dispatching station has failed, the Station Master shall issue written authority T/369(3b), dispensing with endorsement of private number, to the Loco Pilot to pass the signal at 'On' after ensuring that the last preceding train has passed the mid-section modified semi-automatic stop signal and adequate distance beyond it. If the clearance of section between Advanced starter signal and mid-section modified semi-automatic stop signal cannot be ascertained by the dispatching Station Master, he will talk to the Station Master of the receiving station and after confirming under exchange of private numbers that the last preceding train has arrived complete at the station ahead, he will authorize the Loco Pilot on T/369 (3b) to pass the defective Advanced starter signal in 'On' position. In both the above cases, the Loco Pilot shall proceed at a speed not exceeding 10 kmph till the foot of the next automatic signal and thereafter be guided by the aspect of this signal observing GR 9.02 and SR 3.61/2(a).

(b) Failure of Mid-section Modified Semi-Automatic Stop Signal.

(i) If the mid-section modified semi-automatic stop signal becomes defective and/or shows 'On' aspect due to any reason, the Loco Pilot will contact the Station Master of the receiving station on Mobile Train Radio Communication (MTRC)/Signal Post Telephone (SPT) provided on mid-section modified semi-automatic stop signal, and inform him about the same. The Station Master shall authorize the Loco Pilot with private number to proceed ahead only after the last preceding train has arrived complete at his station. The Loco Pilot shall proceed at a speed not exceeding 10 kmph till the foot of the next automatic signal and thereafter be guided by the aspect of this signal observing GR 9.02 and SR 3.61/2(a) after recording the private number in his working diary. In case telephone is not available or defective and Loco Pilot is not able to contact the Station Master concerned and the signal remains in 'On' position, he shall wait for 5 minutes and, if the signal remains 'On', will proceed ahead as per, GR 9.02 and SR 3.61/2(a) and report the same to the SM of the station ahead on Walkie-talkie or by written memo.

(ii) On becoming aware that the mid-section modified semi-automatic stop signal with 'A' marker extinguished has failed, the Station Master of the train receiving station shall inform the Station Master of the train dispatching station about the same who shall, before dispatching a train, treat the entire section upto the block station ahead as one block section and obtain 'Line Clear' from the Station Master of the train receiving station under exchange of private numbers.

रिसीविंग स्टेशन मास्टर तभी लाइन क्लियर देंगे जब कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी उनके स्टेशन पर पूरी–पूरी पहुँच गई हो। तब डिस्पैचिंग स्टेशन मास्टर लोको पायलट को खराब मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनल को बिना रूके पास करने के लिए टी/901 (4) लिखित प्राधिकार जारी करेंगे। इस प्राधिकार पत्र पर यह उल्लेख करते हुए कि अगले स्टेशन तक ब्लाक खण्ड के लिए अमुक प्राइवेट नम्बर के अन्तर्गत लाइन क्लियर प्राप्त है। लोको पायलट खंड के अन्य सभी आटोमैटिक सिगनलों को सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3.61/2(a) का अनुपालन करते हुए आगे बढ़ेंगे। यदि मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टाप सिगनल किसी समपार की रक्षा कर रहा हो तो कन्ट्रोलिंग स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने अथवा उस ब्लाक खंड में प्रवेश करने की अनुमति देने (जैसा भी हो) से पूर्व यह सुनिश्चित करेंगे कि समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द है। ब्लाक खंड में केवल एक गाड़ी भेजने की यह पद्धति तब तक जारी रहेगी जब तक कि मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टाप सिगनल ठीक नहीं हो जाता।

(ग) होम सिगनल का फेल होना –

यदि होम सिगनल खराब हो जाता है तो रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर कॉलिंग ऑन सिगनल (यदि उपलब्ध है) 'ऑफ' करके, अथवा यदि कॉलिंग ऑन सिगनल भी खराब है, तो लिखित प्राधिकार टी/369(3बी) जारी करके गाड़ी को रिसीव करेंगे।

(घ) फॉग स्विच/बटन का फेल होना –

यदि फॉग स्विच/बटन के प्रचालन से किसी विशिष्ट खंड के मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनल का 'ए' मार्कर नहीं बुझता है तो दो समीपावर्ती स्टेशनों के बीच सम्बन्धित दिशा में फाग सिगनलिंग पद्धति को फेल माना जाएगा। तब स्टेशन मास्टर वीडीयू/पैनल पर उपलब्ध सुविधा के द्वारा ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और होम सिगनल को मैनुअल मोड में बदलने के लिए 'ए' मार्कर को बुझाएँगे। इसके अतिरिक्त, दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच मॉडिफाइड आटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू होने और कुछ समय तक सफलतापूर्वक कार्य करने के बाद किसी समय किसी कारणवश फेल हो सकती है। उपर्युक्त दोनों मामलों में प्रभावित खण्ड के डिस्पैचिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर उस खण्ड में कोई गाड़ी तब तक नहीं भेजेंगे जब तक कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी रिसीविंग स्टेशन पर पूरी–पूरी पहुँच न गई हो, जिसकी पुष्टि दोनो स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के द्वारा की जाएगी।

नोट :– (1) लोको पायलटों और सम्बन्धित लोको निरीक्षकों को मॉडिफाइड आटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू करने की सम्भावित अवधि अग्रिम रूप से शेड नोटिस के द्वारा सूचित की जाएगी, जो कि सामान्यतः 20 दिसम्बर से 31 जनवरी तक 2000 बजे से 0800 बजे तक रहेगा जिसे कोहरे की विद्यमानता के अनुसार परिवर्तित किया जा सकता है। स्टेशन पर एक रजिस्टर रखा जाएगा जिसमें मॉडिफाइड आटोमैटिक सिगनलिंग के लागू होने और रदद होने का समय स्टेशन मास्टरों के द्वारा अंकित किया जाएगा। इस पद्धति को जारी रखने अथवा रोक देने सम्बन्धी निर्णय मंडल के वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबन्धक द्वारा लिया जाएगा और स्टेशन मास्टरों एवं सेक्शन कन्ट्रोलरों को कन्ट्रोल मेसेज के माध्यम से तथा लोको पायलटों एवं गार्डो को कू/गार्ड लाबी के माध्यम से सूचित किया जाएगा।

(2) मॉडिफाइड सिस्टम असामान्य परिस्थितियाँ में, जैसे कोहरा, खराब मौसम जिसमें दृश्यता बाधित हो, वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक के निर्देशानुसार लागू किया जाएगा तथा निरस्त किया जाएगा।

स.नि. 9.01/9 साफ मौसम में जब लोको पायलट को मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टॉप सिगनल का 'ए' मार्कर बुझा मिले और सिगनल, 'ऑन' बना रहता है तो वह गाड़ी को इस मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टाप सिगनल की जड़ पर रोकेंगे और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से एम.टी.आर. सी/एस.पी.टी. पर सम्पर्क स्थापित करेंगे तथा इसके बारे में सूचित करेंगे। स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनलिंग प्रचलन में नहीं है, लोको पायलट को एक प्राइवेट नम्बर देंगे जिसे वह (लोको पायलट) अपनी डायरी में अंकित कर लेंगे। प्राइवेट नम्बर मिल जाने के बाद लोको पायलट सा.नि. 9.02 का अनुपालन करते हुए आगे बढ़ेंगे। यदि टेलीफोन उपलब्ध नहीं है अथवा खराब है और लोको पायलट सम्बन्धित स्टेशन मास्टर से सम्पर्क नहीं कर पा रहे हैं। तथा सिगनल 'ऑन' की स्थिति में बना रहता है, तो वह पॉच मिनट तक प्रतीक्षा करेंगे और सिगनल 'ऑन' बना ही रहता है तो वह सा.नि. 9.02 के अनुसार आगे बढ़ेंगे और इसकी सूचना अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को वाकी–टाकी पर अथवा लिखित मेमो द्वारा देंगे।

The receiving Station Master will grant 'Line Clear' only after the last preceding train has arrived complete at his station. The dispatching SM shall then issue a written authority T/9.01(4) to the Loco Pilot to pass the defective mid-section semi-automatic stop signal at 'On' without stopping at the signal. An endorsement shall be made on such an authority that the 'Line Clear' for the block section upto the next station has been obtained under private number, quoting the same on this authority. The Loco Pilot shall proceed following GR 9.02 and SR 3.61/2(a) in respect of all other automatic signals in the section. If, however, the mid-section modified semi-automatic stop signal is protecting a level crossing, the controlling Station Master shall ensure that the level crossing gate is closed to road traffic before granting 'Line Clear' or permitting the train to enter the block section, as the case may be. This system of dispatching only one train in the block section shall continue till the mid-section modified semi-automatic stop signal is rectified.

(C) Failure of Home Signal:

If the Home Signal becomes defective, the Station Master of the receiving station will admit the train by taking Off Calling On signal (if provided) or, if the Calling On signal is also defective, by issuing written authority T/369 (3b).

(d) Failure of Fog Switch/Button:

If by operation of fog switch/button, 'A' marker on mid-section modified semi-automatic stop signal of a particular section does not get extinguished, the fog signaling system shall be treated as failed in between the two adjacent stations in relevant direction. The Station Masters will then extinguish the 'A' marker of Advanced starter signal and Home signal by means of facility available on the VDU/Panel to convert these signals in manual mode. Moreover, the modified automatic signalling system between any two adjacent stations may fail any time due to any reason after the same has been introduced and working successfully for some time. In both the cases above, the Station Master of the train dispatching station of the affected section will not dispatch a train in the section until the last preceding train has arrived complete at the receiving station, which shall be confirmed by the exchange of private numbers between the two Station Masters.

Note: (1) The Loco Pilots and LIs concerned will be informed through shed notice well in advance about the likely period of introduction of modified automatic signalling system, which normally shall be form 20th December to 31st January and from 2000 hrs to 0800 hrs which may get shifted as per prevalence of fog. A register will be maintained at the stations by the Station Masters to record the time at which the modified automatic signalling system is introduced and when the same is cancelled. A decision to continue or discontinue the system will be taken by the Sr DOM of the division and will be advised to the Station Masters and the Section Controllers through control message and Loco Pilots/Guards through Crew/Guard Lobbies.

(2) The Modified system will be introduced and cancelled depending upon abnormal conditions line fog, bad weather impairing visibility under the direction of Sr. D.O.M.

SR 9.01/9 During clear weather, when the Loco Pilot finds the 'A' marker of mid-section modified semi-automatic stop signal extinguished and the aspect of the signal remains 'On', he shall bring his train to stop at the foot of this modified semi-automatic stop signal and shall contact the Station Master ahead on MTRC/SPT and inform him about the same. The Station Master shall, after ascertaining that the system of modified semi-automatic signalling is not in operation, give a private number to the Loco Pilot who shall record it on his diary. After receiving the private number, the Loco Pilot will proceed ahead as per GR 9.02. In case telephone is not available or defective and Loco Pilot is not able to contact the Station Master concerned and the signal remains in 'On' position, he shall wait for 5 minutes and, if the signal remains 'On', will proceed ahead as per GR 9.02 and report the same to the SM of the station ahead on Walkie-talkie or by written memo.

स.नि. 9.01/10 (i) आटोमैटिक ब्लाक खंडो में दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच किसी कारणवश जहाँ मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक स्टॉप सिगनल नहीं लगाये जा सकते, वहाँ डिस्पैचिंग स्टेशन के ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तथा अगले स्टेशन (रिसीविंग स्टेशन) के होम सिगनल की उपयुक्त इन्टरलॉकिंग द्वारा एक समय में केवल एक गाड़ी को सेकशन में प्रवेश करने की अनुमति होगी और यह इन्टरलॉकिंग इस प्रकार होगी कि डिस्पैचिंग स्टेशन का ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तब तक ऑफ नहीं होगा जब तक कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी अगले स्टेशन पर पूरी–पूरी पहुँच न गई हो। दोनों समीपावर्ती स्टेशन मास्टरों द्वारा फॉग स्विच/बटन के प्रचालन द्वारा इसे सुनिश्चित किया जाएगा।

(ii) जूही–पनकी ब्लाक खंड की नार्थ एवं साउथ लाइनों में जहाँ ट्विन सिंगल लाइन वर्किंग लागू है वहाँ कोहरे के समय परम्परागत डबल लाइन कार्यप्रणाली के अनुसार कार्य संचालन लागू होगा।

(iii) चन्दारी–कानपुर लोको केबिन खंड में कोहरे के समय दोनों स्टेशनों के अन्तिम रोक सिगनलों को मैनुअल मोड में रखा जाएगा।

(iv) चन्दारी–कानपुर सेन्ट्रल खंड में गाड़ियों का संचालन सामान्य आटोमोटिव सिगनलिंग मोड में होगा, किन्तु कोहरे के समय दिन और रात में अधिकतम गति 30 किमी प्र0घ0 तक प्रतिबंधित रहेगी।

9.02. यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को – 'ऑन' में पार करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य –

(1) यदि लोको पायलट को 'A' चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में मिलता है 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 रुकेगा। यदि इतने समय तक प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' ही रहता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा और गार्ड के साथ सिगनल का आदान–प्रदान करेगा। फिर वह अगले रोक (स्टाप) सिगनल की ओर, जहाँ तक लाइन क्लियर है, अत्यधिक सतर्कता बरतते हुए इस प्रकार आगे बढ़ेगा कि वह किसी अवरोध को देखते ही रुक सके।

(2) उपनियम (4) में बताई गयी स्थिति को छोड़कर यदि गाड़ी स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो गार्ड पीछे की ओर रोक (स्टाप) हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

(3) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या आंधी या इंजन द्वारा गाड़ी धकेली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 किलो मीटर 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 बजा कर गार्ड से सहायता मांग सकता है।

(4) इस प्रकार बुलाए जाने पर गार्ड, लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जायेगा और पूरी निगरानी रखने में लोको पायलट की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।

(5) स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति से पार करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि सिगनल 'आफ' भी हो तो भी लोको पायलट वहां तक किसी सम्भावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जायेगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्यवाही करेगा।

स.नि.9.02/1. (क) यदि स्वचल सिगनलिंग खण्ड, जिसमें ओवर लैप शामिल है, में कोई गाड़ी हो, या लाइन पर कोई अवरोध हो या लाइन टूटी हो या लाइन हटा दी गयी हो या कोई अन्य कारण हो तब स्वचल रोक सिगनल अपनी स्थिति "ऑन" बतायेगा।

जब लोको पायलट/मोटरमैन स्वचल सिगनल जो कि "ए" (A) चिन्ह के साथ है 'ऑन' स्थिति में पार करता है तो वह बहुत सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा उस समय उसकी गति दृश्यता साफ होने पर सीधी लाइन पर 15 कि.मी. प्र.घं. से ज्यादा नहीं होगी। जहाँ घुमाव कुहरा तूफान या अन्य कारणों से आगे की दृश्यता साफ न हो तो लोको पायलट/मोटरमैन सामान्य नियम 9.02 में निर्धारित 10 कि.मी. प्र.घं. की गति से अधिक नहीं जायेगा। विद्युत बहु एकक में मोटरमैन "00–00" घंटी देगा जिसकी प्राप्ति की स्वीकृति गार्ड इसी प्रकार घंटी बजाकर करेगा।

(ख) (i) गार्ड यह ध्यान रखेगा कि लोको पायलट/मोटरमैन उपरोक्त मद (क) में दी गयी निर्धारित गति से अधिक नहीं चल रहा है।

(ii) विद्युत बहु एकक (इ.एम.यू.) गाड़ियों में यदि मोटरमैन निर्धारित गति से ज्यादा गति से चलता है तो गार्ड (जब मोटरमैन के साथ यात्रा न कर रहा है तो) मोटरमैन को चेतावनी देने के लिये "000–000" घंटी देगा और सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्य करेगा।

SR. 9.01/10(i) In automatic block signalling sections, where modified semi-automatic stop signal cannot be provided between the two adjacent stations for any reason, only one train shall be permitted to enter the section at a time by means of suitable interlocking of Advanced starter signal of the train dispatching station and Home signal of the station ahead in such a way that the Advanced starter signal cannot assume 'Off' aspect unless and until the last preceding train has arrived complete at the station ahead. This shall be ensured by operation of fog switch/button by adjacent Station Masters.

(ii) In Juhi-Panki block section, where twin single line working is in force on North and South lines, working similar to conventional double line shall be introduced during fog.

(iii) In Chandari-Kanpur Loco cabin section, last stop signal of both stations shall be kept in manual mode during fog.

(iv) In Chandari-Kanpur Central block section, train operation shall continue to be in normal automatic signalling mode, but maximum speed will be restricted to 30 kmph during day and night during fog.

9.02. Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop Signal on double line is to be passed at 'On'

(1) When a Loco Pilot finds an Automatic Stop signal with an 'A' marker at 'On', he shall bring his train to a stop in rear of the signal. After bringing his train to a stop in the rear of the signal, the Loco Pilot shall wait there for one minute by day and two minutes by night, If after waiting for this period, the signal continues to remain at' On', he shall give the prescribed code of whistle and exchange signals with the guard and then proceed ahead, as far as the line is clear, towards the next stop signal in advance exercising great caution so as to stop short of any obstruction.

(2) The guard shall show a stop hand signal towards the rear when the train has been so stopped at an Automatic stop signal, except as provided for in sub-rule (4).

(3) Where owing to the curvature of the line, fog, rain or dust storm, engine working the train pushing it, or other causes, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 10 kilometers an hour. Under these circumstances, the Loco Pilot, when not accompanied by Assistant Loco Pilot, and if he considers necessary, may seek the assistance of the Guard by giving the prescribed code of whistle.

(4) When so sent by the Loco Pilot, the Guard shall accompany him on the engine cab, before he moves forward, to assist the Loco Pilot in keeping a sharp look-out.

(5) When an Automatic stop signal has been passed at 'On' the Loco Pilot shall proceed with great caution until the next stop signal is reached. Even if this signal is 'Off' the Loco Pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously upto that signal and shall act upon its indication only after he has reached it.

S.R. 9.02/1. (a) The 'ON' position of an Automatic signal maybe due to a train in the Automatic signalling section ahead including the overlap or due to an obstruction on the track or broken or displaced rail or any other cause.

When a Loco Pilot/Motorman passes an Automatic Signal with an 'A' marker at 'ON' he shall proceed exercising great caution to be able to stop short of any obstruction and at a speed, which shall not exceed 15 KMPH on a straight road when visibility is good. Where due to curvature of the line, fog, dust storm, or other causes line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot/Motorman shall observe, the speed, which shall not exceed 10 KMPH. In case of Electric Multiple Units, the Motorman shall give 2 pause 2 rings and the same will be acknowledged by the Guard through same code of beats.

(b) (i) The Guard of a train shall watch that the Loco Pilot does not exceed the speed prescribed in item (a) above.

(ii) In case of EMU trains if the Motorman exceeds the speed prescribed the Guard (when not travelling with the Motorman) shall give 3 pause 3 rings on the bell code to warn the Motorman and take action as prescribed in Rule-4.45.

(iii) दूसरी गाड़ियों के सम्बन्ध में भी यदि लोको पायलट निर्धारित गति से ज्यादा चले तो गार्ड सामान्य नियम 4.45 का पालन करेगा।

(ग) विद्युत बहु एकक (इ.एम.यू.) गाड़ियों का गार्ड मद (क) के अनुसार निर्धारित गति से ज्यादा मोटरमैन न चले इसका ध्यान रखेगा। यदि वह निर्धारित गति से ज्यादा गति से चलता हो तो उसे चेतावनी देने के लिये 000 विराम 000 घंटी कूट संकेत देगा। यदि फिर भी मोटरमैन लगातार निर्धारित गति से अधिक चल रहा हो तो गार्ड गाड़ी रोकने का प्रबन्ध करेगा।

विद्युत इंजनों द्वारा यदि गाड़ी खींची जा रही हो, तो यदि लोको पायलट मद (क) में निर्धारित गति से ज्यादा गति से चले तो गार्ड लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये निर्वात / एयरब्रेक रुक–रुक कर लगायेगा, और छोड़ेगा जब तक कि लोको पायलट निर्धारित गति पर ध्यान नहीं देता है।

(घ) सिगनल 'ऑन' रहने पर लोको पायलट / मोटरमैन को सिगनल के पास खड़ा होना – जब लोको पायलट / मोटरमैन स्वचल / अर्धस्वचल या गेट सिगनल को 'ऑन' स्थिति में देखता है तो अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे जितना करीब हो सके खड़ी करेगा।

स.नि.9.02 / 2. जब गार्ड को इंजन के पास बुलाना हो तो लोको पायलट दो लम्बी और दो छोटी (– – 00) सीटियां बजायेगा। बिजली बहुएकक गाड़ी के मामले में मोटरमैन गार्ड को बुलाने के लिए तीन घंटियां (000) बजायेगा जिसकी गार्ड द्वारा प्राप्ति–स्वीकृति दी जायेगी।

स.नि.9.02 / 3. किसी स्वचल सिगनल का संकेत उस सिगनल के आगे स्थित पथ को लागू होता है। 'ऑफ' स्थिति में रहने पर भी उसके अन्दर अवरोध एवं गाड़ी रहने की सम्भावना हो सकती है। स्वचल सिगनल "ऑन" स्थिति में पार करने के बाद लोको पायलट को अगले सिगनल के संकेत का तब तक पालन नहीं करना चाहिए जब तक वह उस सिगनल पर वास्तव में पहुँच न जाए।

स.नि.9.02 / 4. (क) जब स्वचल या अर्ध स्वचल सिगनल की स्थिति हरे / पीले रंग से लाल रंग में पुनः हरे पीले रंग में या लगातार लाल से लाल रंग में बदल जाये तो उसे बाबिंग / फ्लिकरिंग (टिमाटिमाने वाला) सिगनल कहा जायेगा तथा यह समझा जायेगा कि वह अपनी अत्यधिक प्रतिबंधित स्थिति को दर्शाता है।

बाबिंग / फ्लिकरिंग (टिमटिमाने वाला) सिगनल दिखाई देने पर लोको पायलट / मौटरमैन अपनी गाड़ी सिगनल के पीछे खड़ी करेगा तथा उसे केवल उसी स्थिति में पार करेगा जब वह स्थिर रूप में दिखाई देगा तथा ऐसी स्थिति एक मिनट तक वैसी ही स्थिर रहे।

(ख) यदि सिगनल का लगातार टिमटिमाना चालू रहता है और वह स्थिर स्थिति को प्राप्त नहीं करता तो यह समझा जायेगा कि वह 'ऑन' स्थिति को प्रदर्शित कर रहा है तथा ऐसी स्थिति में उसे सहायक नियम 9.02 / 1. में उल्लिखित शर्तों के बाद ही पार किया जाना चाहिए। लोको पायलट / मोटरमैन सिगनल के खराब होने की सूचना प्रथम रिपोर्टिंग स्टेशन को देगा।

(ग) जब किसी हस्तचलित रोक (स्टाप) सिगनल द्वारा एक से अधिक या भ्रामक स्थिति दर्शायी जाती है, तो यह समझना चाहिए कि वह अपनी अत्यधिक प्रतिबंधित स्थिति को दर्शा रहा है तथा ऐसी स्थिति में सामान्य नियम 3.74 तथा उसके अन्तर्गत बताये गये सहायक नियम में उल्लिखित अनुदेशों का पालन करते हुए उसे पार करना चाहिए।

(घ) बाबिंग / फ्लिकरिंग (टिमटिमाने वाला) सिगनल के बारे में सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर सिगनल खराबी रजिस्टर में इस खराबी से सम्बन्धित जानकारी दर्ज करेगा तथा विद्युत सिगनल अनुरक्षक या खण्ड अभियन्ता (सिगनल) को इस खराबी को तुरन्त दूर करने के लिए सूचित करेगा। खराबी / बॉबिंग या टिमटिमाने वाले सिगनलों के सभी मामलों की सूचना सेक्शन नियंत्रक को भी देनी चाहिए जो इसी उद्देश्य से नियंत्रण कक्ष में रखे गये सिगनल खराबी रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि (एन्ट्री) करेगा।

स.नि.9.02 / 5. <u>किसी स्वचल रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद स्वचल सिगनल क्षेत्र में दो गाडियों के बीच की दूरी –</u>

(क) स्वचालित सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद पीछे वाली गाड़ी का लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और यदि उसके आगे कोई गाड़ी चल रही हो तो उस गाड़ी या किसी अवरोध के बीच (साफ मौसम में) कम से कम 150 मीटर या दो क्लीयर ओ.एच.ई. खंभों की दूरी का अंतर बना रहे। तथापि, विद्युत बहुएकक गाड़ी के संबंध में विद्युत बहुएकक गाड़ी और उसके आगे कोई गाड़ी चल रही हो तो उस गाड़ी या लाइन पर आगे कोई अवरोध हो तब उनके बीच कम से कम 75 मीटर या एक क्लीयर ओ.एच.ई खंभे की दूरी का अंतर बना रहे। तथापि घने कोहरे के दौरान स्वचालित रोक सिगनल 'आन' (लाल) स्थिति में पार करने के बाद किसी भी इंजन से चलाई जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट / विद्युत बहुएकक के मोटरमैन को यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि गाड़ी की गति 10 किमी प्रति घंटा से अधिक न हो और वह आगे चल रही गाड़ी से इतनी दूरी बनाए रखे जिससे वह यथा स्थिति आगे चल रही गाड़ी की पिछली बत्ती / पिछला बोर्ड अथवा अवरोध को देख सके।

(ख) बाढ़ इत्यादि जैसी विशेष परिस्थितियों में या बिगड़ी हुई विद्युत बहुएकक गाड़ी की सहायता हेतु पिछली विद्युत बहुएकक (ई.एम.यू.) गाड़ी को बहुत सावधानी के साथ अगली गाड़ी के नजदीक लाया जा सकता है।

(iii) In case of other trains also if the Loco Pilot exceeds speed prescribed the Guard shall take action as per rule 4.45.

(c) The Guard of an EMU train shall watch that the Motorman does not exceed the speed prescribed in item (a) above. He shall give 000-000 rings on the bell code to warn the Motorman, if the prescribed speed limit is exceeded and if the Motorman continues to run in excess of the prescribed speed the Guard shall arrange to stop the train.

In case of trains hauled by electric locomotive, if the Loco Pilot exceeds the speed prescribed in item (a) above Guard shall attract the attention of the Loco Pilot by the application of vacuum/air brake and releasing it intermittently till such time the Loco Pilot observers the prescribed speed.

(d) Loco Pilot/Motorman to stop close to signals at 'On' - When a Loco Pilot/ Motorman has to stop his train at the automatic, Semi-automatic or a Gate Signal which is in the 'On' position, he should bring the train to a halt as close to the signal as possible in rear of the signal.

S.R.9.02/2. The Loco Pilot shall give two long and two short whistles (– – 00) when the Guard is required to be called to the engine. In case of Electric Multiple unit trains, the Motorman shall give three rings (000) to call the Guard, which shall be acknowledged by the Guard.

S.R.9.02/3. The indication of an Automatic signal applies to the track beyond the signal and there is possibility of a train or obstruction on being inside the signal when it is showing 'Off'. A Loco Pilot having passed an Automatic signal at 'On' must not act on the indication of the signal ahead until he has actually reached it.

S.R.9.02/4. (a) Whenever an Automatic or a semi-Automatic signal changes its aspect from green/yellow to red and again to green/yellow or from red to red in succession, it shall be treated as a bobbing/flickering signal and shall be considered as showing the most restrictive aspect.

On seeing a bobbing/flickering signal, the Loco Pilot/Motorman shall bring his train to stop in rear of the signal and pass the same only when it assumes a steady aspect and remains so for one minute.

(b) If the signal continues to bob/flicker and does not assume a steady aspect it should be considered displaying the 'On' position and pass only after observing the stipulations contained in S.R.9.02/1. The Loco Pilot/Motorman shall report the defect to Station Master at the first reporting station.

(c) Whenever a manual stop signal shows more than one aspect or a misleading aspect, it should be treated as showing the most restrictive aspect and should be passed by observing instructions contained in Rule 3.74 and subsidiary rules appended thereunder.

(d) The Station Master, on receipt of information of flickering/bobbing signal, shall record the defect in the signal Failure Register and advise SE (Signal) or Electric Signal Maintainer immediately to rectify the defect, All cases of failures bobbing, or flickering signal should also be reported to Section Controller who shall record the defect in the Signal Failure Register kept for the purpose.

S.R.9.02/5. Distance between two train in Automatic Signalling territories after passing an Automatic Signal at 'On'-

(a) After passing automatic signal at 'on', the Loco Pilot of a following train shall ensure that minimum distance of 150 meters or two clear OHE masts is maintained between his train and the preceding train (in clear weather), if any, or any obstruction on the line ahead. However, in case of EMU trains the minimum distance of 75 meters or one OHE mast shall be maintained between EMU train and a preceding train, if any, or any obstructions on line ahead. However, during dense fog, after passing an Automatic Stop Signal at 'On' (Red), the Loco Pilot/Motorman of train hauled by any Locomotive including EMU train shall, while moving at a speed not exceeding 10 kmph should ensure that he maintains a reasonable distance at which he is able to observe tail lamp/tail board of the train ahead or the obstruction as the case may be

(b) In special circumstances like flood etc., or if necessary to assist a disabled EMU train the following EMU train may be drawn closer to the preceding EMU train, exercising great caution.

ख. इकहरी (सिंगल) लाइन पर लागू नियम

9.03. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें –

(1) जहां इकहरी (सिंगल) लाइन पर गाड़ियों का संचालन स्वचल ब्लाक पद्धति के अनुसार होता है, वहां–

(क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर की व्यवस्था की जायेगी,

(ख) अगले ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लियर मिलने के बाद ही यातायात की दिशा स्थापित की जायेगी,

(ग) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद ही कोई गाड़ी एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन के लिए प्रस्थान करेगी,

(घ) लाइन क्लियर मिलना तब तक सम्भव नहीं हो सकेगा जब तक कि लाइन क्लियर देने वाले ब्लाक स्टेशन पर न केवल स्टेशन के प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल तक बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन क्लियर नहीं है,

(ड़) दो निकटवर्ती ब्लाक स्टेशनों के बीच की लाइन यदि आवश्यक है तो, रोक (स्टाप) सिगनल लगातार दो या अधिक स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शनों में विभक्त की जा सकती है।

(च) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद, प्रत्येक स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शन के अन्दर उसमें से होकर तथा उससे बाहर जाने के लिए गाड़ियों का संचालन सम्बन्धित स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और वह स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल तब तक 'ऑफ' स्थिति में नहीं जायेगा जब तक कि लाइन अगले स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल तक क्लियर नहीं हो जाती – इस शर्त पर कि यदि अगला रोक (स्टाप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टाप) सिगनल है तो लाइन उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक क्लियर है, तथा,

(छ) यातायात की दिशा के विपरीत सभी रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में होंगे।

(2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उपनियम (1) के खण्ड (घ) और (च) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।

(3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लाक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है;

(ख) इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउन्टरों अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इन्टरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियन्त्रित किया जाएगा, सम्बन्धित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हो या आशोधित अर्ध–स्वचल माध्यम में हो;

(ग) पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इन्टरलॉक किया जाएगा कि जब 'ए' चिन्ह बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल स्वयं 'ऑफ' होगा या 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो। इसी प्रकार मध्य खण्ड आशेधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'ऑफ' होगा अथवा 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

(घ) धुन्ध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिन्ह को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'ए' चिन्ह भी बुझ जाएगा।

(ड.) खंड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।

(च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा।

(4) (क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल 'ऑन' अवस्था में है और 'ए' चिन्ह बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में निर्धारित विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

B. Rules applicable to Single Line

9.03. Essentials of the Automatic Block system on single line-

(1) Where trains on a single line are worked on the Automatic Block System -

(a) the line shall be provided with continuous track circuiting or axle counters.

(b) the direction of traffic shall be established only after Line Clear has been obtained from the block station in advance.

(c) a train shall be started from one Block station to another only after the direction of traffic has been established.

(d) it shall not be possible to obtain Line clear unless the line is clear, at the Block Station from which Line clear is obtained, not only upto the first stop signal but also for an adequate distance beyond it,

(e) the line between two adjacent Block stations may, where required, be divided into two or more Automatic Block signalling sections by provision of stop signals,

(f) after the direction of traffic has been established movement of trains into, through and out of each Automatic Block signalling section shall be controlled by the concerned Automatic Stop signal and the said Automatic stop signal shall not assume 'Off' position unless the line is clear upto the next automatic Stop signal:

Provided further that where the next stop signal is a manual stop signal, the line is clear for an adequate distance beyond it, and

(g) all stop signals against the direction of traffic shall be at 'On'.

(2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in clauses (d) and (f) of sub-rule (1) shall not be less than 180 meters.

(3) (a) under special instructions, one of the automatic stop signals between two stations in the automatic block signaling territory in each direction may be made as modified semi automatic stop signal;

(b) the mid-section modified semi-automatic stop signal so provided shall be interlocked with the signals of the station ahead through track circuits or axle counters or both and shall be controlled by the station Master of the station ahead, the relevant indications whether the single is in normal automatic mode or modified semi-automatic mode shall be available to the Station Masters at both the ends;

(c) Advanced starter signal of the station in rear shall be interlocked with the mid-section modified semi-automatic stop signal in such a way that when working with 'A' marker extinguished, the Advanced starter signal shall assume 'Off' aspect or be taken 'Off' only when the line is clear upto an adequate distance beyond the mid-section modified semi-automatic stop signal; similarly the mid-section modified semi automatic stop signal shall assume 'Off' aspect automatically or be taken 'Off' only when the line is clear upto an adequate distance beyond the Home signal of the station ahead;

(d) during abnormal conditions like fog, bad weather impairing visibility, the mid-section modified sem-automatic stop signal may be worked by extinguishing 'A' marker in the manner prescribed under special instructions and this action shall also ensure that the 'A' marker of the Advanced starter signal of the station in rear and Home signal of the station in advance shall also be extinguished;

(e) the adequate distance mentioned under clause (c) shall not be less than as prescribed under sub-rule (2);

(f) during normal conditions, mid-section modified semi-automatic stop signal shall work as normal automatic stop signal.

(4) (a) When the Loco Pilot finds mid-section modified semi-automatic stop signal with 'A' marker extinguished in 'On' position, he shall stop his train in the rear of the signal and inform this fact to the station master of the station ahead on approved means of communication as prescribed under special instructions;

(ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्यपद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात् अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिन्ह के साथ 'आन' अवस्था में मध्य–खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।

(ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पांच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'ऑन' में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा और अगले सिगनल तक अधिकतम दस किलो मीटर प्रति घन्टा की गति से चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा; और

(घ) लोको पायलट अपने स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य खंड आशोधित अर्ध–स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।

नोट – असामान्य घटनाओं के समय अध्याय vi और ix के अनुसार कार्यवाही की जाएगी।

9.04. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल ब्लाक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर – प्रत्येक दिशा में लगाए जाने वाले स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर निम्नलिखित होगा, अर्थात –

(क) स्टेशन पर हस्ताचलित रोक (स्टाप) सिगनल –

(i) एक निकट (होम)

(ii) एक प्रस्थान (स्टार्टर)

(ख) स्टेशन के निकट (होम) सिगनल के पहले एक स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल।

टिप्पणी – अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को हटाया जा सकता है।

9.05. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल ब्लाक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल –

(1) नियम 9.04 में निर्धारित न्यूनतम उपस्करों के अतिरिक्त ब्लाक स्टेशनों के बीच आवश्यकतानुसार एक या एक से अधिक अतिरिक्त स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल लगाये जा सकते हैं।

(2) इसके अतिरिक्त, गाड़ियों के निरापद (सुरक्षित) संचालन के लिए आवश्यकतानुसार कोई अन्य स्थावर सिगनल भी लगाया जा सकता है।

9.06. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल ब्लाक क्षेत्र में हस्तचलित रोक (स्टाप) सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें –

(1) निकट (होम) सिगनल – यदि गाड़ी अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुंच रही है, तो वह सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि लाइन, न केवल प्रस्थान सिगनल तक, बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक क्लियर नहीं है।

(2) अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल – किसी गाड़ी के लिए अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गयी है और अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक या यदि अगला रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित है तो उसके आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन क्लियर नहीं है।

(3) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी कभी भी क्रमशः 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 एवजी (सब्स्टीट्यूट) माना जायेगा।

9.07. यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य –

(1) यदि लोको पायलट **'A'** चिन्ह (मार्कर) वाला स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पाता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल से पहले रोक कर दिन में एक मिनट तथा रात्रि में दो मिनट तक प्रतीक्षा करेगा।

(2) यदि इतनी प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'आन' स्थिति में ही रहता है और यदि सिगनल के पास टेलीफोन संचार व्यवस्था है तो लोको पायलट अगले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से या जहां सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) है वहां केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर) से सम्पर्क स्थापित करके उससे अनुदेश लेगा। यथास्थिति स्टेशन मास्टर या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर) यह सुनिश्चित करने के बाद कि अगले सिगनल तक कोई गाड़ी नहीं है और जहां तक ज्ञात है लोको पायलट का आगे जाना अन्यथा सुरक्षित है, जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन उपबंधित है, लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में सिगनल पार करने और अगले सिगनल तक बढ़ने की अनुमति देगा।

(b) The Station Master of the station ahead may authorize the Loco Pilot to pass the mid-section modified semi-automatic stop signal working with 'A' marker extinguished in 'On' position through approved means of communication after ensuring conditions and procedure prescribed under special instructions;

(c) In case the Loco Pilot is unable to contact the Station Master of station ahead, he shall pass the signal at 'On' after waiting for five minutes at the signal and proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction, at a speed not exceeding ten kilometers an hour upto the next signal and act per aspect of this signal; and

(d) The Loco Pilot shall report the failure of mid-section modified semi-automatic stop signal to the Station Master of the Station ahead.

Note : During unusual incidences, action shall be taken as per chapter VI and IX.

9.04 Minimum equipment of fixed signals in Automatic Block territory on single line- The Minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows-

(a) Manual stop signals at a station-

(i) a Home,

(ii) a Starter,

(b) An Automatic stop signal in rear of the Home signal of the station.

Note : Under approved special instructions, the Automatic stop signal may be dispensed with.

9.05. Additional fixed signals in Automatic Block territory on single line-

(1) Besides the minimum equipment prescribed in Rule 9.04, one or more additional Automatic stop signals, as are considered necessary, in between Block Stations, may be provided.

(2) In addition, such other fixed signals as may be necessary for the safe working of trains may be provided.

9.06. Conditions for taking 'Off' Manual Stop signals in Automatic Block territory on single line

(1) Home signal - When a train is approaching a Home signal, otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'Off' unless the line is clear not only upto the Starter but also for an Adequate distance beyond it.

(2) Last stop signal - the last stop signal shall not be taken 'Off' for a train unless the direction of traffic has been established and the line is clear upto the next Automatic stop signal, or when the next stop signal is manual stop signal for an adequate distance beyond it.

(3) The adequate distance referred to in sub rules (1) and (2) shall never be less than 120 meters and 180 meters respectively unless otherwise directed by approved special instructions. A sand hump of approved design, or subject to the sanction of the commissioner of Railway Safety, a derailing switch shall be deemed to be an efficient substitute for the adequate distance referred to sub-rule (1)

9.07. Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic Stop signal on single line is to be passed at 'On'-

(1) When a Loco Pilot finds an Automatic Stop signal with an 'A' marker at 'On' he shall bring his train to a stop in rear of that signal and wait there for one minute by day and two minutes by night.

(2) If after waiting for this period the signal continues to remain at 'On' and if telephone communication is provided near the signal, the Loco Pilot shall contact the Station Master of the next block station or the Centralised Traffic Control Operator of the section where Centralised Traffic control is provided, and obtain his instructions. The Station Master or the Centralised Traffic Control Operator, as the case may be, shall, after ascertaining that there is no train ahead upto the next signal and that it is otherwise safe for the Loco Pilot to proceed so far as is known, give permission to the Loco Pilot to pass the signal in the 'On' position and proceed upto the next signal, as may be provided under special instructions.

(3) यदि सिगनल के पास कोई टेलीफोन संचार व्यवस्था नहीं है या वह खराब हो गयी है और उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा और गार्ड के साथ संकेतों का आदान–प्रदान करके सिगनल पार करेगा और फिर अत्यन्त सतर्कता के साथ अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक जहां तक लाइन क्लियर है, इस प्रकार आगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी अवरोध से पहले ही रुक सके।

(4) यदि गाड़ी किसी स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी हुई है तो गाड़ी का गार्ड, उपनियम (6) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, पीछे की ओर रोक (स्टाप) हैण्ड सिगनल दिखायेगा

(5) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या आंधी या इंजन द्वारा गाड़ी धकेली 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 मांग सकता है।

(6) इस प्रकार बुलाये जाने पर गार्ड लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जायेगा और पूरी निगरानी रखने में, लोको पायलट की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।

(7) स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा यदि यह सिगनल 'ऑफ' भी है तो भी लोको पायलट वहां तक किसी सम्भावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कता पूर्वक जायेगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्यवाही करेगा।

स.नि.9.07/1. जब इकहरी लाइन पर स्वचल सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार किया जाए तब लोको पायलट/मोटरमैन एवं गार्ड की ड्यूटी – जब इकहरी लाइन पर स्वचल सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार किया जाये तो सा.नि. 9.02 और उसके अन्तर्गत सहायक नियमों में दिये गये अनुदेशों का पालन करना चाहिए।

9.08. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचल ब्लाक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का कार्यभारी (इंचार्ज) व्यक्ति –

(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 उपनियम (3) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल आपरेटर) पूरे सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिए 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 गाड़ियो 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 कार्यभारी (इंचार्ज) व्यक्ति होगा और स्टेशन का संचालन उपनियम (1) के अनुसार किया जायेगा।

ग. दोहरी (डबल) तथा इकहरी (सिंगल) लाइनों पर लागू नियम

9.09. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल क्षेत्र) में गाड़ियों का संचालन जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) प्रचलित है, उसमें गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

9.10. स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शन में रुकी गाड़ी की रक्षा –

(1) यदि कोई गाड़ी स्वचल ब्लाक सिगनल सेक्शन में रुक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर रोक (स्टाप) हैण्ड सिगनल दिखायेगा और यह जांच करेगा कि पिछला टेल बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) ठीक से प्रदर्शित है।

(2) यदि गाड़ी किसी दुर्घटना, खराबी या अवरोध के कारण रुकी है और वह आगे नहीं बढ़ सकती है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा नियम 6.03. के अनुसार गाड़ी की तुरन्त रक्षा की जायेगी, सिवाय इसके कि रुकी हुई गाड़ी की लाइन की रक्षा के लिए जाते समय गाड़ी से 90 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और इसी प्रकार गाड़ी से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशो द्वारा नियत की गयी है, दो पटाखे जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे, रखे जायेंगे।

(3) If no telephone communication is provided near the signal or if the telephone communication provided near the signal is out of order and can not be made use of, the Loco Pilot shall give the prescribed code of whistle and exchange signals with the Guard and then proceed past the signal as far as the line is clear, upto the next stop signal in advance, exercising great caution so as to stop short of any obstruction.

(4) The Guard shall show a stop hand signal towards the rear when the train has been so stopped at an Automatic stop signal, except, as provided for under sub-rule (6).

(5) Where owing to the curvature of the line, fog rain or dust storm, engine working the train pushing it, or other causes, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 10 kilometers an hour. Under these circumstances. the Loco Pilot when not accompanied by Assistant Loco Pilot, and if he considers it necessary, may seek the assistance of the Guard by giving the prescribed code of whistle.

(6) When so sent for by the Loco Pilot, the Guard shall accompany him on the engine cab, before he moves forward, to assist the Loco Pilot in keeping a sharp look out.

(7) When an Automatic stop signal has been passed at 'On', the Loco Pilot shall proceed with great caution until the next Stop signal is reached. Even if this signal is 'Off', the Loco Pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously upto that signal and shall act upon its indication only after he has reached it.

S.R.9.07/1. Duties of Loco Pilot and Guard when an Automatic signal on single line is to be passed at 'On' - When an Automatic signal is to be passed at 'On' on single line, the instructions contained in G.R. 9.02 and S.Rs., there under, should be complied with.

9.08. Person is charge of working trains in Automatic Block System on single line-

(1) Except where Centralised Traffic Control is in operation, the Station Master shall be responsible for the working of trains at and between stations.

(2) On a section where Centralised Traffic Control is in operation, the Centralised Traffic Control Operator shall be responsible for the working of trains on the entire section except as provided for in sub rule (3).

(3) On a section where Centralised Traffic Control is in operation, the working of trains at a station or part of a station may be taken over by or handed over to the Station Master during emergency or as prescribed by special instructions. When such emergency control is transferred, the Station Master shall be the person in charge of working trains at the Station or part of the Station and the station shall be worked in accordance with sub-rule (1).

C. Rules applicable to both Double and Single Lines

9.09. Working of trains on Centralised Traffic Control territory-On a section where Centralised Traffic Control is in operation, the working of trains shall be governed and by special instructions.

9.10. Protection of a train stopped in an Automatic Block Siganlling section-

(1) When a train is stopped in an automatic Block Signalling section, the Guard shall immediately exhibit a stop hand signal towards the rear and check up that the tail board or tail light is correctly exhibited.

(2) If the stoppage is on account of accident, failure, or obstruction and the train cannot proceed, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle and the train shall be protected immediately as per Rule 6.03 except that for the protection of the occupied line one detonator shall be placed at 90 meters from the train on the way out and similarly two detonators, 10 meters apart, not less than 180 meters from the train or at such distance as has been fixed by special instructions.

स.नि. 9.10/1. यदि स्वचल सिगनलिंग खण्ड में गाड़ी खड़ी हो जाती है, और दुर्घटना, खराबी या अवरोध के कारण आगे नहीं जा सकती है तो लोको पायलट/मोटरमैन और गार्ड सहायक नियम 6.03/1 के मद (क) से (ज) तक के नियमों का पालन करेगा और जिस लाइन पर गाड़ी खड़ी है, उसका पीछे से पटाखे लगाकर सा.नि.9.10. के अनुसार बचाव करेगा।

9.11. लोको पायलटों द्वारा खराबियों की रिपोर्ट –

(1) जब किसी लोको पायलट को स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करना पड़े तो वह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में अगले रिपोर्टिंग स्टेशन, या केबिन पर ही अपनी गाड़ी रोक देगा और उसने जो स्वचल (स्टाप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार किये हैं उनकी विस्तृत रिपोर्ट देगा।

(2) रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन का स्टेशन मास्टर या कार्यभारी (इंचार्ज) व्यक्ति इस बात की रिपोर्ट तुरन्त सम्बन्धित सिगनल और परिचालन अधिकारियों को करेगा।

स.नि.9.11/1. इस प्रकार की खराबियों की सूचना देने के लिये अगला गाड़ी रोकने वाला स्टेशन/केबिन को रिपोर्टिंग स्टेशन माना जायेगा।

9.12. स्वचल सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यपद्धति – यदि स्वचल सिगनल व्यवस्था की खराबी कुछ समय तक रहने की या इसके कारण गाड़ियों में काफी विलम्ब होने की सम्भावना है तो गाड़ियों का संचालन सम्बन्धित सेक्शन या सेक्शनों पर एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक, विशेष अनुदेशों के अधीन किया जायेगा।

स.नि.9.12/1. दोहरी या इकहरी लाइन पर संचार–साधन उपलब्ध होते हुए भी जब कुछ समय के लिए सभी सिगनल खराब हो जाने के कारण यातायात में गम्भीर विलम्ब हो – स्वचल ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत ऐसे क्षेत्र के, जिसमें दो या दो से अधिक स्टेशन हों, सभी सिगनलों के खराब हो जाने पर सिगनल विभाग के पदाधिकारी सभी सम्बन्धित पदाधिकारियों को सूचित करने के लिए तत्काल कदम उठायें और गाड़ियों को पार करने के लिए निम्नलिखित पद्धति अपनायेंगे–

(1) दो ब्लाक स्टेशनों के बीच के सेक्शन को एक सेक्शन माना जायेगा एवं ब्लाक सेक्शन में संचालन का नियंत्रण दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा किया जायेगा।

(2) प्रभावित खण्ड में किसी गाड़ी को प्रवेश अनुमति देने से पहले उसे रोक लिया जायेगा और स्टेशन मास्टर, लोको पायलट को सब परिस्थितियों के बारे में सूचित करेगा तथा गाड़ी के गार्ड को नीचे बताये गये नियम 5 (क) के अनुसार 'प्रस्थान प्राधिकार' की एक प्रति देकर सूचित किया जायेगा। नियंत्रक और प्रभावित खण्ड के अगले स्टेशन मास्टर को भी सूचित किया जायेगा।

(3) प्रभावित खण्ड के पीछे के स्टेशन का ड्यूटी वाला स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए निम्नलिखित संचार साधनों में से किसी एक साधन द्वारा वरीयता क्रम से लाइन क्लियर प्राप्त करेगा, अर्थात् –
   (क) ब्लाक उपकरण/ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर
   (ख) ब्लाक उपकरण से संबद्ध टेलीफोन
   (ग) स्टेशन से स्टेशन जुड़े स्थायी टेलीफोन (जहां उपलब्ध हों)
   (घ) स्थिर फोन जैसे – रेलवे आटोफोन या बी.एस.एन.एल. फोन
   (ङ) कंट्रोल फोन
   (च) वी.एच.एफ.सेट

(4) अगले स्टेशन का ड्यूटी वाला स्टेशन मास्टर तब तक लाइन क्लियर (उपर्युक्त खण्ड 2 के अनुसार) नहीं देगा जब तक की –
   (i) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी सम्पूर्ण न आ जाय।
   (ii) वह लाइन जिस पर कि आने वाली गाड़ी ली जायेगी प्लेटफार्म के प्रस्थान सिगनल के आगे या उस जगह के आगे जहाँ पर गाड़ियाँ सामान्यतः आती हों, कम से कम 180 मी. की दूरी तक क्लियर न हो और
   (iii) उपर्युक्त लाइन पर गाड़ी को लेने के लिए काँटे सही प्रकार से सेट न कर दिये गये हों और सभी सम्मुख काँटों पर ताला न लगा दिया गया हो।

(5) (क) निम्नलिखित नियम (क) में निर्धारित "प्रस्थान प्राधिकार" के साथ प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ी का लोको पायलट अति सतर्कता से आगे बढ़ेगा और वह किसी भी परिस्थिति में गाड़ी को 25 कि. मी.प्रं.घं. की गति से अधिक तेज नहीं चलायेगा। साथ ही वहाँ पर लागू अन्य गति प्रतिबंधों का भी पालन करेगा। अगले स्टेशन पर पहुंचने तक, लोको पायलट अवरोध के लिए बाहर भी सतर्कतापूर्वक देखता रहेगा।

S.R.9.10/1.When a train comes to a stand in an Automatic signalling section and cannot proceed further due to an accident, failure or obstruction, the Loco Pilot/Motorman and Guard shall follow all the rules under S.R. 6.03/1.(a) to (g) and the occupied line shall be protected with detonators in rear as specified in General Rule 9.10.

9.11. Loco Pilot to report failures-

(1) When Loco Pilot has to pass an Automatic stop signal at 'On', he shall stop his train at the next reporting station or cabin as prescribed by special instructions and report particulars of Automatic stop signals passed at 'On' by him.

(2) The Station Master or person in charge of the reporting station or cabin shall promptly report the fact to the signal and operating officials concerned.

S.R.09.11/1. Next reporting station/cabin will be next stopping station for the purpose of reporting such failures.

9.12. Procedure during failure of Automatic signalling- When a failure of Automatic signalling is likely to last for some time or cause serious delay, trains shall be worked from station to station over the section or section concerned under special instructions.

S.R.9.12/1. Failures of all signals on double or single line likely to last for some time and cause serious delay when means of communications are available- In the event of failure of all signals occurring in an area consisting of two or more stations worked under Automatic Block System, the officials concerned of the Signalling Department shall take immediate steps to inform all concerned and the following procedure shall be adopted for train passing.

(1) The section between the two block stations will be treated as a block section and the movement on the block section will be controlled by the Station Master on either side.

(2) Before any train is allowed to enter the affected section, it shall be brought to a stand and the Loco Pilot of the train advised of the circumstances by the Station Master and the Guard of the train advised through a copy of the 'Authority to proceed' as prescribed in Rule 5 (a) below, The Controller and the Station Master concerned ahead of the affected section shall also be informed.

(3) The Station Master on duty at the station in rear of the affected section shall obtain 'Line Clear' for the train by one of the following in the order of preference of means of communications, viz.

(a) Block Instruments, Track Circuiting or Axle Counters
(b) Telephone attached to Block Instruments
(c) Station to station fixed telephone wherever available
(d) Fixed telephone such as Railway autophones & BSNL Phones
(e) Control telephone
(f) VHF sets

(4) The Station Master on duty at the station in advance shall not give such 'Line Clear' (as per clause 2 above) unless-

(i) the whole of the last preceding train has arrived,
(ii) the line on which it is intended to receive the incoming train is clear at least 180 meters beyond the Platform starter or the Place at which the trains usually come to a stand, and
(iii) all points have been correctly set and all facing points locked as per rules for the admission of the train on the said line.

(5) (a) The Loco Pilot of the first train entering the affected section on 'Authority to Proceed', shall proceed with utmost caution and must not run at a speed exceeding 25 kilometers per hour under any circumstances, subject to other speed restrictions in force. The Loco Pilot shall continue to look out for any obstruction until he reaches the station ahead.

(ख) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि पहली गाड़ी प्रभावित सेक्शन के अगले स्टेशन पर सुरक्षित पहुँच गई है, उसके बाद जाने वाली गाड़ियों के लोको पायलट भी बहुत सतर्कता के साथ आगे बढ़ेंगे। साथ ही वहाँ पर लागू अन्य गति प्रतिबंधों का भी पालन करेंगे और रास्ते में आने वाले सम्भावित अवरोध को अवश्य लगातार देखते रहेंगे तथा सजग रहेंगे।

(6) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को निम्नलिखित कागजात देगा –

(क) स्वचल ब्लाक पद्धति में लम्बे समय से खराब हुए सिगनलों को पार करने के लिए 'प्रस्थान प्राधिकार' निर्धारित फार्म पर देगा। प्रत्येक स्वचल, अर्द्ध–स्वचल, हस्तचालित और फाटक सिगनल/सिगनलों के पहचान कराने वाले नम्बर इस प्राधिकार पत्र में लिखे जाएँगें।

(ख) उपर्युक्त खण्ड 5 (क) के अनुसार सभी गाड़ियों की गति पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए एक सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।

(7) 'प्रस्थान प्राधिकार' देने के पूर्व उन सभी काँटों को जिनके ऊपर से गाड़ी गुजरेगी, सही रुप से सेट कर दिया जायेगा और सम्मुख काँटों पर ताला लगा दिया जायेगा। जब कभी गाड़ियों को एक लाइन से दूसरी लाइन पर ले जाने के लिए पावर से प्रचालित होने वाले काँटों को प्रचालित करना पड़े तो उन्हें ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत स्टेशनों के सिगनल अनुरक्षकों द्वारा, जहाँ वे नियुक्त किये गये हों, स्थानीय रूप से रिलीज (मुक्त) और प्रचालित किया जा सकता है।

(8) अगले स्टेशन पर पहुंचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी प्रथम रोक सिगनल के बाहर खड़ा करेगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात की तसल्ली करने के बाद कि सब कुछ सुरक्षित है, वर्दी पहने हुए एक आदमी को इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए भेजेगा तथा जो स्टेशन से दिखाये जाने वाले हाथ सिगनल का भी, यदि ऐसा किया जाये तो, पालन करेगा।

(9) जब प्रत्येक गाड़ी सेक्शन से बाहर निकल जाये तो इसकी सूचना पिछले स्टेशन को एक प्राइवेट नम्बर के साथ दी जायेगी।

(10) गाड़ी सिगनल रजिस्टर को उपयोग में लाया जायेगा और उसमें गाड़ी संचालन से सम्बन्धित सभी प्रविष्टियां दर्ज की जायेंगी । नियंत्रक को प्रभावित सेक्शन में होने वाले सभी गाड़ी संचालनों के सम्बन्ध में, यदि सम्भव हो तो सूचित किया जाता रहेगा।

(11) जैसे ही सक्षम प्राधिकारी द्वारा सब सिगनल ठीक कर दिये जायें तो स्वचल ब्लाक पद्धति से गाड़ियों का सामान्य रूप से चलना, सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बरों के साथ संदेशों का आदान–प्रादन होने के बाद एवं यह सुनिश्चित करने पर कि सेक्शन क्लियर (साफ) है, फिर से आरम्भ किया जा सकता है। पुनः सामान्य कार्य प्रारम्भ करने के पूर्व, जहां सम्भव हो, नियंत्रक की अनुमति लेनी चाहिए।

(12) इस पद्धति से गाड़ी चलाने से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और उस सेक्शन (खण्ड) के यातायात निरीक्षक उसकी जाँच करेंगे तथा अपनी रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबन्धक को सामान्य कार्य आरम्भ होने के 7 दिनों के भीतर प्रस्तुत करेंगे।

स.नि.9.12/2. दोहरी लाइन पर संचार–साधन उपलब्ध न होने पर, जब कुछ समय के लिए सभी सिगनल खराब हो जाने के कारण यातायात को गम्भीर विलम्ब हो –स्वचल पद्धति के अंतर्गत ऐसे क्षेत्र में जिसमें दो या दो से अधिक स्टेशन हों, सभी सिगनलों के खराब हो जाने पर और जब निम्नलिखित संचार साधनों में से किसी एक के भी द्वारा वरीयता क्रम से गाड़ियां न चलाई जा सकती हों, अर्थात –

(क) ब्लाक उपकरण/ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर
(ख) ब्लाक उपकरण से संबंद्ध टेलीफोन
(ग) स्टेशन से स्टेशन जुड़े स्थायी टेलीफोन (जहां उपलब्ध हों)
(घ) स्थिर फोन जैसे – रेलवे आटोफोन या बी.एस.एन.एल. फोन
(ङ.) कंट्रोल फोन
(च) वी.एच.एफ.सेट

तब गाडियाँ पास करने के लिए निम्नलिखित पद्धति अपनायी जायेगी –

(1) प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों का संचालन उन स्टेशनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और उन लाइनों पर किया जायेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जायेगी।

(2) प्रभावित सेक्शन में जिन काँटों पर से गाड़ियाँ जायेगी, उनके ऊपर से किसी भी गाड़ी के संचालन को प्राधिकृत करने के पहले, उन्हें सही प्रकार से सेट कर दिया जायेगा और सममुख काँटों पर ताला लगा दिया जायेगा।
जब कभी गाड़ियों को एक लाइन से दूसरी लाइन पर ले जाने के लिए पावर प्रचालित काँटों को प्रचालित करना पड़े तो इन्हें ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत स्टेशन सिगनल अनुरक्षकों द्वारा, जहां वे उपलब्ध हों, स्थानीय रूप से रिलीज (मुक्त) और प्रचालित किया जा सकता है।

(3) उपर्युक्त खण्ड (क्लॉज) 1 के अनुसार किसी स्टेशन से किसी गाड़ी को प्रस्थान करने की अनुमति देने के पूर्व, उसे रोक लिया जायेगा और स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और गार्ड को परिस्थितियों की सूचना देगा।

(b) After ensuring that the first train has arrived safely at the station ahead of the affected section, the Loco Pilots of all subsequent trains shall also proceed with great caution, subject to other speed restrictions in force and must continue to look out for any possible obstruction.

(6) The S.M. shall give the Loco Pilot/Motorman of each train-

(a) An 'Authority to proceed on Automatic Block System during prolonged failure of signals' on prescribed form, the individual distinguishing number/numbers of each Automatic, Semi-automatic, manually operated and gate signal/signals shall be indicated on this authority.

(b) A Caution Order restricting the speed of all train as per clause 5 (A) above.

(7) Before handing over the 'Authority to Proceed' all the points over which the train will pass, shall be correctly set and locked as per rules. Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains, these may be released and operated locally under the written instructions of the Station Master on duty by the Signal Maintainers at station where Signal Maintainers are available.

(8) When approaching the next station, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first Stop signal and sound one long whistle. The station Master after satisfying himself that all is safe shall arrange for a man in uniform to pilot the train from this signal, who shall obey hand signals, if any, relayed from the station platform.

(9) Clearance of the section by each train shall be intimated to the station, in rear under exchange of Private Numbers.

(10) Train Signal Register shall be brought into use and all entries regarding train working recorded there in. The Controller shall be kept advised of all train movements taking place in the affected section, if possible.

(11) As soon as signals are put right by competent authority, normal working of trains on Automatic Block System may be resumed after exchanging messages with Private Numbers by the Station Masters concerned, assuring that the section is clear. Controller's permission, if possible, should be obtained before resumption of normal working.

(12) All the records in connection with train working on this system shall be retained at the station and the Traffic Inspector of the section must scrutinise them and submit his report to the Divisional Railway Manager within seven days of the resumption of normal working.

S.R.9.12/2. Failure of all signals on double line likely to last for sometime and cause serious delay when no means of communication are available - In the event of failure of all signals occurring in an area consisting of two or more stations worked under Automatic Block System ans when trains can not be worked by any of the following in the order of preference of means of communication viz.

(a) Block Instruments, Track Circuiting or Axle Counters
(b) Telephones attached to Block Instruments
(c) Station to station fixed telephones wherever available
(d) Fixed telephone such as Railway autophones & BSNL phones
(e) Control telephone
(f) VHF sets

The following procedure shall be adopted for train passing-

(1) The movement of trains on the affected section shall be controlled by such stations and on such lines as are prescribed by special instructions.

(2) All points over which the train will run within the affected area shall be correctly set and locked before the movement of any train is authorised over them.

Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains, these may be released and operated locally under the written instructions of the Station Master on duty by the Signal Maintainers at stations where the Signal Maintainers are available

(3) Before any train is allowed to leave the station as prescribed in clause (1) above, it shall be brought to a stand and the Loco Pilot Motorman and the Guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master.

(4) <u>स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को निम्नलिखित प्राधिकार देगा</u> –

(क) निर्धारित फार्म पर एक "बिना लाइन क्लियर के" प्रस्थान प्राधिकार। इस प्रस्थान प्राधिकार का प्रतिपर्ण स्टेशन मास्टर द्वारा रख लिया जायेगा और फॉयल (पर्ण) लोको पायलट को दे दिया जायेगा।

(ख) एक सतर्कता आदेश जिसमें सीधी लाइन पर एवं मौसम साफ होने पर 25 कि.मी. प्रं.घं. का गति प्रतिबन्ध और लाइन के उस भाग से गुजरते समय जहाँ घुमाव, अवरोध, वर्षा, धुन्ध या किसी अन्य कारण से आगे लाइन साफ न दिखाई देती हो, 10 कि.मी. प्रं.घं. का गति प्रतिबन्ध लगाया गया हो। साथ ही वहां पर अन्य गति प्रतिबन्धों का भी पालन किया जाना चाहिए और सम्मुख कांटों पर गति को 15 कि.मी.प्रं.घं प्रतिबन्धित की जानी चाहिए। गाड़ी का लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी की गति ऊपर बताये अनुसार ही रहती है, वह न बढ़ाई जाय तथा बिना किसी कारण न ही घटाई जाय।

(ग) निर्धारित फार्म पर एक प्राधिकार पत्र जिसमें लोको पायलट/मोटरमैन को दो नामित स्टेशनों के बीच स्वचल सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने, अर्द्ध–स्वचल सिगनलों और हस्तचालित सिगनलों को किसी वर्दी पहने हुए प्वाइंट्समैन/पार्टर या दूसरे रेल कर्मचारी द्वारा, जिन्हें इस काम के लिए तैनात किया जायेगा, के हाथ सिगनल पर पार करने और फाटक सिगनलों को पार कर समपार तक सावधानीपूर्वक जाने के लिए प्राधिकार पत्र दिया जायेगा, जहाँ उसे आगे बढ़ने से पहले यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि फाटक में ताला लगाया गया है और फाटक वाला हाथ सिगनल दिखा रहा है। प्रत्येक स्वचल, अर्द्धस्वचल, हस्तचालित और फाटक सिगनल/सिगनलों के पहचान कराने वाले नम्बर इस प्राधिकार पत्र में लिखे जायेगें।

(5) कोई भी गाड़ी प्रभावित सेक्शन में तब तक जाने नहीं दी जायेगी, जब तक कि रवाना होने वाली गाड़ी और उससे तुरन्त पहले रवाना हुई गाड़ी के बीच 15 मिनट का स्पष्ट अन्तर न हो, लेकिन यदि विशेष अनुदेशों द्वारा इससे कम समय निर्धारित किया गया हो, तो उतने समय बाद गाड़ी छोड़ी जा सकती है।

(6) जब लोको पायलट लाइन के ऐसे भाग पर पहुँच रहा हो या उससे होकर जा रहा हो जहाँ सामने की दृश्यता साफ न हो, तो वहाँ, सहायक लोको पायलट/गार्ड को हाथ सिगनलों के साथ गाड़ी के आगे उसके संचालन हेतु पथ प्रदर्शन करने के लिए भेजा जायेगा। लोको पायलट को गाड़ी के आगे की ओर सावधानी पूर्वक निगाह रखनी चाहिए और इंजन की सीटी लगातार बजाई जानी चाहिए।

(7) गार्ड, गाड़ी के पीछे की ओर कड़ी निगाह रखेगा और पीछे से आने वाली किसी भी गाड़ी को रोकने के लिए खतरा सिगनल दिखाने के लिए और यदि गाड़ी को 5 मिनट से अधिक विलम्ब होने वाला हो तो गाड़ी का बचाव करने के लिए भी तैयार रहेगा।

(8) उपर्युक्त धारा (क्लॉज) 1 के अन्तर्गत विशेष अनुदेशों द्वारा नामित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय, लोको पायलट अपनी गाड़ी प्रथम रोक सिगनल के सामने खड़ी कर देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेने के पश्चात् कि सभी काँटे सही ढंग से सेट किये गये हैं और सम्मुख काँटों पर ताला लगा दिया गया है, एक वर्दीधारी कर्मचारी को भेजने की व्यवस्था करेगा, जो सिगनल पर गाड़ी आने के पहले पहुंच जायेगा तथा गाड़ी को बिना किसी विलम्ब के सिगनल से पायलट करके लायेगा।

(9) सभी गाड़ियों के लोको पायलट "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" को सेक्शन के अन्तिम सिरे पर स्थित नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दे देंगे। स्टेशन मास्टर इन्हें सेक्शन के यातायात निरीक्षक की जांच के लिए अपनी निजी अभिरक्षा में सम्भाल कर रख लेगा। निरीक्षक गाड़ियाँ चलाने के बारे में एक रिपोर्ट तैयार करेगा और इसे अपनी रिपोर्ट के साथ मण्डल रेल प्रबन्धक के पास संचार साधनों के ठीक होने के 7 दिनों के भीतर भेज देगा।

(10) सभी संचार साधनों के पूर्ण रूप से खराब हो जाने के दौरान "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" पर प्रस्तावित सेक्शन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों के रिकार्ड, उपर्युक्त खण्ड (क्लॉज) 1 के अन्तर्गत विशेष रूप से नामित स्टेशनों पर गाड़ी सिगनल रजिस्टरों में दर्ज किये जायेंगे।

(11) इस पद्धति के अनुसार गाड़ियां तब तक चलाई जायेंगी जब तक कि सिगनल ठीक न हो जायें या सक्षम प्राधिकारी द्वारा संचार साधनों में से किसी एक साधन को पुनः ठीक न कर दिया जाये।

(12) जैसे ही सिगनल ठीक कर दिये जायें, गाड़ियों का सामान्य संचालन पुनः आरम्भ कर दिया जायेगा। किन्तु जहाँ सिगनल बिगड़े हुए हों लेकिन संचार साधनों में से कोई संचार साधन पुनः ठीक कर लिया गया हो, तो स्टेशन मास्टर तुरन्त प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित फार्म में एक संदेश भेजेगा –

स्टेशन मास्टर ..... से ..... स्टेशन मास्टर को नं0 ..... गाड़ी (नं0 तथा विवरण) ..... बजे पूरी पहुँच गयी। अन्तिम गाड़ी .....(नं0 तथा विवरण) आपके स्टेशन को .....बजे भेजी गयी। गाड़ी के संचालन की वर्तमान प्रणाली को रद्द कर दें आगमन अनुमति के ..... के द्वारा ली जायेगी। पावती दें।

प्राइवेट नम्बर .....

<u>स्टेशन मास्टर</u>

(4) The Station Master shall give the Loco Pilot/Motorman of each train-

(a) An "Authority to Proceed without Line Clear" on the prescribed form. The counterfoil shall be retained by the Station Master and the foil shall be given to the Loco Pilot.

(b) A Caution Order restricting the speed to 25 kilometers per hour over the Straight with clear view and to 10 kilometers per hour when approaching or passing any portion of line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain fog or any other cause, Subject to the observance of other speed restriction imposed and speed over facing points being restricted to 15 kilometers per hour, the Loco Pilot shall ensure that the speed is kept at the limit prescribed above and is not exceeded or, without any reason reduced.

(c) An authority on the prescribed form authorising the Loco Pilot/Motorman to pass the automatic signals intervening the two nominated stations at 'On', the semi Automatic signals and manually operated signals on being signalled past by a Pointsman/Porter or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the Gate signals cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signals are displayed by the Gateman before he proceeds further. The individual distinguishing number/ numbers of each Automatic, Semi-Automatic, Manually operated and Gate Signal/signals shall be indicated on this authority.

(5) No train shall be allowed to enter an affected section until there is a clear interval of 15 minutes between the train about to leave and the train which has immediately proceeded, unless a shorter interval has been prescribed under special instructions.

(6) In the event of a Loco Pilot approaching or passing any portion of a line where view ahead is not clear, Assistant Loco Pilot or Guard with hand signals must be sent in advance to guide the further movement of the train. A sharp lookout ahead should be kept and the engine whistle freely used.

(7) The Guard shall keep a sharp lookout in the rear and be prepared to exhibit a danger signal to prevent the approach of a train from the rear and to protect it, if the detention is likely to exceed 5 minutes.

(8) When approaching the next station under special instructions under clause (1) above, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first Stop signal and sound one long whistle. The Station Master after satisfying himself that all points have been correctly set and locked, shall arrange for a man in uniform, before the train arrives at the signal, to pilot the train from the signal without any delay.

(9) The Loco Pilot of all trains shall make over the 'Authority to proceed without Line Clear' to the Station Master of the nominated station at the end of the section. These shall be kept by the station Master in his personal custody for inspection by the Traffic Inspector of the Section, who shall prepare a report on the working of trains and shall forward the same along with his report to the Divisional Railway Manager within 7 days of resumption of communication.

(10) A record of all trains passed over the affected section on 'Authority to proceed without Line clear' during the course of total interruption of communications, shall be maintained in the Train Signal Registers to be opened at all the specially nominated stations under clause I above.

(11) Trains must continue to work on this system until either the signals are put right or any one of the means of communications is restored by the competent authority.

(12) As soon as the signals are put right, normal working of trains shall be resumed, but where signals continue to remain inoperative and any of the means of communications is restored, the Station Master shall immediately send a message to the Station Master at the other end of the affected section on the following proforma-

From Station Master ..... to Station Master ..... Train (Number and Description) ..... arrived complete at ..... hours. Last train ..... (Number and Description) despatched to your station .....at ..... hours. Cancel the present method of working of trains. Line Clear shall be obtained by means of .....Acknowledge.

Private Number .....

Station Master

उपर्युक्त संदेश प्राप्त होने पर प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित फार्म पावती देगा –

स्टेशन मास्टर .....से स्टेशन मास्टर ..... को संख्या ..... आपकी संख्या .....। यह समझ लिया कि गाड़ी ..... (नम्बर तथा विवरण) ..... जो मेरे स्टेशन से जाने वाली अन्तिम गाड़ी थी आपके स्टेशन पर पूरी पहुंच गयी है। गाड़ी नम्बर ..... जो आपके स्टेशन से चली थी ..... बजे मेरे स्टेशन पर पहुंच गयी / नहीं पहुंची है। गाड़ी नं0 ..... पूरी पहुंच जाने के बाद तत्काल गाड़ी संचालन की वर्तमान प्रणाली रद्द की जा रही है / कर दी जायेगी। अगली गाड़ी के लिए आगमन अनुमति ..... के द्वारा ली जायेगी।

प्राइवेट नम्बर .....

स्टेशन मास्टर

(13) लाइन क्लियर, ठीक किये गये संचार साधनों द्वारा तब तक न तो प्राप्त की जायेगी और न ही दी जायेगी जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली न कर लें कि सभी गाड़ियां और इंजन आदि जो उनके स्टेशन से भेजे गये थे, दूसरे स्टेशन पर पूरे पहुंच गये हैं। जब खण्ड (क्लॉज) 1 में दर्शाई गयी गाड़ियां स्टेशनों पर पूरी आ जायें तो उनके नम्बर और उनके पहुंचने का समय दूसरे सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान द्वारा सूचित किया जायेगा। इसके पश्चात् इसकी सूचना, जहां सम्भव हो, तो खण्ड नियंत्रक को भेजी जायेगी।

स.नि.9.12 / 3. <u>स्वचल ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत जब सिगनल ठीक हों और संचार साधन उपलब्ध हों तब, एक या अधिक लाइनों के अवरूद्ध हो जाने पर गाडियाँ चलाने के नियम और विनियम</u> – स्वचल ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत ऐसे क्षेत्र में जिसमें दो या दो से अधिक स्टेशन हों तथा सिगनल ठीक हों और संचार साधन भी उपलब्ध हों तो एक या एक से अधिक लाइनें अवरूद्ध हो जाने पर निम्नलिखित पद्धति अपनाई जायेगी –

<u>दोहरी लाइन सेक्शन पर जब एक लाइन अवरूद्ध हो</u> –

(1) जब विद्युत संचार उपकरणों पर दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन करना हो, तब प्रभावित सेक्शन के एक सिरे का स्टेशन मास्टर विश्वस्त लिखित सूचना मिलने पर कि एक लाइन क्लियर है, उस लाइन पर सेक्शन नियंत्रक और सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर से विचार–विमर्श करके अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू करने के लिए कदम उठायेगा।

(2) यदि कोई संदेह का कारण हो कि जिस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू किया जाने वाला है वह भी अवरूद्ध या खराब है तो अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन तब तक लागू नहीं किया जायेगा जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग का कोई जिम्मेदार पदाधिकारी, जो जूनियर इंजी. के पद से नीचे का न हो, उस सेक्शन का निरीक्षण न कर ले और यह प्रमाणित न कर दे कि वह मार्ग गाड़ियों के चलने के लिए सुरक्षित है।

(3) प्रभावित सेक्शन पर गाड़ियों का संचालन उन स्टेशनों द्वारा और उन लाइनों पर नियंत्रित किया जायेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गयी हों।

(4) गलत दिशा में जाने वाली सभी गाड़ियाँ इकहरी लाइन पर विद्युत उपकरणों के इस्तेमाल करने के नियमों के अनुसार चलाई जायेंगी और लाइन क्लियर स्टेशन पर उपलब्ध संचार साधनों के द्वारा प्राप्त किया जायेगा। लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि वह लाइन जिस पर गाड़ी ली जाने वाली है, सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन के अन्तिम रोक सिगनल, जो भी पहले हो, उसके आगे कम से कम 180 मीटर तक क्लियर न हो। गलत दिशा में जाने वाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए तब तक न तो लाइन क्लियर मांगा जायेगा और न दिया ही जायेगा जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टरों ने प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत यह सुनिश्चित न कर लिया हो कि सही दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियाँ अगले–स्टेशन पर पूर्ण रूप से आ गयी है। सही दिशा में चलने वाली उस प्रत्येक पहली गाड़ी को छोड़कर जिसके गलत दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए निर्धारित पद्धति अपनाई जायेगी, सही दिशा में जाने वाली बाद की गाड़ियाँ एक दूसरे के पीछे स्वचल सिगनलों के संकेतों पर भेजी जा सकती हैं बशर्ते कि पिछले स्टेशन ने अगले स्टेशन को इस बात की सूचना दी हो कि किस विशेष गाड़ी / गाड़ियों को पीछे से जाने की अनुमति दे रहा है और उससे इसका पता लगा लिया गया हो कि वह (अग्रिम स्टेशन) उसे / उन्हें लेने के लिए तैयार है। इस संचालन के लिए प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान किया जायेगा।

(5) प्रस्तावित सेक्शन के स्टेशनों पर गाड़ी सिगनल रजिस्टरों को रखा जायेगा।

On receipt of the above message, the Station Master at the other end of the affected section shall acknowledge in the following form-

From Station Master ..... to station Master ..... No. .....
Your No. ..... Understand that train (Number and Description) ..... which was the last train to leave my station has arrived complete at your station. Train No.....which left your station has arrived complete at my station at ..... hours/not arrived. Present system of train working is being/will be cancelled immediately after the complete arrival of train No..... Line Clear for the next train will be obtained by means of .....
Private Number .....

Station Master

(13) Line Clear shall not be obtained or given by any means of communication which has been restored until both the Station Master are satisfied that all trains and engines etc. despatched from their stations have arrived complete at the other station. When the trains referred to in clause I above arrived complete at the stations, their number and their arrival time will be communicated to the other Station Master concerned under exchange of Private Numbers. Thereafter an intimation out this shall be given to the Section Controller, if possible.

S.R.9.12/3. Rules and Regulations for working of trains under the Automatic Block System during, obstruction of one or more lines, when signals are operative and communication are available- In the event of obstruction of one or more lines in an area consisting of two or more stations worked under the Automatic Block System when signals are operative and communications are available, the following procedure shall be adopted-

On the Double line section when one line is obstructed-

(1) When it is desired to introduce temporary single line working on double line on electric communication instruments, the Station Master at one end of the affected section shall, on receipt of reliable information in writing that one line is clear, take steps to introduce temporary single line working on that line in consultation with the Section Controller and the Station Master of the Station at the other end of the section.

(2) If there is reason to suspect that the line over which temporary single line working is to be introduced is also fouled or damaged temporary single line working shall not be introduced until a responsible engineering official not below the rank of an JE/P.Way has inspected that section and certified that the road is safe for the passage of trains.

(3) The movement of trains on the affected section shall be controlled by such stations and on such lines as are prescribed by special instructions.

(4) All trains running in the wrong direction shall be worked in accordance with the rules for the use of electric communication instruments on single line and Line Clear shall be obtained by the means of communications provided at the station.

Line Clear shall not be given unless the line on which the train is to be received is clear at least 180 meters beyond the first Stop signal pertaining to the correct line or the last stop signal pertaining to the wrong line whichever is earlier. For each first train running in the wrong direction.

Line clear shall neither be asked for nor given unless the two station Masters have assured under exchange of Private Numbers that all the trains running in the right direction have already arrived complete at the station in advance.

Except for each first train running in the right direction for which the procedure laid down for the trains running in the wrong direction shall be followed subsequent trains running in the right direction may be allowed to follow each other on Automatic Signal indications, provided the station in rear has intimated the station in advance of the fact that he is permitting particular train/trains to follow and has ascertained the latter's readiness to receive it/them. Private Numbers shall be exchanged for this transaction.

(5) Train signal Register shall be introduced at the stations on affected section.

(6) जिस सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू किया गया है उस प्रभावित सेक्शन के ठीक पीछे स्थित स्टेशन द्वारा सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को प्रभावित सेक्शन के बारे में लिखित सूचना अवश्य दी जानी चाहिए। सही दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को अन्तिम रोक सिगनल को जिसे 'लाल' रखा जायेगा पार करने के लिए लिखित प्राधिकार पत्र भी दिया जाना चाहिए।

गलत दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने से पहले निर्धारित लाइन क्लियर टिकट दिये जायेंगे।

(7) प्रभावित क्षेत्र के जिन काँटों पर से गाड़ी गुजरेगी, उन्हें उनके ऊपर से किसी भी गाड़ी को जाने देने के पहले सही–सही सेट कर दिया जायेगा तथा सम्मुख काँटों पर ताला लगाया जायेगा।

जब कभी गाड़ियों को एक लाइन से दूसरी लाइन पर ले जाने के लिए बिजली से प्रचालित काँटों को प्रचालित करना पड़े तो इन्हें ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों पर स्टेशनों के सिगनल अनुरक्षकों द्वारा जहाँ वे उपलब्ध हों, स्थानीय रूप से रिलीज (मुक्त) तथा प्रचालित किया जायेगा।

(8) इस बात को मालूम कर लेने के पश्चात् कि यातायात के लिए इनमें से एक लाइन क्लियर है, इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू करने वाला स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करके प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को एक संदेश जारी करेगा, जिसमें निम्नलिखित सूचना दी जायगी –

(क) इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू करने का कारण,

(ख) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू करने का प्रस्ताव है

(ग) यह उपरोक्त लाइन क्लियर है, सूचना मिलने का सूत्र,

(घ) अवरोध का स्थान,

(ड.) यदि लाइन पर कोई गति प्रतिबन्ध लगा हो तो वह गति प्रतिबन्ध,

(च) अन्तिम गाड़ी का नम्बर तथा उसके उस स्टेशन पर आगमन/प्रस्थान का समय जो मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा उपर्युक्त धारा 3 के अन्तर्गत नामित किया गया है,

(छ) विरुद्ध दिशा में गति प्रतिबन्ध के बारे में जांच।

(9) दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर से पावती तथा विरुद्ध दिशा में लागू गति प्रतिबन्ध के सम्बन्ध में की गयी जाँच का उत्तर प्राप्त हो जाने पर, जिसकी पुष्टि प्राइवेट नम्बर द्वारा की गयी हो, इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू किया जा सकता है। लाइन क्लियर स्टेशन पर उपलब्ध संचार साधनों के द्वारा प्राप्त किया जायेगा और गाड़ियाँ उपर्युक्त पद्धति द्वारा चलाई जायेंगी।

(10) (क) एक सतर्कता आदेश भी प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को सौंपा जायेगा जिस पर निम्नलिखित बातें स्पष्ट लिखी होगीं।

(i) वह लाइन जिस पर गाड़ी या अकेला इंजन चलेगा।

(ii) वे किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है,

(iii) कोई गति प्रतिबन्ध और

(iv) इस बात के अनुदेश कि गलत दिशा के स्वचल सिगनल काम न करने वाले समझे जायेंगे।

(ख) गलत दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए लोको पायलट/मोटरमैन को निर्धारित फार्म में एक प्राधिकार–पत्र दिया जायेगा, जिसके अन्तर्गत बीच में स्थित तथा लागू न होने वाले (अर्थात् विरुद्ध) दिशा सम्बन्धित) अर्ध–स्वचल और हस्तचलित सिगनलों को किसी काँटेवाले/वर्दीधारी किसी अन्य रेल कर्मचारी द्वारा, जो इस काम के लिए वहाँ तैनात किया जायेगा, हाथ–सिगनल दिखाये जाने पर तथा फाटक सिगनलों को सावधानी पूर्वक पार कर समपार तक जाने के लिए प्राधिकार दिया जायेगा। इस जगह से आगे बढ़ने से पहले उसे इस बात का पता अवश्य लगा लेना चाहिए कि फाटकों को ताला लगाकर बन्द कर दिया गया है तथा फाटक वाला हाथ सिगनल दिखा रहा है। बाहरी साइडिंग के काँटें को पार करने से पहले उसे इस बात का भी पता अवश्य लगा लेना चाहिए कि वे सही तरह से सेट किए गये हैं और उन पर ताला लगा दिया गया है। ऐसे मामलों में हाथ सिगनल, सिगनलों के बजाय ऐसे काँटों/समपार फाटकों से दिखाये जाने चाहिए। पृथक पहचान नम्बर, जिसमें प्रत्येक स्वचल, अर्ध–स्वचल हस्तचालित और फाटक सिगनल/सिगनलों के पहचान वाले नम्बर शामिल हैं इस प्राधिकार पत्र में लिखे जायेंगे।

(11) गलत दिशा में अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन आरम्भ करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश में यह भी पृष्ठांकन किया जायेगा कि वह मार्ग में रुक कर सभी फाटक वालों और गैंगमैनों को इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू होने के बारे में सूचना दे दें। जिस मार्ग पर गाड़ियाँ चलेगी वह भी उन्हें सूचित किया जायेगा।

(6) Loco Pilots of all trains on the affected area must be so advised in writing by the station immediately in rear of the affected section on which temporary single line working has been introduced.

A written authority should also be given to the Loco Pilots of trains running in the right direction to pass the last Stop signal which shall be kept at 'red', The Loco Pilots of trains running in the wrong direction shall be given the prescribed Line Clear Tickets before entering the affected section.

(7) All the points over which the train will run within the affected area shall be correctly set and locked as per rules before the movement of any train is authorised over them.

Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains these may be released and operated locally under the written instructions of the Station Master on duty by the signal Maintainer at stations where signal Maintainers are available.

(8) After ascertaining that one of the lines is clear for the passage of traffic, the Station Master proposing single line working shall issue a message under exchange of Private Numbers, containing the following information, to the Station Master at the other end of the affected section-

(a) the cause of introduction of single line working,
(b) the line on which single line working is proposed.
(c) the source of information that the said line is clear,
(d) the place of obstructions,
(e) the restriction of speed, if any, on the line,
(f) the number and timings of the last train which arrived/left the station nominated by Divisional Railway Manager under clause 3 above, and
(g) an enquiry about speed restriction in the opposite direction.

(9) On receipt of acknowledgment and reply to the enquiry regarding speed restriction in the opposite direction, from the Station Master at the other end confirmed by a Private Number, single line working may be introduced. Line clear shall be obtained by the means of communications available at the station as the case may be and trains run on the procedure set out above.

(10) (a) A Caution Order shall also be handed over to the Loco Pilot of each train on which shall be clearly stated-
(i) the line on which the train or light engine is to run,
(ii) the kilometers between which the obstruction exists,
(iii) any restriction of speed, and
(iv) the instructions that Automatic signals in the wrong direction should be considered as out of use.

(b) For trains running in the wrong direction, an authority on the prescribed form authorising the Loco Pilot/Motorman to pass the intervening non-governing (i.e. relating to the opposite direction) Semi-Automatic and Manually operated signals on being hand signalled past by a Pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and the gate signals cautiously upto the level crossings where he must ascertain that the gates are locked and hand signals are displayed by the Gateman before he proceeds further.

He must also ascertain that the points of the outlying sidings are correctly set and locked before passing over them. In such cases, the hand signals shall be displayed at such points/gates instead of at the signals. The individual distinguishing number including number of each Automatic, Semi-Automatic, Manually operated and gate signals shall be indicated on this authority.

(11) An endorsement shall also be made on the Caution Order given to the Loco Pilot of the first train introducing temporary single line working in the wrong direction to stop and inform all Gatemen and Gangmen on the way about the introduction of temporary single line working. The road on which the trains shall run is also to be specified.

(12) गलत दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियों की गति 25 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं होगी।

(13) खण्ड 3 के अन्तर्गत विशेष अनुदेशों के द्वारा नामित स्टेशन पर पहुंचते समय, गलत दिशा में चलने वाली गाड़ी का लोको पायलट सही लाइन पर लागू होने वाले प्रथम रोक सिगनल के सामने या जिस गलत लाइन पर वह जा रहा है उसको लागू होने वाले अन्तिम रोक सिगनल के सामने, जिसके भी पास वह पहले पहुंचे, गाड़ी खड़ी करेगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर इस बात की स्वयं तसल्ली करने के पश्चात कि सभी काँटे सही ढंग से सेट किए गये हैं और सममुख काँटों पर ताला लगा दिया गया है, वर्दीधारी एक कर्मचारी की व्यवस्था करेगा जो इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करके लायेगा और स्टेशन के प्लेटफार्म से कोई सिगनल दिखाया जाये तो लोको पायलट उसका पालन करेगा। तथापि हस्तचालित/अर्ध–स्वचल सिगनल को, यदि कोई हो तो, स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित फार्म पर जारी किये गये लिखित प्राधिकार पत्र पर पार किया जा सकता है।

(14) <u>सामान्य संचालन पुनः आरम्भ करना</u> –

(क) किसी जिम्मेदार इंजीनियरिंग विभाग पदाधिकारी से इस बात का लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त हो जाने पर, कि अवरूद्ध रेल–पथ गाड़ियों के जाने के लिए सुरक्षित है, स्टेशन मास्टर दूसरे स्टेशन या स्टेशनों को, जैसी भी स्थिति हो, प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान करने के साथ एक संदेश जारी करेगा और सेक्शन नियंत्रक से परामर्श करके यह निश्चित करेगा कि किस गाड़ी के जाने के बाद सामान्य संचालन आरम्भ किया जायेगा।

(ख) सम्बन्धित स्टेशनों पर गाड़ी सिगनल रजिस्टरों में इस बात की भी प्रविष्टि की जायेगी जिसमें दोहरी लाइन कार्य संचालन स्थगित करने, इकहरी लाइन कार्य संचालन लागू करने ओर सामान्य कार्य संचालन फिर से आरम्भ करने का समय दिखाया जायेगा।

(15) अस्थाई इकहरी लाइन कार्य संचालन से सम्बन्धित सभी रिकार्ड स्टेशन पर रखे जायेंगे और उस सेक्शन के यातायात निरीक्षक को उनकी जाँच अवश्य करनी चाहिए तथा अपनी रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबन्धक के पास सामान्य कार्य संचालन के पुनः आरम्भ होने के सात दिनों के भीतर भेज देनी चाहिए।

स.नि.9.12/4. <u>स्वचल ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत जब एक या एक से अधिक लाइनें अवरूद्ध हो और कोई भी संचार साधन उपलब्ध न हो तथा सिगनल भी खराब हो गये हों, तब गाड़ियों के चलाने के लिए नियम तथा विनियम</u> – गाड़ियों को पार करने के लिए निम्नलिखित पद्धति अपनाई जायेंगी –

<u>दोहरी लाइन के सेक्शन पर जब एक लाइन अवरूद्ध हो</u> – जब स्वचल ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत संचालित किसी सेक्शन में सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाये और जब गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित साधनों में से किसी भी एक साधन से न किया जा सके अर्थात–

(क) ब्लाक उपकरण/ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर
(ख) ब्लाक उपकरण से संबंद्ध टेलीफोन
(ग) स्टेशन से स्टेशन जुड़े स्थायी टेलीफोन (जहां उपलब्ध हों)
(घ) स्थिर फोन जैसे – रेलवे आटोफोन या बी.एस.एन.एल. फोन
(ड.) कंट्रोल फोन
(च) वी.एच.एफ.सेट

(1) प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों के संचालन का नियंत्रण विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत निर्धारित स्टेशनों द्वारा एवं निर्धारित लाइनों पर किया जायेगा।

(2) उपर्युक्त खण्ड में निर्धारित प्रथम नियंत्रण स्टेशन से प्रभावित क्षेत्र में गाड़ी जाने देने से पूर्व, उसे खड़ा किया जायेगा और स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को परिस्थितियों के बारे में सूचना दी जायेगी।

(3) स्टेशन मास्टर इस बात की स्वयं तसल्ली करेगा कि इकहरी लाइन पर सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने के दौरान, गाड़ियाँ चलाने के नियमों को गार्ड और लोको पायलट पूर्णतया समझते हैं। वह धारा 6 (1) में निर्धारित "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" के प्रतिपर्ण (काउन्टर फॉयल) पर लोको पायलट और गार्ड के हस्ताक्षर भी लेगा। इसका रिकार्ड बिना लाइन क्लियर के "प्रस्थान प्राधिकार" के प्रतिपर्ण (काउन्टर फॉयल) और पर्ण (फॉयल) में दर्ज किया जायेगा।

(4) साफ (क्लियर) लाइन पर खाली गाड़ी, गाड़ी इंजन, मोटर ट्राली या टावर वैगन को भेजकर यातायात शुरू किया जायेगा। यदि बिजली बहुएकक (इ.एम.यू.) स्टॉक या डीजल कार वाली गाड़ी को यातायात प्रारम्भ करने के लिए भेजना पड़े तो, सभी यात्रियों को गाड़ी रवाना करने से पहले गाड़ी से अवश्य उतार लेना चाहिए। सभी संचार व्यवस्था भंग हो जाने के दौरान दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन कार्य संचालन के लिए एकीकृत नियमों से सम्बद्ध उपबन्धों का पालन किया जायेगा।

(12) The speed of all trains running in the wrong direction shall not exceed 25 Kms. per hour.

(13) When approaching the next station nominated under special instructions under clause 3, the Loco Pilot of the train running in the wrong direction shall bring his train to a stand opposite the first Stop signal pertaining to the correct line or the last Stop signal, pertaining to the wrong line on which he is running, whichever he comes across first, and sound one long whistle.

The Station Master, after satisfying himself that all points have been correctly set and facing points locked, shall arrange for a man in uniform to pilot the train from this signal, who shall obey hand signals, if any, relayed from the station platform. Manual/Semi-Automatic signals, if any, shall however, be passed on a written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.

(14) Resumption of normal working -

(a) On receipt of written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track is free for passage of trains, the Station Master shall issue a message to other station or stations, as the case may be, under exchange of Private Numbers and decide, in consultation with Section Controller, the train after the passage of which the normal working has to be introduced.

(b) An entry shall also be made in the Train Signal Registers of all stations concerned showing the time double line working was suspended, time single line working was introduced and the time normal working was resumed.

(15) All the records in connection with the temporary single line working shall be retained at the station and the Traffic Inspector of the section must scrutinise them and submit his report to the Divisional Railway Manager within seven days of the resumption of normal working.

S.R. 9.12/4. Rules and Regulations for working of trains under the Automatic Block System during obstruction of one or more lines when no communications are available and signals have also failed - The following procedure shall be adopted for train passing-

On a double line section when one line is obstructed - In the event of total interruption of communications occuring on a section worked under Automatic Block System and when trains cannot be worked by any one of the following means.

(a) Block Instruments, track Circuiting or Axle Counters
(b) Telephones attached to Block Instruments
(c) Station to station fixed telephones wherever available
(d) Fixed telephone such as Railway autophones & BSNL phones
(e) Control telephone
(f) VHF sets

(I) The movement of trains on the affected section shall be controlled by such stations and on such lines as are prescribed by special instructions.

(2) Before any train is allowed to leave the first controlling station prescribed under clause I above to enter the affected area, it shall be brought to a stand and the Loco Pilot and the Guard of the train shall be advised of the circumstances by the Station Master.

(3) the Station Master shall satisfy himself that the Guard and the Loco Pilot throughly understand the rules under which the trains are to be run during total failure of communications on single line. He will also obtain the signatures of the Loco Pilot and the Guard on the counterfoil of the form 'Authority to proceed without Line Clear' referred to in clause 6-(i) a record of this kept on the foil and counter foil of the Authority to proceed without Line Clear'.

(4) Communications shall be opened by an empty train, train engine, light engine, and Motor trolley or Tower wagon to be sent on the unobstructed line. In case a train consisting of EMU stock/Diesel car has to be sent to open communications all passengers must be detrained before the train is despatched. The relevant provisions of the rules for single line working on double line during total failure of communication shall be adhered to.

(5) उपर्युक्त खण्ड 1 में निर्धारित प्रथम नियंत्रण स्टेशन द्वारा, प्रभावित क्षेत्र की ओर आने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को इस बात की लिखित रूप में अवश्य सूचना देनी चाहिए कि किन दो स्टेशनों के बीच किस लाइन पर इकहरी लाइन कार्य संचालन आरम्भ किया गया है। इसके अलावा जो गाड़ियाँ अस्थायी इकहरी लाइन कार्य संचालन के अन्तर्गत सही मार्ग पर चलेंगी उनके लोको पायलट प्रभावित सेक्शन के ठीक पीछे के स्टेशन पर अपनी गाड़ियाँ खड़ी करेंगे और निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार मिलने के बाद ही आगे बढ़ेंगे।

(6) यातायात शुरू करने वाले लोको पायलट को स्टेशन मास्टर निम्नलिखित प्राधिकार पत्र देगा–

(i) निर्धारित फार्म पर एक "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार"।

(ii) एक सतर्कता आदेश जिसमें सीधी लाइन और दृश्यता साफ होने पर 25 किलोमीटर प्रति घंटा और लाइन के उस हिस्से पर पहुंचते या गुजरते समय जहाँ घुमाव अवरोध, वर्षा, कोहरा या अन्य किसी कारण से दृश्यता साफ न हो तो, 10 कि.मी. प्र.घं. का गति प्रतिबंध लिखा जायेगा। इसके साथ–साथ लगाये गये अन्य गति प्रतिबन्धों का भी पालन किया जायेगा और सम्मुख काँटों के ऊपर 15 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति से अधिक गति से गाड़ी नहीं चलाई जायेगी।

सतर्कता आदेश में निम्नलिखित बातें लिखी होंगी –

(क) वह लाइन जिस पर गाड़ी या अकेला इंजन चलाया जायेगा।

(ख) वे किलोमीटर जिनके बीच अवरोध है।

(iii) निर्धारित फार्म में लोको पायलट/मोटरमैन को, दो नामित (नामीनेटेड) स्टेशनों के बीच के स्वचल/अर्ध स्वचल सिगनलों और हस्त चालित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए एक वर्दीधारी काँटे वाला या अन्य रेल कर्मचारी को, जो इस कार्य के लिए तैनात किया जायेगा, जिसके द्वारा हाथ सिगनल दिखाये जाने पर सिगनल को पार करने और समपार तक सावधानी पूर्वक जाने के लिये प्राधिकृत किया जायेगा। आगे बढ़ने से पहले लोको पायलट/मोटरमैन को इस बात का पता अवश्य लगा लेना चाहिए कि फाटकों को बन्द करके ताला लगा दिया गया है और फाटक वाला हाथ सिगनल दिखा रहा है। प्राधिकार पत्र में सिगनलों के 'पृथक पहचान' लिखे जायेंगे जिस में हर स्वचल/अर्ध स्वचल, हस्त चालित और फाटक सिगनल/सिगनलों के पहचान वाले नम्बर भी शामिल हैं।

(iv) दूसरे सिरे से प्रभावित सेक्शन में किसी गाड़ी को जाने देने के लिए सशर्त लाइन क्लियर संदेश।

(v) अगले नामित (नामिनेटेड) स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लिखा गया एक पूछताँछ संदेश, जिसमें अगली गाड़ी को उसके स्टेशन पर जाने के लिए लाइन क्लियर भेजा जायेगा।

(7) पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये गये सतर्कता आदेश में यह भी पृष्ठांकित किया जायेगा कि वह मार्ग में रुक कर सभी फाटकवालों और गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन कार्य लागू होने के बारे में सूचना दे दे। जिस मार्ग पर गाड़ियाँ चलायी जायेंगी, वह भी उन्हें सूचित किया जायेगा।

(8) प्रभावित क्षेत्र में भीतर जिन काँटों पर से गाड़ियाँ गुजरेंगी, उनके ऊपर से किसी गाड़ी के संचलन को प्राधिकृत करने से पहले, उन्हें सही तरह से सेट कर दिया जायेगा और सम्मुख काँटों को ताला लगा कर बन्द कर दिया जायेगा।

जब कभी गाड़ियों को एक लाइन से दूसरी लाइन पर लेने के लिए पावर प्रचालित काँटों को प्रचालित करना पड़े, तो उन्हें ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत स्टेशनों के सिगनल अनुरक्षकों द्वारा, जहां वे उपलब्ध हों, स्थानीय रूप से रिलीज और प्रचालित किया जा सकता है।

(9) (क) किसी गाड़ी इंजन/खाली विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) गाड़ी अकेला इंजन/मोटर ट्राली/टावर वैगन को "पूछताछ और लाइन क्लियर" संदेशों के साथ आगे भेजने के बाद कोई भी दूसरी गाड़ी या इंजन किसी भी हालत में उस दिशा में उस समय तक नहीं भेजा जायेगा जब तक वह इंजन/खाली विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) गाड़ी/मोटर ट्राली टावर वैगन वापस न आ जाये।

(ख) स्टेशन पर उस लाइन पर तब तक कोई अवरोध नहीं किया जायेगा, जब तक कि वह इंजन/मोटर ट्राली या टावर वैगन या खाली विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) गाड़ी वापस न आ जाये।

(10) यातायात प्रारम्भ करने वाले ऐसे इंजन/खाली विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) गाड़ी/मोटर ट्राली/टावर वैगन का लोको पायलट सीधा मार्ग और दृश्यता साफ होने पर अधिकतम 25 कि.मी.प्रं.घं. की गति से चलेगा, और लाइन के उस भाग पर पहुंचने या वहाँ से गुजरते समय जहाँ दृश्यता साफ न हो या रात्रि में अधिक से अधिक 10 कि.मी.प्रं.घं. की गति से इंजन की सीटी लगातार बजाते हुए चलेगा। धुंध या कोहरे के मौसम में उसको पैदल गति से चलना चाहिए और बार–बार सीटी बजानी चाहिए। उसके आगे पर्याप्त दूरी पर दो आदमी पैदल चलेंगे। एक आदमी लाल बत्ती दिखायेगा और दूसरा अपने साथ कोहरा सिगनल (संकेत) लिये होगा जिससे उनका तत्काल उपयोग किया जा सके। इनमें से एक आदमी स्टेशन मास्टर अपने चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में से देगा और दूसरा व्यक्ति लोको पायलट के अपने कर्मीदल (क्रू) के सदस्यों में से होगा। उन दोनों आदमियों को उनके काम के बारे में स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट की मौजूदगी में स्पष्ट रूप से समझा दिया जायेगा और स्टेशन मास्टर इस बात की भी स्वयं तसल्ली करेगा कि वे इन नियमों को पूरी तरह से समझते हैं।

(5) Loco Pilots of all trains approaching the affected area must be advised in writing by the first controlling station prescribed under clause 1 above about the station between which and the line on which temporary single line working has been introduced. In addition, the Loco Pilots of trains which will run on the right road on temporary single line shall stop at the station immediately in rear of the effected section and proceed further only on receipt of the prescribed authority to proceed.

(6) the Station Master will handover to the Loco Pilot opening the communication the following documents-

(i) "An Authority to proceed without Line Clear" on prescribed form.

(ii) A Caution Order restricting the speed to 25 kilometers per hour over the straight with clear view and to 10 Kilometers per hour when approaching or passing any portion of the line where the view ahead is not clear due to curve, obstruction, rain, fog or any other cause, subject to the observance of other speed restrictions imposed and speed over facing points being restricted to 15 kilometers per hour.

The Caution Order shall contain :

(a) the line on which the train or light engine is to run.

(b) the kilometers between which the obstruction exists.

(iii) An authority on the prescribed form authorising the Loco Pilot/Motorman to pass the Automatic signals intervening the two nominated stations at 'On' the Semi-Automatic signals and Manually operated signals on being signalled past by a Pointsman or any other railway servant in uniform deputed for the purpose and Gate signals cautiously upto the level crossing where he must ascertain that the gates are locked and the hand signals are displayed by the Gateman before he proceeds further. The Individual distinguishing number/numbers of each Automatic, Semi-Automatic, Manually operated, and Gate signal/signals shall be indicated on this authority.

(iv) A conditional line clear message for a train to enter the affected section from the other end.

(v) An enquiry message addressed to the Station Master of the nominated station in advance seeking line clear for the next train to proceed to his station.

(7) An endorsement shall also be made on the Caution Order given to the Loco Pilot of the first train to stop and inform all Gatemen and Gangmen on the way about the introduction of temporary single line working. the road on which the trains will run shall also be specified.

(8) All the points over which the trains will run within the affected area shall be correctly set and locked as per rules before the movement of any train is authorised over them.

Whenever any power operated points have to be operated for diverting trains, these may be released and operated locally under the written instructions of the station Master on duty by the signal Maintainer at stations where signals Maintainers are available.

(9) (a) After sending forward a train engine/empty EMU train/light engine/Motor trolley/Tower wagon with enquiry and line clear messages, no other train or engine shall on any account be allowed to leave in the same direction until the return of that engine/empty EMU train/Motor trolley/Tower wagon.

(b) No obstruction of the line at the station shall be allowed until the return of that engine/motor trolley or Tower wagon or empty EMU train.

(10) The Loco Pilot of such an engine/empty EMU train/motor trolly/Tower wagon proceeding to open communications shall proceed at a speed not exceeding 25 kilometers per hour over the straight with a clear view and 10 kilometers per hour when approaching or passing any portion of the line by night or when the view ahead is not clear making free use of the engine whistle. In thick or foggy weather, the Loco Pilot must proceed at walking speed, whistling repeatedly, preceded by two men on foot at an adequate distance, one displaying a red light and the other carrying fog signals ready for immediate use. One of these men will be provided by the Station Master from his class IV staff and the other will be Asstt. Loco Pilot. Both these men will have their duties clearly explained to them by the station Master who would satisfy himself that they throughly understand the same in the presence of the Loco Pilot.

(11) किसी इंजन या टावर वैगन या मोटर ट्राली या खाली विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) गाड़ी के सेक्शन के बीच दूसरे सिरे से भेजे गये किसी दूसरे इंजन या टावर वैगन आदि से मिलने की हालत में, दोनों लोको पायलट प्रतीक्षा करती हुई गाड़ियों के महत्व, सबसे पास वाले स्टेशन से दूरी, मार्ग में पड़ने वाली ढाल (ग्रेडियेन्ट्स), कैच साइडिंगों की मौजूदगी आदि बातों को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय करेंगे। कि किस इंजन/यूनिट इत्यादि को पीछे धकेलना चाहिए जिससे कि दूसरा इंजन/यूनिट आगे थ्रू जा सके।

(12) उपर्युक्त खण्ड 1 के अन्तर्गत विशेष अनुदेशों द्वारा नामित अगले स्टेशन पर गाड़ी आदि के पहुंचने पर, लोको पायलट स्टेशन मास्टर को सशर्त लाइन क्लियर और लाइन पूछताछ संदेश देगा। स्टेशन मास्टर इसे लाइन क्लियर संदेश पुस्तक में दर्ज करेगा।

(13) स्टेशन मास्टर सशर्त लाइन क्लियर के प्राधिकार पर अपने स्टेशन से, प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को भेजेगा। <u>लोको पायलट को निम्नलिखित प्राधिकार दिये जायेंगे</u> –

(i) सा.नि. 14.25(1) के अनुसार सशर्त लाइन क्लियर टिकट।

(ii) प्रभावित सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन पर प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी को उस स्टेशन से रवाना होने के लिए एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश।

(iii) एक सतर्कता आदेश जिस पर निम्नलिखित बातें स्पष्ट रूप से लिखी होगी –

(क) वह लाइन जिस पर गाड़ी चलेगी।

(ख) वे किलोमीटर जिनके बीच अवरोध हो।

(ग) वह अतिरिक्त गति प्रतिबन्ध जो लगाया गया हो।

(घ) अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लिखा गया एक पूछताछ संदेश जिसमें उसके स्टेशन से अगली गाड़ी जाने के लिए लाइन क्लियर मांगा जायेगा।

(14) उपर्युक्त धारा 1 के अन्तर्गत विशेष अनुदेशों द्वारा नामित अगले स्टेशन पर पहुंचते समय, लोको पायलट सही लाइन को लागू प्रथम रोक सिगनल के बाहर या जिस लाइन पर वह चल रहा है, उस गलत लाइन की लागू अन्तिम रोक सिगनल के सामने, जो भी उसे पहले मिले, अपनी गाड़ी खड़ी करेगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा।

स्टेशन मास्टर इस बात की स्वयं तसल्ली करने के बाद कि सभी काँटे सही तरह से सेट कर दिये गये हैं और सम्मुख काँटो पर ताला लगाया गया है, एक वर्दीधारी कर्मचारी को इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करके लाने के लिए भेजेगा। यह कर्मचारी स्टेशन प्लेटफार्म से दिखाये जाने वाले दूसरे हाथ सिगनलों का भी पालन करेगा। तथापि हस्तचालित सिगनलों को, जिनमें हस्तचालित सिगनलों की तरह काम करने वाले स्वचल सिगनल शामिल है, यदि कोई हों तो, स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किये गये निर्धारित फार्म पर लिखित प्राधिकार के आधार पर ही पार किया जायेगा।

(15) स्टेशन पहुंचने पर, लोको पायलट "लाइन क्लियर उत्तर संदेश" स्टेशन मास्टर को सौंप देगा, जो उसे लाइन क्लियर संदेश पुस्तक में दर्ज करेगा और इसके प्राधिकार पर एक सशर्त लाइन क्लियर टिकट, प्रतीक्षा करती हुई गाड़ी के लिए जारी करेगा।

(16) अस्थायी इकहरी लाइन पर से जाने वाली सभी गाड़ियों की रफ्तार 25 कि.मी. प्रं.घं. से अधिक नहीं होगी। लगाये गये अन्य गति प्रतिबन्धों का भी पालन किया जायेगा और सम्मुख काँटों पर 15 कि.मी. प्र.घं. का गति प्रतिबन्ध लगाया जायेगा।

(17) यदि दोनों दिशाओं में चलने वाली गाड़ियों की संख्या समान हो तो बाद में आने वाली प्रत्येक गाड़ी के लिए "पूछताछ और लाइन क्लियर संदेश" आगे जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट के साथ भेजे जायेंगे।

(18) सभी गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान का समय निम्नलिखित में बड़ी सावधानी से दर्ज किया जायेगा –

(क) लाइन क्लियर पूछतांछ तथा उत्तर पुस्तिका,

(ख) "बिना लाइन क्लियर के प्राधिकार आदेश" का प्रतिपर्ण (काउन्टर फायल) (यह केवल पहली गाड़ी के लिए ही लागू होता है) और

(ग) गाड़ी सिगनल रजिस्टर

(19) यदि एक सिरे पर स्टेशन मास्टर के पास एक ही दिशा में, सामने की दिशा से दूसरी गाड़ी के सामान्य तौर पर आने से पहले एक से अधिक गाड़ियाँ भेजने के लिए हों तो वह लाइन पूछतांछ संदेश में उन गाड़ियों के नम्बर लिखेगा, जिन्हें वह भेजना चाहता है और यह भी लिखेगा कि वह बाद में जाने वाली गाड़ियों को पहली गाड़ी के रवाना होने के बाद 15 मिनट के अन्तर पर या पूरे "रनिंग टाइम" के बाद, जो भी अधिक हो, भेजेगा।

आवश्यक गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर मिलने के पश्चात, स्टेशन मास्टर पहली गाड़ी को भेजते समय उसके लाइन क्लियर टिकट पर यह पृष्ठांकन करेगा कि कोई विशिष्ट गाड़ी (उसका नम्बर तथा सम्पूर्ण विवरण देते हुए) एक निश्चित समय के बाद पीछे से आयेगी।

(11) In the event of an engine or Tower Wagon or Motor trolly or empty EMU train meeting any other engine, Tower wagon etc. sent from the other end in the mid section, the two Loco Pilots shall, taking into consideration the importance of the trains waiting, the distance from the nearest station, gradients to be encountered, the presence of catch siding etc., decide which engine/unit etc. should push back so as to allow the other to go through.

(12) On arrival of the train etc. at the next station nominated under special instructions, under clause 1 above, the Loco Pilot shall hand over the Conditional Line Clear and Line Enquiry Message to the Station Master who shall record it in the Line Clear Message book.

(13) The Station Master on the authority of the Conditional Line Clear shall despatch the waiting train from his station.

The Loco Pilot shall be given the following documents-

(i) Conditional Line Clear ticket as per G.R. 14.25(1)

(ii) Conditional Line Clear Message for a train to leave from the station waiting at the other end of the affected section.

(iii) A Caution Order on which shall be clearly stated-

(a) The line on which train is to run.

(b) The kilometers between which the obstruction exists.

(c) Any temporary restriction of speed, which may have been imposed.

(d) An enquiry message addressed to the Station Master of the nominated station in advance seeking Line Clear for the next train to proceed to his station.

(14) When approaching the next station nominated under special instructions, under clause 1 above, the Loco Pilot shall bring his train to a stand outside the first stop signal pertaining to the correct line or opposite the last stop signal pertaining to the wrong line on which he is running, whichever he comes across first, and sound one long whistle.

The Station Master, after satisfying, himself that all points have been correctly set and facing points locked shall arrange for a man in uniform to pilot the train from this signal who shall obey hand signals, if any, relayed from the Station Platform. Manual signals (including Semi-Automatic, signals working as Manual signals) if any, shall be, however, passed on a written authority on the prescribed form to be issued by the Station Master.

(15) On arrival at the station, the Loco Pilot shall hand over the Line Clear Reply Message to the Station Master who shall record it in the Line Clear Message Book on its authority issue a conditional Line Clear Ticket for the waiting train.

(16) The speed of all trains passing over the temporary single line shall be restricted to 25 kilometers per hour subject to observance of other speed restrictions imposed and speed over facing points being restricted to 15 Kilometers per hour.

(17) If there be an even flow of trains in both directions, Enquiry and Line Clear Messages for each succeeding train may be sent with the Loco Pilot of the preceding train.

(18) The arrival and departure time of all trains must be carefully recorded in-

(a) Line Clear Enquiry and Reply Books,

(b) Counter foil of the "Authority to proceed without Line Clear" (this applies to the first train only), and

(c) the Train Signal Register.

(19) If the Station Master, at one end has more than one train to despatch in the same direction before another train is normally expected from the opposite direction, shall mention in the Line Enquiry Message the numbers of trains he wants to send and also state therein that the latter trains will be despatched after the first train at interval of 15 minutes of full running time whichever is more.

After the receipt of Line Clear for the required number of trains the Station Master while despatching the first train shall endorse on the Line Clear for the required number of trains the Station Master while despatching the first train shall endorse on the Line. Clear ticket that a particular train (Giving its number and description in full) shall follow at a specified interval.

इस प्रक्रिया का पालन करते हुए गार्ड और लोको पायलट को अनुदेश दिये जायेंगे कि वे कड़ी सतर्कता बरतें और किसी भी अवरोध के पहले गाड़ी खड़ी करने के लिए तैयार रहें और यदि कोहरे, घुमाव या अन्य किसी कारणवश दृश्यता साफ न हो तो, गाड़ी की गति 10 कि.मी.प्रं.घं. से अधिक न होने दें।

टिप्पणी – यदि किसी गाड़ी या गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर दे दिया गया हो तो सामने की दिशा से किसी अन्य गाड़ी को तब तक नहीं भेजना चाहिए जब तक कि वह गाड़ी/गाड़ियाँ आ न जाये या दिया गया लाइन क्लियर रद्द न कर दिया जाये।

(20) सामान्य कार्य संचालन पुनः आरम्भ करना – सामान्य कार्य संचालन तब तक आरम्भ नहीं किया जायेगा जब तक कि,

(क) स्टेशन मास्टर इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार पदाधिकारी से इस बात का लिखित प्रमाण पत्र न मिल जाए कि अवरूद्ध मार्ग गाड़ियों के चलने (आने–जाने) के लिए निरापद है।

(ख) या तो सिगनल ठीक न कर दिये जायं या उपर्युक्त नियम में बताये गये संचार साधनों में से कोई एक साधन सक्षम कर्मचारियों द्वारा पुनः ठीक न कर दिया जाये।

टिप्पणी–(i) यदि अवरोध हटा देने के बाद भी सिगनल खराब ही रहे और कोई भी संचार साधन उपलब्ध न हो, तो गाड़ियां उपर्युक्त स.नि.9.12/2 में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेगी।

(ii) ऐसे मामले में जहां सिगनल ठीक कर दिये गये हों या कोई संचार साधन उपलब्ध हो लेकिन फिर भी अवरोध बना रहे, तो स.नि. 9.12/3(1) में निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

(ग) सभी सम्बन्धित स्टेशनों के गाड़ी सिगनल रजिस्टरों में एक प्रविष्टि भी की जायेगी जिसमें सामान्य कार्य संचालन पुनः आरम्भ करने का समय दिखाया जायेगा।

(21) इस पद्धति के अन्तर्गत चलाई गयी गाड़ियों के रिकार्ड स्टेशन मास्टर द्वारा रखे जायेंगे और उस सेक्शन के यातायात निरीक्षक को इनकी जांच अवश्य करनी चाहिए। उसे अपनी रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबन्धक को सामान्य कार्य संचालन पुनः आरम्भ होने के सात दिनों के भीतर अवश्य भेज देनी चाहिए।

9.13. स्वचल ब्लाक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन – स्वचल सिगनल क्षेत्र में गाड़ियाँ केवल यातायात की स्थापित दिशा में ही चलेंगी। यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं है। यदि आपात स्थिति में किसी गाड़ी का, यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत संचालन अनिवार्य रूप से आवश्यक है तो ऐसा केवल विशेष अनुदेशों के अधीन किया जायेगा और ऐसे अनुदेश यह सुनिश्चित करेंगे कि उक्त गाड़ी के लिए लाइन पीछे के स्टेशन तक क्लियर और अवरोध रहित है।

स.नि.9.13/1. (क) लोको पायलट/मोटरमैन से परामर्श करने के बाद, गाड़ी का गार्ड गाड़ी को पीछे धकेलने की आवश्यकता एवं परिस्थितियों की लिखित सूचना पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भेजेगा।

(ख) यह सुनिश्चित करने के बाद कि उक्त गाड़ी के पीछे वाली लाइन, उसके स्टेशन तक क्लियर है, स्टेशन मास्टर लोको पायलट/मोटरमैन को अपने स्टेशन तक गाड़ी को पीछे धकेलने के लिए लिखित रूप से प्राधिकार देते हुए संदेश भेजेगा। वह गाड़ी को पीछे धकेलने की सूचना, बगल वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर और खण्ड नियंत्रक को भी देगा। स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उसके स्टेशन और गाड़ी के बीच उस लाइन पर कोई गाड़ी नहीं है और गाड़ी को पीछे धकेला जा सकता है।

(ग) जब गाड़ी पीछे धकेली जाती है तो लोको पायलट/मोटरमैन और गार्ड सहायक नियम 4.12/2 (ख) (छ) और (ज) में उपबन्धों का पालन करेंगे।

(घ) विद्युत बहु एकक (ई.एम.यू.) गाड़ियों के मामलों में मोटरमैन गाड़ी को अगले मोटर कोच/ड्राइविंग कार में बैठकर चलायेगा।

(ड.) सीटी के निर्धारित किये गये कूट (छोटी सीटियाँ) के अनुसार लोको पायलट/मोटरमैन बार–बार सीटी बजाये।

9.14. अर्ध स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल के 'ऑन' स्थिति में होने पर कार्यपद्धति –

(1) यदि किसी अर्ध स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल का स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल के रूप में प्रचालन किया जाता है तो, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 लागू होगा।

(2) यदि किसी अर्ध स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल का हस्तचालित रोक (स्टाप) सिगनल के रूप में प्रचालन किया जाता है और वह खराब हो जाता है तो उसे अध्याय 3 के खण्ड 'ज' में वर्णित सम्बन्धित नियमों के अधीन ही पार किया जा सकेगा।

(3) यदि लोको पायलट को, अर्ध स्वचल रोक (स्टाप) सिगनल, 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए उसके नीचे लगे बुलावा (कालिंग–आन) सिगनल को 'ऑफ' करके प्राधिकृत किया जाता है तो वह यथा–स्थिति, नियम 9.02 या 9.07 में उल्लिखित सावधानियाँ बरतेगा।

स.नि.9.14/1. जब लोको पायलट अर्ध–स्वचल रोक सिगनल को रोक सिगनल के नीचे लगे बुलावा सिगनल के प्राधिकार पर पार करता है तो वह सा.नि.3.79 में दिये गये अनुदेशों का पालन करेगा।

While adopting this procedure the Guard and the Loco Pilot shall be instructed to keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction and if the view is restricted because of fog, curve or any other reason, speed shall not exceed 10 kilometers per hour.

Note: If Line Clear is granted for a train or trains, no other train should be despatched from the opposite end until the arrival of the train or trains or the cancellation of the Line clear.

(20) Resumption of normal working - The normal working shall not be resumed unless;

(a) the Station Master has received a written certificate from a responsible engineering official that the obstructed track is free for passage of trains, and

(b) Either the signals are put right or any one of the means of communications as listed above in Rule I is restored by the competent authority.

Note : (i) In case when obstruction is removed but signals continue to remain inoperative and none of the means of communications is available, the train shall be worked in accordance with the instructions prescribed in S.R. 9.12/2.

(ii) In case where either signals are put right or any one of the means of communications is available, but the obstruction continues, the instructions as prescribed in S.R. 9.12/3 (1) Shall be observed

(c) An entry shall also be made in the Train Signal Registers of all stations concerned showing the time when normal working was suspended and the time when normal working was resumed.

(21) All the records in connection with the train working under this system shall be retained at the station and the Traffic Inspector of the section must scrutinise them and submit his report to the Divisinal Railway Manager within 7 days of the resumption of the normal working.

9.13. Movement of trains against the direction of traffic on the Automatic Block System-In Automatic signalling territory, trains shall run in the established direction of traffic only. Movement of trains against the established direction of traffic is not permitted. When in an emergency it becomes unavoidably necessary to move a train against the established direction of traffic. this shall be done only under special instructions, which shall ensure that the line behind the said train upto the station in rear is clear and free from obstruction.

S.R.9.13/1. (a) The Guard of the train in consultation with the Loco Pilot/Motorman shall send written advice to the Station Master of the rear station explaining the circumstances necessitating the train to push back.

(b) the Station Master, after ensuring that the line in rear of the said train is clear upto his station shall send a written message authorising the Loco Pilot/Motorman to push back to his station. He shall also advise the station Master of the station in advance and the Section Controller about the pushing back of the train. The Station Master shall ensure that there is no train on the same line between his station and the train to be pushed back.

(c) The Loco Pilot/Motorman and Guard shall observe provisions contained in S.R.4.12/2 (b) (g) and (h) while the train is pushing back.

(d) In case of an EMU train, the Motorman shall drive the train from the leading motor coach/ driving cab.

(e) the Loco Pilot/Motorman shall whistle frequently by giving prescribed code of whistle (short whistles).

9.14. Procedure when Semi-Automatic Stop signal is 'On'-

(1) When a Semi-Automatic stop signal is worked as an Automatic Stop signal, Rule 9.02 or 9.07 shall apply as the case may be.

(2) When a Semi-Automatic Stop signal is working as a Manual Stop signal and becomes defective, it may only be passed under relevant rules detailed in Chapter III, Section 'H',

(3) When a Loco Pilot is authorised to pass a Semi-Automatic Stop signal at 'On' by taking 'Off' the Calling-on signal fixed below it, he shall follow the precautions stipulated in Rule 9.02 or 9.07 as the case may be.

S.R. 9.14/1. When a Loco Pilot passes a semi-automatic signal under the authority of calling on signal fixed below the Stop signal, which is at 'ON' he, shall follow the instructions laid down in G.R. 3.79.

9.15. स्वचल सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना –

यदि लोको पायलट स्वचल सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है–

(क) और यदि 'ए' चिन्ह (मार्कर) प्रज्वलित है तो वह यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करेगा, अथवा

(ख) (i) यदि 'A' चिन्ह (मार्कर) बत्ती की रोशनी बुझी हुई है तो वह फाटक वाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा और सिगनल के पहले 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 समपार तक सतर्कतापूर्वक ले जाएगा, और

(iii) यदि फाटक वाला उपलब्ध है और हैण्ड सिगनल दिखा रहा है तो वह समपार फाटक को सावधानीपूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या

(iv) यदि फाटक वाला उपलब्ध नहीं है, या उपलब्ध है, किन्तु हैण्ड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो समपार से पहले गाड़ी रोक लेगा और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सड़क यातायात के लिए फाटक बन्द है और फाटक वाले से हैंड सिगनल मिलने के बाद, और उसकी अनुपस्थिति में सहायक लोको पायलट से हेण्ड सिगनल मिलने पर लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 का पालन करते हुए, अगले रोक (स्टाप) सिगनल तक सतर्कता से गाड़ी को आगे बढ़ाएगा।

स.नि.9.15/1. (क) जब गाड़ी फाटक सिगनल के पास आकर खड़ी हो जाती है तो लोको पायलट एक लगातार लम्बी सीटी बजायेगा और समपार फाटक एवं फाटक सिगनल को पार करने के पहले वह एक लम्बी और एक छोटी सीटी बजायेगा।

(ख) विद्युत बहु एकक गाड़ियों के मामले में मोटरमैन, फाटक सिगनल को "आन" स्थिति में पार करने के पहले 2 पाज 2 घंटी कूट और समपार फाटक पार करने के पहले 2 घंटी कूट बजायेगा जिसकी पावती गार्ड द्वारा दी जायेगी।

स.नि. 9.15/2 स्वचालित सिगनल वाले क्षेत्र में प्रज्जवलित 'A' मार्कर और प्रज्जवलित 'AG' मार्कर लगे अर्ध स्वचालित फाटक रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना –

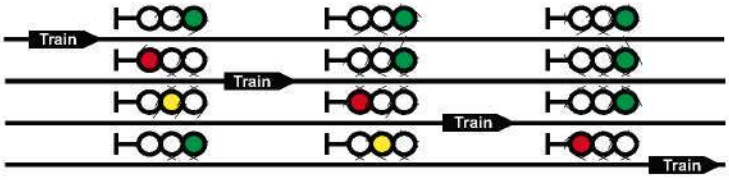
(क) यदि 'A' मार्कर जल रहा है लेकिन 'AG' मार्कर प्रज्जवलित हो रहा है तो वह सा.नि. 9.02 के उपबंधो का पालन करेगा।

(ख) यदि 'A' मार्कर बुझा हुआ है किंतु 'AG' मार्कर प्रज्जवलित हो रहा है तो वह सा.नि. 9.15 (ख) में वर्णित उपबंधों का पालन करेगा।

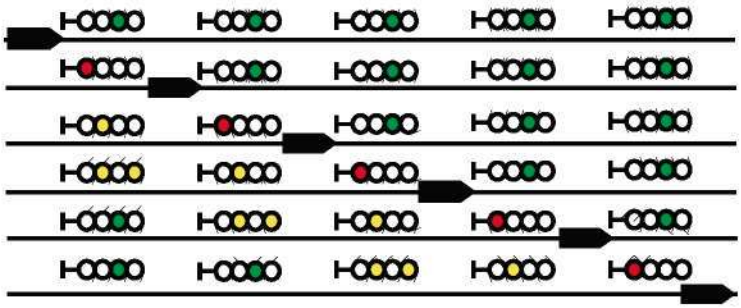
(ग) यदि 'A' एवं 'AG' मार्कर दोनों बुझे हैं तो वह सा.नि. 9.15 (ख) के प्रावधानों का अनुपालन करेगा। इसके अतिरिक्त यदि सिगनल समपार के अलावा प्वाइंट्स (जहां हैं) का बचाव करता है तो लोको पायलट प्वाइंट्स के ठीक सेट एवं लॉक होने को सुनिश्चित करने के बाद ही आगे बढ़ेंगे। यदि यह मिड–सेक्शन मॉडिफाइड सेमी–आटोमैटिक सिगनल है तो स.नि. 9.01/8 (ख) का अनुपालन किया जाएगा।

9.16. दृष्टांत चित्र (इलस्ट्रेटिव डायग्राम) – तीन संकेती और चार संकेती सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे संकेत के क्रम में स्वतः परिवर्तन निम्न चित्रों में दिखाया गया है। ये चित्र मापक्रम के अनुसार नहीं खीचे गये हैं।

तीन संकेती सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे संकेत के क्रमों में स्वतः परिवर्तन



चार संकेती सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे संकेत के क्रमों में स्वतः परिवर्तन



9.15. Passing a gate stop signal at 'On' in Automatic signalling territory-if the Loco Pilot finds a gate Stop signal at 'On' in an Automatic signalling territory-

(a) he shall comply with the provisions of Rule 9.02 or 9.07 as the case may be, if the 'A' marker is illuminated, or

(b) (i) if the 'A' marker light is extinguished, he shall sound the prescribed code of whistle to warn the Gateman and bring his train to a stop in rear of the signal, and

(ii) If after waiting for one minute by day two minutes by night, the signal is not taken 'Off', he shall draw his train ahead cautiously up to the level crossing, and

(iii) if the Gateman is available and exhibiting hand signals, proceed further past the level crossing gate cautiously, or

(iv) if the Gateman is not available, or, is available but not exhibiting hand signals stop in rear of the level crossing and after ascertaining that the gates are closed against the road traffic and on getting hand signals from the Gateman, and in his absence from the Assistant Loco Pilot, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle and cautiously proceed up to the next stop signal complying with the rule 9.02 or 9.07 as the case may be.

S.R.9.15/1. (a) the Loco Pilot shall sound one continuous long whistle when the train comes to a stop at a gate signal and one long and one short whistle before passing the gate signal and also the level crossing gate.

(b) In case of EMU trains the Motormen shall give 2 pause 2 rings before passing the Gate signal in the 'On' position, and 2 rings before passing the level crossing gate, which shall be acknowledged by the Guard.

S.R.9.15/2 Passing a semi-automatic gate stop signal provided with illuminated 'A' marker and illuminated 'AG' marker at 'ON' in automatic signaling territory-

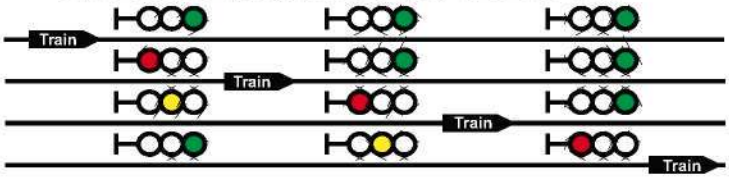
(a) If the 'A' marker is lit but the 'AG' marker is extinguished, the Loco Pilot shall comply with the provisions of GR 9.02.

(b) If the 'A' marker is extinguished but the 'AG marker is lit, he shall comply with the provisions laid down in GR 9.15 (b)

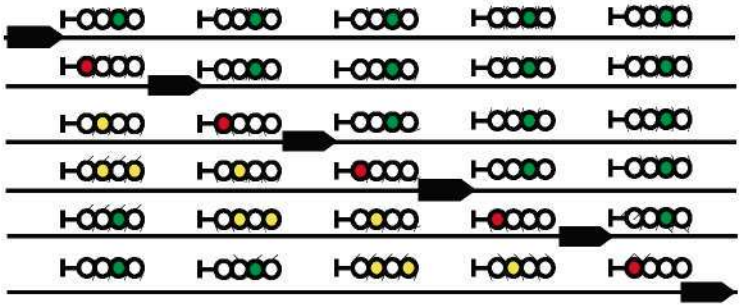
(c) If both 'A' and 'AG' markers are extinguished, he shall comply with the provisions of GR 9.15 (b) Moreover, if the signal protects the points, where exist, in addition to the level crossing, the Loco Pilot shall proceed after ascertaining correct setting and locking of points. If it is mid section modified semi-automatic signal, SR 9.01/8(b) to be followed.

9.16. Illustrative diagrams- Automatic change of sequence of aspects being behind the train in three aspects and found aspects signalling is illustrated in the following diagrams which are not drawn to scale.

AUTOMATIC CHANGE OF SEQUENCE OF ASPECTS BEHIND THE TRAIN IN THREE ASPECT SIGNALLING TERRITORY



AUTOMATIC CHANGE OF SEQUENCE OF ASPECTS BEHIND THE TRAIN IN THREE ASPECT SIGNALLING TERRITORY



अध्याय – 10

अनुगामी (फालोइंग) गाड़ी पद्धति

10.01. अनुगामी (फालोइंग) गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें :–

(1) जहाँ गाड़ियों का संचालन अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहां उन्हें एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए एक के बाद एक लगातार उसी दिशा में उसी लाइन पर ऐसी रीति और समय के ऐसे अंतर से भेजा जा सकेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

(2) गाड़ियाँ अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार तब तक नहीं चलाई जाएँगी जब तक कि अगले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने गाड़ियाँ लेने की तैयारी की बाबत संदेश का आदान–प्रदान नहीं कर लिया है और इसके अतिरिक्त जब तक यह आश्वासन नहीं दे दिया है कि जिस स्टेशन से अनुगामी गाड़ियाँ भेजी जाएँगी उस ओर वह तब तक कोई गाड़ी नहीं भेजेगा जब तक कि वे सब अनुगामी गाड़ियाँ उसके स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और जब तक कि उसे विपरीत दिशा में गाड़ियाँ भेजने की अनुमति नहीं मिल जाती।

स.नि.10.01/1. "अनुगामी गाड़ी पद्धति" सा.नि.7.01 के अनुसार मुख्य परिचालन प्रबंधक की स्पष्ट स्वीकृति से तभी लागू की जायेगी जब किन्हीं विशेष परिस्थितियों के कारण संबंधित ब्लाक सेक्शन में चालन समय असामान्य रूप से लंबा हो जाता है जिसके कारण, यदि सेक्शन में सामान्य पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों को चलाने से संचालन में गम्भीर कठिनाइयां उत्पन्न हो या होने की सम्भावना हो।

10.02. रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना – जब रेल के किसी भाग पर नियम 7.01 के अधीन अनुगामी गाड़ी पद्धति आरम्भ 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 निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जायेगा, अर्थात् :–

(क) कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक लोको पायलट को इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रपत्र (फार्म) में लिखित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता और उससे उसकी लिखित अभिस्वीकृति नहीं मिल जाती। यदि गाड़ी का उस स्टेशन पर रुकना निर्धारित नहीं है तो उसको इस काम के लिए रोका जायेगा।

(ख) प्रस्थान प्राधिकार में, उस अगले स्टेशन का नाम, जिस पर उसे रुकना है, गति जिससे उसे चलना है और उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के वास्तविक समय का उल्लेख किया जायेगा।

(ग) आगे जाने वाली हर गाड़ी के लोको पायलट 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।

(घ) किसी स्टेशन से कोई अनुगामी गाड़ी तब तक नहीं चलेगी जब तक कि उससे पहले वाली गाड़ी को प्रस्थान किए हुए कम से कम 15 मिनट या विशेष अनुदेशों द्वारा नियत उससे कोई कम समय, बीत नहीं गया है।

(ड़) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियाँ समान गति से चलाई जायेंगी और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटीर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(च) अगले ब्लाक स्टेशन को हर गाड़ी के प्रस्थान का वास्तिविक समय और पिछले ब्लाक स्टेशन को हर गाड़ी के पहुँचने का वास्तविक समय तत्काल सूचित किया जायेगा, तथा

(छ) किन्हीं दो ब्लाक स्टेशनों के बीच एक ही समय में चलने वाली अनुगामी गाड़ियों की संख्या स्टेशन दूरी के हर 5 किलोमीटर के लिए एक गाड़ी से अधिक नहीं होगी और जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं मिल जाती तब तक, चाहे स्टेशनों के बीच की दूरी कितनी ही क्यों न हो, इन गाड़ियों की संख्या चार से अधिक नहीं होगी।

स.नि.10.03/1. "अनुगामी गाड़ी पद्धति" यात्रियों का परिवहन कर रही गाड़ियों के लिए नहीं अपनायी जायेगी।

स.नि.10.03/2. "अनुगामी गाड़ी पद्धति" लागू करने से पहले पर्यवेक्षी कर्मचारियों द्वारा परिचालन कर्मचारियों को तथा सम्बद्ध स्टेशन कर्मचारियों को सम्बन्धित नियम और बरती जाने वाली सावधानियां अवश्य स्पष्ट की जानी चाहिए।

CHAPTER-X

THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM

10.01. Essentials of the Following Trains Systems-

(1) Where trains are worked on the Following Trains system, they may be despatched from one station to the next, following each other in succession in the same direction on the same line in such manner and at such intervals of time as may be prescribed by special instructions.

(2) Trains shall not be worked on the Following Trains system unless the Station Master of the block station in advance has exchanged messages regarding his readiness to receive the train and has, in addition, given his assurance that no train will be allowed to leave his station for the station from which the following trains are to be despatched, until the latter have all arrived at his station and until he has received permission to despatch trains in the opposite direction.

S.R.10.01/1. The Following Trains System' shall be introduced with the express sanction of Chief Operations Manager in terms of GR 7.01 and only when due to certain exceptional circumstances the running time in the Block Section concerned becomes abnormally long, resulting in or likely to cause serious difficulties in operation if the trains are run under the normal system of working on the section.

10.02. Report to the Commissioner of Railway Safety - When the Following Trains System is introduced on any portion of a railway under Rule 7.01, a report shall be sent to the Commissioner of Railway Safety.

10.03. Conditions to be observed in Working Trains on the Following Trains System When the Following Trains System is adopted, the following conditions shall be observed, namely

(a) no train shall start until the Loco Pilot has been given written authority to proceed in the form prescribed for the purpose and a written acknowledgement there of has been obtained from him, the train being stopped for the purpose, if not booked to stop.

(b) the authority to proceed shall state the station at which the train is next to stop, the speed at which it is to run and the actual time of departure of the preceeding train,

(c) the Loco Pilot and Guard of each preceding train shall have been informed of the fact that a train will follow, and of the probable period which will elapse before the following train shall start.

(d) a train shall not follow another from a station unless there has elapsed since the departure of the previous train, an interval of not less than 15 minutes, or such shorter interval as may be fixed by special instructions.

(e) all the trains following the first train shall be timed to run at the same speed and such speed shall not exceed 25 kilometers an hour except under special instructions.

(f) the actual time of the departure of each train shall at once be intimated to the block station in advance and the actual time of arrival of each train shall at once be intimated to the block station in rear, and

(g) the number of following trains running at the same timed between any two Block Stations shall not be more than one for each 5 kilometers of station interval; and unless permitted by special instructions, shall never exceed four, whatever may be length of the station interval.

S.R.10.03/1. "The Following Trains System" shall not be adopted in respect of the movement of passenger carrying train.

S.R. 10.03/2. Before introducing 'The Following Trains System' the relevant rules and precautions must be carefully explained by Supervisory staff to the running staff as well as to the station Staff concerned.

स.नि.10.03/3. गाड़ियों की गति सा.नि. 10.03 (ड) के अनुसार दिन में 25 कि.मी. प्रं.घं. और रात में दृश्यता साफ न होने की दशा में 15 कि.मी. प्र.घं. तक सीमित रहेगी तथा इसके अतिरिक्त वर्तमान गति प्रतिबन्ध भी लागू रहेंगे।

10.04. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना –

1. गार्ड या लोको पायलट को प्रत्येक प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जायेगा।
2. जब उपनियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार लोको पायलट को दिया जाता है तो उसकी एक प्रति गार्ड को भी दी जाएगी।
3. यदि उपनियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार गार्ड को दिया जाता है तो वह :–
   (क) या तो स्वयं गार्ड द्वारा लोको पायलट 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 लोको पायलट को सौंप दिया जाएगा।
4. उपनियम (2) या (3) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि
   (क) उसकी गाड़ी प्रस्थान करने के लिए तैयार नहीं है, और
   (ख) यदि उसकी गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी के पार करने के लिए प्रतीक्षा कर रही है तो जब तक बाद वाली सम्पूर्ण गाड़ी अंदर नहीं आ जाती है और उसकी गाड़ी के लिए परिचालित लाइन पूरी तौर से क्लियर नहीं हो जाती है।

10.05. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार – अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लिखित प्रस्थान प्राधिकार का प्रयोग निम्नलिखित प्रपत्र (फार्म) में होगा, अर्थात् :–

क्रम सं. .... रेल

अनुगामी (फालोइंग) गाड़ी पद्धति
प्रस्थान प्राधिकार
अप (या डाउन)

गाड़ी नं. ..... अप या डाउन ..... तारीख .....
समय ..... घंटे ..... मिनट .....
स्टेशन से ..... स्टेशन तक .....
लोको पायलट और गार्ड
(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 नं. .....
इस स्टेशन से ..... घंटे ..... मिनट पर छूटी है।
*(3) गाड़ी नं. ..... आपकी गाड़ी के पीछे
इस स्टेशन से ..... घंटे ..... मिनट पर छूटेगी।
(4) आपसे अपेक्षा है कि आप ..... किलोमीटर प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति का पालन करेंगे।

हस्ताक्षर .....
..... का स्टेशन मास्टर
स्टेशन की मोहर (स्टाम्प)

गार्ड के हस्ताक्षर .....
स्टेशन पर *जो लागू नहीं होता है उसे काट दें।

स्टेशन पर पहुँचते ही लोको पायलट तुरंत यह टिकट स्टेशन 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)।

S.R.10.03/3. The speed of the train in terms of GR 10.03 (e) shall be restricted to 25 KMPH during the day and 15 KMPH at night or in poor visibility conditions and will be further subjected to speed restrictions in force.

10.04. Delivery of authority to proceed to Loco Pilot or Guard on the Following Trains System

(1) Every authority to proceed shall be delivered to the Guard or Loco Pilot by the Station Master, or by some railway servant appointed in this behalf under special instructions.

(2) When such authority to proceed is delivered to the Loco Pilot under sub-rule(I), a duplicate shall be given to the Guard.

(3) When an authority to proceed is delivered to the Guard under sub-rule (1), It shall be either

(a) handed personally by the Guard to the Loco Pilot, or

(b) Countersigned by the Guard and then handed to the Loco Pilot either by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

(4) An authority to proceed shall not be handed to the Loco Pilot under sub-rule (2) or (3)

(a) until the train is ready to start, and

(b) If the train is waiting to pass another train until the whole of the later train has come in and is clear of the running line for the former train.

10.05. Authority to proceed on the Following Train System - The written authority to proceed for use on the following Trains System shall be in the following form-

S. No. _____ _____Railway

The Following Trains System
Authority to Proceed
(Up or Down)

Train No. _____ Up or Down Date _____
Time _____ Hours _____ Minutes.
From _____ Station, to _____ Station.

To Loco Pilot and Guard

(1) You are hereby authorised to proceed with your train from _____ station to _____ station

***(2) Train no _____ ahead of your train left this station at _____ hours _____ minutes.**

***(3) Train No._____ shall follow your train from this Station at _____ hour's _____ minutes.**

(4) You are required to observe a speed restriction of _____ kilometers and hour.

Signed _____
Station Master at _____
(Station stamp)

Signature of Guard at _____ station.
***strike out whichever is inapplicable.**

This ticket shall be given up by the Loco Pilot immediately on arrival to the Station Master or other person authorised to receive it and such person shall immediately cancel it and place it on record.

10.06. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी–

(1) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार सौंपा जाता है तो स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि :–

(क) वह इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रपत्र (फार्म) में सही भरा गया है, और

(ख) उस पर पूरे हस्ताक्षर स्याही से किए गए हैं।

(2) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो वह इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि दिया गया प्रस्थान प्राधिकार इस हेतु निर्धारित प्रपत्र (फार्म) में ठीक–ठाक और पूरी तरह तैयार किया गया है और वह तब तक अपनी गाड़ी लेकर आगे नहीं बढ़ेगा जब तक कि उसमें कोई भूल चूक थी, तो उसे सुधार नहीं दिया गया है।

(3) यदि नियम 10.04 के उपनियम (3) के अधीन गाड़ी के गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो लोको पायलट को सौंपने से पहले वह भी इसी तरह अपना समाधान कर लेगा।

10.07. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर जाती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध – जब तक यह संचालन पद्धति लागू है, जब तक किसी आती हुई गाड़ी के मार्ग बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बाहर, लाइन को अवरूद्ध नहीं किया जाएगा।

10.08. अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति – यदि निश्चय कर लेने पर कि उसी दिशा में और अनुगामी गाड़ियाँ नहीं भेजी जाएंगी, स्टेशन मास्टर उसकी सूचना संदेश द्वारा अगले ब्लाक स्टेशन को भेजेगा। उसके बाद उन दोनों स्टेशनों के बीच किसी भी दिशा में कोई और गाड़ी तब तक नहीं भेजी जाएगी जब तक कि अन्तिम गाड़ी अगले ब्लाक स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और दोनों के बीच की लाइन साफ नहीं हो जाती।

10.09. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा –

1. यदि कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच रुक जाए और वह पांच मिनट से अधिक रुकती है या रुकने की संभावना है तो नियम 6.03 के उपबंधों के अनुसार इसकी रक्षा की जाएगी। सिवाय इसके कि लाइन किसी भी गेज पर गयी हो गार्ड पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर 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 के बीच रुकी हुई गाड़ी दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा किसी अन्य असाधारण कारण से आगे नहीं जा सकती है तो लोको पायलट भी आगे की उसी रीति से रक्षा की व्यवस्था करेगा जैसा कि गार्ड के लिए निर्धारित है।

10.06. Responsibility as to proper preparation of authority to proceed on the Following Trains System-

(1) When an authority to proceed is delivered to the Loco Pilot under sub-rule (1) of Rule 10.04, the Station Master shall see-

(a) that it is properly filled up in the form prescribed for the purpose, and

(b) that it is signed in full and in ink.

(2) When the authority to proceed is delivered to the Loco Pilot under sub-rule (1) of Rule 10.04, he shall satisfy himself that the authority to proceed delivered to him has been correctly and completely prepared in the form prescribed for the purpose and he shall not proceed with his train until he has done so and the mistake, or omission, if any, has been rectified.

(3) When an authority to proceed is delivered to the Guard of the train under sub-rule (3) of Rule 10.04, he shall, before it is handed to the Loco Pilot, satisfy himself similarly.

10.07. Obstruction in face of approaching trains or train or trains on the Following Trains System - The line shall not be obstructed outside the outermost facing points in face of an approaching train as long as this system of working is in force.

10.07. Obstruction in face of approaching train or trains on the Following Trains System- The line shall not be obstructed outside the outermost facing points in face of an approaching train as long as this system of working is in force.

10.08. Cessation of working on the Following Trains System - When it is intended that no more following trains shall be despatched in the same direction, the Station Master shall intimate such intention by a message to the block station in advance, after which no more trains in either direction shall be despatched between the two stations until the last train has arrived at the block station in advance and the line has been cleared between the two stations.

10.09. Protection of trains on the following Trains System-

(1) When a train is stopped between stations and if the detention exceeds or is likely to exceed five minutes, it shall be protected in accordance with the provisions of Rule 6.03, except that the Guard going back to protect the train shall place one detonator, at 250 meters from the train on the way out, and two detonators, 10 meters apart, at 500 meters from the train, irrespective of gauge.

(2) In case the train stopped between stations, is unable to proceed on account of accident, failure, obstruction or any other exceptional cause, the Loco Pilot shall also arrange to protect the train in the front in the manner laid down for the Guard.

अध्याय—11

पायलट गार्ड पद्धति

11.01. पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें – जहां गाड़ियों का संचालन पायलट गार्ड पद्धति के अनुसार किया जाता है वहां :–

(क) एक रेल सेवक (जिसे इसमें इसके बाद पायलट गार्ड कहा गया है) गाड़ियों को पायलट करने के लिए विशेष रूप से प्रतिनियुक्त किया जायेगा, तथा

(ख) स्टेशन से कोई भी गाड़ी बिना पायलट गार्ड के व्यक्तिगत 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 गाड़ियां तब तक नहीं चलाई जायेगी जब तक कि –

(क) लोको पायलट को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है।

(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 कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि लोको पायलट यह नहीं देख लेता कि गाड़ी के साथ नियम 11.03. में निर्धारित वर्दी पहने हुए या बिल्ले 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 चलाने से पहले, इस ओर से दो या दो से अधिक गाड़ियाँ चलाना आवश्यक है तो पायलट गार्ड ऐसी गाड़ियों में से केवल अंतिम गाड़ी के साथ ही जाएगा और उससे पहले चलने वाली गाड़ियों को वह स्वयं प्रस्थान प्राधिकार देगा।

(3) जब पायलट गार्ड गाड़ी के साथ जाएगा तब वह इंजन पर चलेगा।

11.05. पायलट गार्ड के टिकट –

(1) यदि पायलट गार्ड गाड़ी के साथ नहीं आता है तो वह गार्ड को (या गार्ड के न होने पर लोको पायलट को) एक छपे हुए प्रपत्र (फार्म) को, स्याही से भली प्रकार भरकर तथा हस्ताक्षर करके एक पायलट गार्ड टिकट, प्रस्थान प्राधिकार के रूप में देगा।

(2) ऐसा हर टिकट केवल उस लिखे हुए स्टेशन तक एक ही यात्रा के लिए लागू होगा।

(3) यदि गाड़ी गार्ड के कार्यभार (चार्ज) में है तो वह गाड़ी के प्रस्थान से पहले वह टिकट, ड्राइवर को दे देगा।

(4) गाड़ी के पहुँचते ही, लोको पायलट वह टिकट तुरन्त स्टेशन मास्टर को दे देगा जो उसे तत्काल रद्द कर देगा।

11.06. पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा – यदि कोई गाड़ी पीछे दूसरी गाड़ी जा रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गार्ड और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्यवाही करेंगे।

CHAPTER-XI

THE PILOT GUARD SYSTEM

11.01. Essentials of the Pilot Guard System- Where trains are worked on the Pilot Guard System-

(a) a railway servant (hereinafter called a Pilot Guard) shall be specially deputed to pilot trains; and

(b) no train shall leave a station except under the personal authority of the Pilot Guard.

11.02. Conditions to be observed for the following trains on the pilot Guard system- Trains shall not follow one another in the same direction between stations, unless-

(a) the Loco Pilot has been properly warned of the time of departure of the preceding train and of the place at which it will next stop;

(b) all the trains are timed to run at the same speed, and such speed shall not exceed 25 kilometers an hour except under special instructions; and

(c) an interval of fifteen minutes has elapsed since the departure of the preceding train.

11.03. Pilot Guard's dress or badge - The Pilot Guard shall be distinguished by red dress or badge.

11.04. Pilot Guard to accompany train or give authority to proceed-

(1) No train shall be started from a station unless the Loco Pilot sees that it is accompanied by, or that the authority to proceed is given personally by the Pilot Guard wearing the dress or badge prescribed in Rule 11.03.

(2) The Pilot Guard shall accompany every train:

"Provided that when it is necessary to start two or more trains from one end of the section before a train has to be started from the other end, the Pilot Guard shall accompany only the last of such trains, and shall personally give the authority to proceed for the preceding trains."

(3) When accompanying a train, the Pilot Guard shall ride on the footplate of the engine.

11.05. Pilot Guard's Tickets -

(1) when the Pilot Guard does not accompany a train, he shall deliver to the Guard (or, if there be no Guard, to the Loco Pilot) a Pilot Guard's ticket on a printed form properly filled up and signed in ink, as the authority to proceed.

(2) Every such ticket shall apply only to the single journey to the station named on it.

(3) If the train is in charge of a Guard, he shall, before the train is started, deliver the ticket to the Loco Pilot.

(4) Immediately on the arrival of the train, the Loco Pilot shall deliver the ticket to the Station Master who shall at once cancel it.

11.06. Protection of trains on the Pilot Guard System - In the event of a train, which is followed by another train, stopping on the line between station, the Guard and the Loco Pilot shall take action to protect the train in accordance with the provisions of Rule 10.09.

अध्याय–12

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 स्टेशन 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 चलने की अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर ऐसा ट्रेन–स्टाफ लोको पायलट के 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 जायेगा और गाड़ियों को केवल उन्हीं स्टेशनों के बीच चलाया जायेगा जिन्हे 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 जाएगी, जब तक कि :–

(क) लोको पायलट को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है,

(ख) सभी गाड़ियाँ एक ही गति से नहीं चलती है और विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय उनकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है, 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 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 जायेगा।

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 टिकट लोको पायलट को कब दिया जायेगा :–

(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–स्टाफ की आवश्यकता है तो उपनियम (3) के उपबंधों के अधीन ट्रेन–स्टाफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।

(2) जब ट्रेन–स्टाफ की वापसी से पहले, यदि किसी गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों के जाने का आशय है तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट के सिवाय अन्य सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को ट्रेन–स्टाफ टिकट बताने के लिए दिया जायेगा कि ट्रेन–स्टाफ पीछे आ रहा है, और यह ट्रैन–स्टाफ अंतिम गाड़ी के लोको पायलट को ही दिया जायेगा।

(3) यदि सहायता के लिए किसी गाड़ी के पीछे कोई दूसरा इंजन लगा है तो आगे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन–स्टाफ टिकट तथा पीछे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन–स्टाफ दिया जायेगा। 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 गाड़ियाँ है तो प्रथम उल्लिखित गाड़ी के साथ लगे हर इंजनों के लोको पायलटों को ट्रेन–स्टाफ टिकट दिया जायेगा।

(4) यदि किसी गाड़ी के आगे सहायता के लिए एक अन्य इंजन लगा है तो यथा स्थिति, ट्रेन–स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा।

(5) यदि मेटीरियल ट्रेन को स्टेशनों के बीच में रुकना है तो ट्रेन–स्टाफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।

CHAPTER-XII

THE TRAIN STAFF AND TICKET SYSTEM

12.01. Essentials of the Train Staff and Ticket System - Where traIns are worked between two stations on the Train Staff and Ticket System-

(a) a single Train-Staff shall be kept at one of such stations, and

(b) no train shall start from either of such stations to the other unless the said Train staff is at the station from which the train starts and has either been handed to or shown to the Loco Pilot by the Station Master when giving such permission.

12.02. System where applicable - Trains may be worked on the Train Staff and Ticket system only when the line is single and only between such stations as have been declared by special instructions to be Train staff stations.

12.03. Conditions to be observed for following trains on the Train Staff and Ticket System - Trains shall not follow one another in the same direction between Train staff stations, unless-

(a) the Loco Pilot has been properly warned of the time of departure of the preceding train and of the place at which it will next stop;

(b) all the trains are timed to run at the same speed, and such speed shall not exceed 25 kilometers an hour except under special instructions; and

(c) an interval of fifteen minutes has elapsed since the departure of the preceding train.

12.04. Loco Pilot to have Train staff or Train- staff Ticket-No train shall be started from a station unless the Loco Pilot has in his possession to be carried with him on the journey, either the Trains staff or a Train staff Ticket, for the section of the line over which the train is about to travel.

12.05. Train - staff or Train - staff Ticket - by whom to be delivered to Loco Pilot - The Train staff or Train Staff Ticket shall be delivered to the Loco Pilot by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

12.06. Train staff or Train staff Ticket - when to be delivered to Loco Pilot -

(1) When no other train is intended to follow before the Train staff will be required for a train running in the opposite direction, then subject to the provisions of sub-rule (3), the Train staff shall be delivered to the Loco Pilot.

(2) When other trains are intended to follow before the Train staff can be returned, then, subject to the provisions of sub-rule (3), a Train staff Ticket indicating that the Train staff is following, shall be delivered to the Loco Pilot of each train except the last; and the Train staff shall be delivered to the Loco Pilot of the last train.

(3) When a train is assisted by a second engine in the rear, a Train staff Ticket shall be delivered to the Loco Pilot of the front engine and the Train staff shall be delivered to the Loco Pilot of the rear engine:

Provided that if both the engines attached to the train travel over the entire length of line to which the Train staff applies, and the train is to be followed by other trains, a Train staff Ticket shall be delivered to the Loco Pilot of each of the engines attached to the first mentioned train.

(4) When a train is assisted by a second engine in the front, the Train staff or a Train staff Ticket, as the case may be, shall be delivered to the Loco Pilot of the leading engine.

(5) When a material train has to stop between stations, the Train staff shall be delivered to the Loco Pilot.

(6) ट्रेन–स्टाफ या ट्रेन–स्टाफ टिकट किसी भी गाड़ी के लोको पायलट को तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार नही है।

(7) लोको पायलट ट्रेन स्टाफ टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक कि यह न देख ले कि जो व्यक्ति उसे ट्रेन–स्टाफ टिकट दे रहा है उसके पास उस समय ट्रेन–स्टाफ मौजूद है।

12.07. ट्रेन–स्टाफ का इंजन पर रहना – यदि ट्रेन–स्टाफ गाड़ी के लोको पायलट को दिया जाना है तो वह उसे इंजन पर इस हेतु निर्धारित सुस्पष्ट स्थान पर रखेगा।

12.08. जब तक ट्रेन–स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाए :– यदि किसी गाड़ी का लोको पायलट किसी स्टेशन से ट्रेन–स्टाफ ले गया है तो कोई अन्य गाड़ी उस 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. गाड़ी पहुँचने पर ट्रेन–स्टाफ या ट्रेन–स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना –

(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 इसको लेने के लिए नियुक्त किसी रेल सेवक को दे देगा।

(2) जिस व्यक्ति को ऐसा कोई ट्रेन–स्टाफ टिकट दिया जाएगा वह उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.10. ट्रेन–स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यपद्धति –

(1) यदि ट्रेन–स्टाफ लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायक लोको पायलट 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 उस स्टेशन पर उपलब्ध हो सके।

(2) यदि ट्रेन–स्टाफ टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायता साधारणतः केवल उस स्टेशन से मांगी 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 तुरंत आवश्यक कार्यवाही की जाएगी।

(3) यदि कोई इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायक लोको पायलट सहायतार्थ जाने वाले इंजन के साथ उस स्थान तक जाएगा।

12.11. ट्रेन–स्टाफ टिकट रखने की विधि – ट्रेन–स्टाफ टिकट इस प्रयोजन के लिए दिए गए टिकट बाक्स में रखे जायेंगे और उनको अन्दर लगे स्प्रिंग में फॅसा दिया जायेगा, तथा उस बाक्स को खोलने की चाभी वही ट्रेन–स्टाफ होगा जिससे कि वह टिकट सम्बन्धित है।

12.12. ट्रेन–स्टाफ रखने की विधि – यदि ट्रेन–स्टाफ किसी स्टेशन पर है तो उसे बक्से में नहीं छोड़ा जाएगा, बल्कि वह स्टेशन मास्टर की सुरक्षित अभिरक्षा में रहेगा।

12.13. ट्रेन–स्टाफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह –

(1) प्रत्येक ट्रेन–स्टाफ पर, सम्बन्धित 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 बाक्सों की पहचान अलग–अलग रंगों से होगी।

(3) 'अप' और 'डाउन' ट्रेन–स्टाफ टिकटों के भी अलग–अलग पहचान चिन्ह होगें।

(6) The Train staff or a Train staff Ticket shall not be delivered to the Loco Pilot of any train until the train is ready to start.

(7) The Loco Pilot shall not accept a train staff Ticket unless he sees the Train staff at the same time in the possession of the person who delivers the Train staff Ticket to him.

12.07. Train-staff to be kept on engine-When the Train-staff is delivered to the Loco Pilot of a train, he shall place it in a conspicuous place provided for the purpose on the engine.

12.08. Trains not to be started until Train staff returned - When the Trains staff has been taken away from a station by the Loco Pilot of a train, no other train shall be started from that station to follow the first mentioned train until the Train staff has been returned to the station.

12.09. Train staff or Train staff Ticket to be given up and Ticket to be cancelled on arrival of train-

(1) Upon the arrival of a train at the station to which the Train staff or a Train staff Ticket extends, the Loco Pilot shall immediately give the Train staff or Train staff Ticket to the Station Master, or to some railway servant appointed by special instructions to receive it.

(2) The person to whom any such Train staff Ticket is so delivered shall immediately cancel the same.

12.10. Procedure when engine is disabled on the Train Staff and Ticket System-

(1) If an engine, which carried the Train staff, breaks down between two stations, the Assistant Loco Pilot shall take the Train staff to the staff station in the direction when assistant can best be obtained, in order that the Train staff may be available at that station for delivery to the Loco Pilot of the assisting engine.

(2) If an engine which carries a Train staff ticket breaks down between two stations, assistance shall ordinarily be obtained only from the station at which the Train-staff has been left; but if assistance can more readily be obtained from another station in the opposite direction, immediate steps shall be taken to have the Train staff transferred to the other end or the section.

(3) Whenever an engine has broken down between two stations the Assistant Loco Pilot shall accompany the assisting engine to the spot.

12.11. Train staff Tickets : how kept - Train staff Tickets shall be kept in a ticket box provided for the purpose and fastened by an inside spring, the key to open the box being the Train staff to which the tickets apply.

12.12. Train staff: how kept-The Train staff when at a station, shall not be left in the box but shall be kept by the Station Master in safe custody.

12.13. Distinguishing marks on Train staff Tickets and boxes -

(1) Each Train staff shall have shown upon it the name of the Train staff station at each end of the portion of line to which it applies.

(2) The Train staff and Train staff Tickets and boxes for the different portions of the line shall be distinguished by different colours.

(3) 'UP' and 'DOWN' Train staff Ticket shall also have distinguishing marks.

12.14. ट्रेन–स्टाफ टिकट का प्रपत्र (फार्म) – प्रत्येक ट्रेन–स्टाफ टिकट निम्नलिखित प्रपत्र (फार्म) में होगा, अर्थात् :–

टिकट नं. .... रेल

ट्रेन–स्टाफ टिकट
(अप या डाउन)

गाड़ी नं. ..... समय ..... घंटे ..... मिनट
..... से .....तक
लोको पायलट और गार्ड
आपको ..... स्टेशन से ..... स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और ट्रेन–स्टाफ बाद में भेजा जाएगा।
आपसे आने–जाने वाली गाड़ी नं. ..... के छूटने का समय ..... घंटे ..... मिनट है।

हस्ताक्षर .....
..... का स्टेशन मास्टर
..... (स्टेशन की मुहर)
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 जिसमें उसे प्रवेश करना है। लोको पायलट पहुँचते ही तुरन्त इस टिकट को स्टेशन मास्टर को अथवा इसे प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.15. जारी किए गए ट्रेन–स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड) – स्टेशन मास्टर जारी किए गये 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 है, दर्ज किया जायेगा।

12.16. निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध – निकट (होम) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरूद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन के अवरूद्ध होने वाले भाग का ट्रेन–स्टाफ स्टेशन पर नहीं है।

12.17. ट्रेन–स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा– यदि कोई गाड़ी जिसके पीछे एक दूसरी गाड़ी आ रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गार्ड और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्यवाही करेंगे।

12.14. Form of train staff Ticket-Every Train staff Ticket shall be in the following form-

Ticket No _____ _____Railway

Train -Staff Ticket
(Up or Down)

Train No. _____ Time _____ Hours _____ Minutes
From _____ To_____

To Loco Pilot and Guard.
You are authorised to proceed from _____station
to _____station and the Train staff will follow.
Train No._____ in front left _____ hours _____ minutes

Signed _____
Station Master at _____
(Station stamp)
Date : _____

(Back of Ticket)

The Loco Pilot shall not accept this ticket unless he sees the Train staff for the portion of line, which he is about to enter. This ticket shall be given up by the Loco Pilot, immediately on arrival, to the Station Master or other person authorised to receive it, and such person shall immediately cancel it.

12.15. Record of Trains staff Tickets issued-The Station Master shall keep a record in a book of each Train staff Ticket issued, showing the number of each ticket and the particular train for which it was issued.

12.16. Obstruction outside the Home signal - The line outside the Home signal shall not be obstructed unless the Train staff of the portion of the line to be obstructed is at the station.

12.17. Protection of trains on the Train Staff of the Train Staff and Ticket System - In the event of a train, which is followed by another train, stopping on the line between stations, the Guard and the Loco Pilot shall take action to protect the train in accordance with the provisions of Rule 10.09.

अध्याय — 13

केवल एक गाड़ी संचालन पद्धति

13.01. केवल एक गाड़ी संचालन पद्धति का प्रयोग — केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियाँ सिर्फ इकहरी (सिंगल) लाइन की छोटी टर्मिनल शाखाओं पर ही चलाई जा सकती है।

स.नि.13.01/1. उत्तर मध्य रेलवे की जिन शाखा लाइनों में गाड़ियाँ "एक गाड़ी पद्धति" के अनुसार चलायी जाती हैं उनकी सूचना मण्डलों की कार्य संचालन समय सारणी में दी गयी है।

13.02. केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें — जहाँ गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है वहाँ, 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 अपनी गाड़ी सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है।

स.नि.13.03/1. <u>प्रस्थान प्राधिकार</u> —

(क) मुख्य लाइन पर स्थित प्रत्येक जंक्शन स्टेशन पर धातु का केवल एक टोकन दिया जायेगा, जिस पर एक ओर " ..... सेक्शन पर प्रस्थान प्राधिकार" और दूसरी ओर "केवल एक गाड़ी पद्धति" शब्द खुदे होंगे।

(ख) सामान्य नियम 13.04. (2) में बतायी गयी शर्तों को छोड़कर :—

(i) उपर्युक्त पैरा (क) में निर्धारित किया गया टोकन ही गाड़ी को सेक्शन में प्रवेश करने के लिए एक मात्र प्राधिकार होगा और गाड़ी का लोको पायलट तब तक सेक्शन में प्रवेश नहीं करेगा जब तक उसे यह टोकन न मिल जाए।

(ii) सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति देने से पूर्व स्टेशन मास्टर स्वयं गाड़ी के लोको पायलट को उक्त टोकन देगा।

(ग) यह टोकन स्टेशन पर, इस काम के लिए, खासतौर से रखे गये बॉक्स के अन्दर ताला बन्द करके रखा जायेगा और उस बॉक्स की चाभी स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

(घ) गाड़ी के स्टेशन पर पहुँचने पर लोको पायलट स्वयं यह टोकन स्टेशन मास्टर को सौंप देगा और स्टेशन मास्टर तुरन्त ही उसे बॉक्स में बन्द करके रख देगा।

(ङ) टोकन खो जाने पर उसके स्थान पर दूसरा टोकन मंगवाने के लिए स्टेशन मास्टर इस मामले की सूचना तुरन्त मण्डल रेल प्रबन्धक को देगा, और जब तक दूसरा टोकन न मिल जाए तब तक वह लोको पायलट को हस्तलिखित फार्म पर प्राधिकार जारी करेगा।

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 और उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई दुर्घटना 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 जायेगी जिधर से, यदि आवश्यक है तो, सहायता प्राप्त की जा रही है।

(ख) गाड़ी का गार्ड उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, जहाँ से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है, उन परिस्थियों 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 उसकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखें और वह उससे लिखित अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा।

IndiaCode

Chapter-XIII

THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM

13.01. Use of the One Train Only System - Trains may be worked on the One Train Only System, only on short terminal branches on the single line.

S.R. 13.01/1. Information regarding the branches of the North Central Railway worked on the One Train Only System is given in the Working Time Table of the division.

13.02. Essentials of the One Train Only System - Where trains are worked on the One Train Only System, only one train shall be on the section on which this system is in force, at one and the same time.

13.03. Authority to enter the section-A Loco Pilot shall not take his train into the section unless he is in possession of the authority to proceed as prescribed by special instructions.

S.R. 13.03/1. Authority to proceed-

(a) A single metal token/a wooden staff bearing the inscription 'Authority to proceed on _____section' and 'One Train only' system on the reverse shall be supplied to each junction station with the Main Line.

(b) Except as provided in G.R. 13.04 (2).

(i) The token/wooden staff prescribed in para (a) above shall be the sole authority for a train to enter the section and the Loco Pilot of a train shall not enter the section until he has this authority in his possession.

(ii) The Station Master shall, before allowing a train to enter the section, handover the token to the Loco Pilot of the train.

(c) The token/wooden staff shall be kept locked in a case especially provided for the purpose and the key of the case shall be kept by the Station Master in his personal custody.

(d) On arrival of the train the Loco Pilot shall personally handover the token/wooden staff to the Station Master who will immediately secure it in the case.

(e) When the token/wooden staff is lost, the Station Master will at once report the matter to the Divisional Railway Manager for replacement and until the token/wooden staff is replaced, he shall issue an authority on a manuscript form to the Loco Pilot.

13.04. Procedure in case of accident or disablement on the One Train Only System -

(1) (a) If the train becomes disabled and requires assistance or if an accident occurs which renders it possible for the train to proceed, the train shall be protected in accordance with the provisions of Rule 6.03 in the direction from which assistance, if necessary, is being obtained.

(b) The Guard of the train shall convey advice of the circumstances under which the train has become disabled and is not able to proceed, to the Station Master of the station from which assistance can best be obtained, and if it is necessary for such Guard to proceed to such station, he shall instruct the Loco Pilot in writing to keep the train stationary until his return, and obtain his written acknowledgement.

IndiaCode

(2) (क) ऐसा स्टेशन मास्टर, यदि वह आधार (बेस) स्टेशन का स्टेशन मास्टर नहीं है तो, आधार 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 हुई गाड़ी का गार्ड रहेगा, जो लोको पायलट को यह बताएगा कि ऐसी असमर्थ गाड़ी कहाँ है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के लोको पायलट को एक लिखित प्राधिकार दिया जायेगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और ऐसे अन्य जिससे विवरण भी रहेंगे जो, असमर्थ हुई गाड़ी के गार्ड के साथ न होने की दशा 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 और उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुँच जाता।

(4) यदि असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड नहीं है तो सहायक लोको पायलट या आवश्यकतानुसार, लोको पायलट इस नियम द्वारा गार्ड को सौंपे गए कर्तव्यों का पालन करेगा, परन्तु यह तब तक जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को चालक दल रहित न छोड़ा जाए।

स.नि.13.04/1. यदि गार्ड को अपनी गाड़ी के साथ रहना आवश्यक हो तो वह सहायक लोको पायलट के जरिए निकटतम स्टेशन को गाड़ी के बिगड़ जाने का कारण और खराबी की किस्म लिखकर सूचना भेजेगा और जिस ओर से सहायता आने की आशा हो उस ओर से सामान्य नियम 6.03 के अनुसार तुरन्त गाड़ी का बचाव करेगा। यदि सहायता मांगी गयी हो, तो जब तक सहायता आ न जाए, वह इंजन अथवा अपनी गाड़ी के किसी भाग को अपने स्थान से हटने नहीं देगा।

स.नि.13.04/2. क्षतिग्रस्त इंजन या गाड़ी की सहायता के लिए भेजे जाने वाले इंजन के चालकदल को सतर्कता आदेश भी दिया जाएगा।

(2) (a) Such Station Master, if he is not the Station Master of the base station, shall communicate this information to the Section Master of the base station. On receipt of such information, the Station Master of the base station may allow another engine to enter the line.

(b) The engine so sent shall either be accompanied by the Guard of the disabled train, who shall explain to the Loco Pilot where and under what circumstances the disabled train is situated, or the Loco Pilot of the engine so sent shall be given a written authority, containing such instructions as to where and under what circumstances the disabled train is situated and such other particulars as may be necessary to enter the line unaccompanied by the Guard of the disabled train.

(3) The Guard of the disabled trains shall be responsible for the safe and proper working of the line until the disabled train has been moved and any other engine sent to the assistance of the disabled train has been returned to the base station.

(4) If there is no Guard of disabled train, the Assistant Loco Pilot or, if necessary the Loco Pilot shall perform the duties imposed by this rule on the Guard, provided that the engine is not left unmanned in terms of Rule 4.20.

S.R.13.04/1. If it is necessary for the Guard to remain with his train, he will send the advice to the nearest station through the Assistant Loco Pilot stating the nature and cause of the breakdown and at once protect the train in accordance with G.R. 6.03 in the direction from which relief is expected. If assistance has been asked for, he shall not allow the engine or any portion of his train to be moved until such time assistance arrives.

IndiaCode

S.R.13.04/2. The Loco Pilot of the engine sent out to assist a disabled engine or train, must also receive a caution order.

अध्याय–14

ब्लाक प्रचालन

क. साधारण उपबन्ध

14.01. लाइन क्लियर देने या लेने के साधन– एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन तक जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का परिचालन निम्नलिखित किसी एक या एक से अधिक साधनों द्वारा विनियमित (रेग्यूलेट) किया जायेगा अर्थात्–

(क) टोकन या टोकन रहित किस्म के विद्युत ब्लाक यंत्र,
(ख) ट्रैक सर्किट,
(ग) धुरा गणक
(घ) विद्युत संचार यंत्र

स.नि.14.01/1. उपर्युक्त संचार साधनों का वरीयता के अनुसार क्रम निम्नवत् है –

(क) ब्लाक यंत्र, ट्रैक सर्किटिंग या धुरागणक
(ख) ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध टेलीफोन
(ग) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन को जुड़ा हुआ स्थाई टेलीफोन (जहाँ भी उपलब्ध है)
(घ) स्थाई टेलीफोन जैसे – रेलवे और बी.एस.एन.एल. फोन
(ड.) नियंत्रक टेलीफोन
(च) वी.एच.एफ. उपकरण

14.02. यंत्रों की व्यवस्था –

(1) "डी" क्लास स्टेशनों के सिवाय, जहां 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 ब्लाक यंत्र जहां भी लगे हैं, और विद्युत संचार यंत्र ऐसी किस्म के होंगे जो रेल संरक्षा आयुक्त अनुमोदित करें और उसका प्रथम बार प्रयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि वह उन्हें पास नहीं कर देता।

(ख) विद्युत ब्लाक यंत्रों या विद्युत संचार यंत्रों के देख–भाल का कार्यभारी (इंचार्ज) व्यक्ति रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के बिना प्रथम बार में प्रयुक्त यंत्रों और सम्बन्धित उपस्करों के बदले में किन्हीं यंत्रों और उपस्करों को लगाने की अनुमति नहीं देगा जब तक वे खण्ड (क) में वर्णित शर्तों की पूर्ति नहीं करते हैं।

14.03. ब्लाक 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 ब्लाक प्रचालन उपस्कर या उनके कलपुर्जों में कोई हस्तक्षेप नहीं करेगा।

स.नि.14.03/1. जब ब्लाक उपकरण या उसकी फिटिंग की जांच, मरम्मत या बदलाव करना हो तो सिगनल एवं दूर संचार विभाग का सक्षम कर्मचारी ब्लाक उपकरण की मरम्मत या बदलाव करने के दौरान प्रभावित होने वाले विभिन्न सिगनलों का स्पष्ट रूप से विवरण देते हुए स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म (सिगनल एवं दूर संचार) पर डिस्कनेक्शन मीमों जारी करेगा। स्टेशन मास्टर इस प्रयोजन के लिए तब तक अपनी सहमति नहीं देगा, जब तक कि ब्लाक सेक्शन, गाड़ियों से क्लियर न हो जाए और ब्लाक उपकरण जहाँ उपलब्ध हो "लाइन बन्द" स्थिति में न कर दिये जाएं।

यदि गाड़ी स्टेशन से प्रस्थान करने वाली हो तो सिगनल एवं दूर संचार विभाग के कर्मचारी द्वारा ब्लाक उपकरण सिगनलों की जाँच तब तक नहीं की जायेगी जब तक कि ऐसा करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित रूप से प्राधिकृत न कर दिया जाए। इस प्रकार की अनुमति देने से पूर्व वह रुकी हुई गाड़ी के लोको पायलट को लिखित रूप में सूचित करेगा कि सिगनल/सिगनलों को खराब समझा जाए। सिगनलों और ब्लाक उपकरणों की जाँच पूरी हो जाने तथा सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी से पुनर्योजन मीमों प्राप्त हो जाने के बाद ब्लाक उपकरण और सिगनलों को उपयोग में लाया जायेगा और सामान्य संचालन पुनः आरम्भ किया जायेगा। प्रतीक्षारत गाड़ी के लोको पायलट को भी इस आशय की सूचना दी जायेगी।

IndiaCode

CHAPTER-XIV

BLOCK WORKING

A. General Provisions.

14.01. Means of granting or obtaining Line Clear - The running of every train shall, in its progress from one block station to another, be regulated by means of any one of or a combination of the following-

(a) Electrical Block Instruments of Token or Tokenless type,
(b) Track circuits,
(c) Axle counters, or
(d) Electrical Communication instruments.

S.R.14.01/1. The following order of preference of the means of communication may be as under-

(a) Block Instruments, Track Circuiting or Axle Counters
(b) Telephones attached to Block Instruments
(c) Station to station fixed telephones wherever available
(d) Fixed telephone such as Railway auto phone & BSNL phones
(e) Control telephone
(f) VHF sets

IndiaCode

14.02. Provision of instruments-

(1) Electrical communication instruments shall be provided at every station, except at class 'D' stations where they may be provided under special instructions.

(2) (a) The Electrical Block Instruments, where provided, and electrical communication instruments at any station shall be of a type approved by the Commissioner of Railway Safety and shall not be brought into use in the first instance unless they have been passed by him.

(b) The person in charge of the maintenance of Electrical Block Instruments or electrical communication instruments shall not without the approval of the Commissioner of Railway Safety, permit the substitution, for the instruments and installation brought into use in the first instance, of any instruments or installation which do or does not satisfy the conditions prescribed in clause (a).

14.03. Consent required before interfering with Block Working equipment - No railway servant shall interfere with the Block Working equipment, or their fittings for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose, except with the previous consent of the Station Master.

S.R.14.03/1. Whenever Block Instruments or their fittings are to be interfered with for testing, repairs or replacement, the competent S&T staff shall issue a Disconnection Memo on the prescribed form S&T (T/351) to Station Master clearly specifying the various signals which shall be affected during such repairs or replacement of Block Instruments, The Station Master shall not give his consent for this purpose unless the block section is clear of trains and the Block Instruments, where provided, have been brought to Line Closed position.

If a train is waiting at station to proceed, the block Instruments or signals shall not be tested by S&T staff, unless it has been so authorised in writing by the Station Master, who, before giving such permission, shall inform the Loco Pilot of the waiting train in writing to treat signal/signals as defective. After the testing of the block instruments and signals has been completed and the Reconnection Memo received from S&T staff, the block instruments and signals shall be brought in use and normal working resumed. The Loco Pilot of the waiting train shall also then be advised to this effect.

वियोजन मीमो अनुरक्षक/सेक्शन इंजीनियर (एस एण्ड टी) द्वारा बनाया तथा दिया जाना चाहिए जो अपने नियंत्रणाधीन उपकरणों के अनुरक्षण के लिए प्राधिकृत है। सम्भावित दुर्घटना को रोकने के लिए आपात स्थिति में वियोजन मीमो किसी भी प्राधिकृत उपयुक्त कर्मचारी द्वारा जारी किया जायेगा।

किन परिस्थितियों में वियोजन मीमों जारी करना आवश्यक है इसका निर्णय कार्य के स्वरूप को ध्यान में रखते हुए अनुरक्षक/सेक्शन इंजीनियर (एस एण्ड टी) द्वारा जारी किया जायेगा। नीचे कुछ उदाहरण दिये जा रहे हैं जहाँ किसी सिगनलिंग गियर की मरम्मत/नवीनीकरण या उसमें छेड़-छाड़ करने से पहले वियोजन मीमो जारी किया जाये और परिचालन विभाग द्वारा स्वीकृत कराया जाना चाहिए –

1. कांटों तथा तालों के लिए कनेक्टिंग राडों तथा लॉक बारों सहित रॉड ट्रान्समिशन और फिटिंग्स् के साथ सम्मुख कांटों के तालों और एस.एल.एम. यांत्रिकी की मरम्मतें एवं बदलाव।
2. यांत्रिक और विद्युत डिटेक्टरों और उसकी फिटिंग्स् की मरम्मत और उन्हें बदलना।
3. सिगनल/प्वाइन्ट, मोटर, रिवर्सर तथा उनके कन्ट्रोलों और केबिलों आदि को बदलना।
4. स्टेशन मास्टर के स्लाइड कन्ट्रोल फ्रेम और 'एस.एम.' की (चाभी) लॉकिंग बक्सों में परिवर्तन।
5. सभी प्रकार के लीवर फ्रेमों की लाकिंग में परिवर्तन।
6. सिगनलिंग केबिल बदलना।
7. लीवर तालों, सर्किट कन्ट्रोलरों, एच.के.टी. और अन्य इलेक्ट्रानिक यांत्रिक उपकरणों की मरम्मतें।
8. सिगनल सर्किटों की वायरिंग में परिवर्धन व परिवर्तन।
9. सेमाफोर सिगनलिंग क्षेत्रों में सिगनल हत्थों को बदलना।
10. किसी सिगनल कांटे या किसी अन्य सिगनलिंग सर्किट के किसी रिले या कन्ट्रोल को हटाना।
11. एक्सल काउन्टरों में बदलाव।
12. रूट रिले/पैनल अन्तर्पाशित संस्थापनों के मामले में नकली (सिम्यूलेटर) दशा की विभिन्न संरक्षा जांचें।
13. ब्लाक यंत्रों में किसी पुर्जे का बदलाव।
14. सिगनलिंग केबिलों की वार्षिक जांच।
15. टूटी तारों का परीक्षण।

उपर्युक्त सूची सम्पूर्ण नहीं है परन्तु केवल कुछ उदाहरण दिये गये हैं।

स.नि.14.03/2. <u>उपरोक्त ऐसे कार्यों के दौरान कर्मचारियों द्वारा बरती जाने वाली सावधानियाँ–</u>

(क) सुनिश्चित करें कि जब एस. एण्ड टी. गियर वियोजन किये जायें तो उस कार्य में यातायात कर्मचारियों को उचित अभ्यास कराया जाता है।

(ख) वियोजन मीमो स्वीकार करने से पहले हमेशा सेक्शन कन्ट्रोलर की अनुमति प्राप्त की जाय।

(ग) सुनिश्चित करें कि जहाँ तक सम्भव हो सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा कार्य स्थल पर टेलीफोन लगाया गया है जिसे स्टेशन मास्टर के टेलीफोन के साथ जोड़ा गया है तथा वाकी-टाकी भी उपलब्ध कराई गई हो।

(घ) वियोजन मीमो पर विनियोजन की अनुमति की तारीख, सम्भावित समयावधि, सिगनल एवं कांटे (जो प्रभावित होंगे) इत्यादि स्पष्ट रूप से अंकित होने चाहिए।

(ङ.) दोनों ओर के केबिन स्टेशन मास्टर/केबिनमास्टर/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करके सूचित कर दिया गया है सम्बन्धित स्टेशनों को भी सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित कर दिया गया है।

(च) वियोजन रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियां कर दी गयी हैं।

(छ) किसी संचालन को अनुमति देने से पूर्व स्टेशन मास्टर लिखित रूप में एस.एण्ड.टी. स्टाफ अथवा कार्य प्रभारी को सूचित करेंगे, एवं यह सुनिश्चित करेंगे कि कांटे सही मार्ग के लिए सेट और क्लैम्प किये गये हैं।

(ज) पुनर्योजन मीमो प्राप्त करने के बाद ही सामान्य संचालन प्रारम्भ करें।

(झ) सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा प्रस्तुत सभी वियोजन मीमों तथा जिन्हें अस्वीकृत किया गया है उनको रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए और अस्वीकृत करने के मामलों में कारण का भी उल्लेख किया जाना चाहिए।

स.नि.14.03/3. <u>सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा केबिन बेसमेन्ट/रिले रूम खोलना –</u> जब भी कभी रख-रखाव/खराबी दूर करने आदि के लिए केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम को खोलने की आवश्यकता हो तो, निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी :–

IndiaCode

The Disconnection Memo should be prepared and offered by the Maintainer/Inspector who is authorised to maintain the equipment under his control. In case of emergency to prevent a possible accident, a disconnection memo may be issued by any staff authorised to issue disconnection memos but the reconnection portion of the memo will be issued only by the proper staff authorised to maintain the equipment.

Some important situations where disconnection memo issued by S&T department and got accepted by operating department are given below-

1. Repairs and replacement of facing points, locks and SLM Mechanism along with rod transmission and fittings including lock bar and connecting rod for points and locks.
2. Repairs and replacement of detectors and their fittings both Mechanical and Electrical.
3. Changing of signal, point motor, reversers including their controls, cables etc.
4. Alterations in the Station Masters slide, control frames, station Master key locking box.
5. Alterations in locking of lever frames of all types.
6. Changing of signalling cables.
7. Repairs to lever locks, circuit controllers, HKTs and other electromechanical apparatus.
8. Addition and alterations to wiring of signalling circuits.
9. Change of signal arms in semaphore signalling territories.
10. Removal of any relay or control of any signal, point or any other signalling circuit.
11. Alterations to Axle Counters.
12. In case of route relay panel interlocked installations conducting of various safety checks by simulating condition.
13. Replacement of any parts in the Block Instruments.
14. Annual testing of signalling cables.
15. Conducting of broken wire test.

The above list is not exhaustive but only a few of the examples have been tabulated.

IndiaCode

S.R.14.03/2. Precautions to be observed by staff during such above working-

(a) Ensure that traffic staff is properly drilled in the work when S&T gears have been disconnected.
(b) Permission of Section Controller to be always obtained before accepting disconnection memo.
(c) Ensure that a telephone at the site is installed by S&T staff and connected with SM/ASMs and walkie-talkie should also provided.
(d) Date, time, probable duration, Signals & Points which shall be affected, is clearly indicated on the disconnection memo.
(e) Cabin ASM/Cabinmaster/Cabinman on either side are advised under exchange of private number. All concerned are also advised for issue of Caution Order.
(f) Necessary entries are made in the Disconnection Register.
(g) Before permitting any movement the Station Master must advise in writing to S&T staff or the incharge of the work and ensure that the points are set, clamped & pad locked for the correct route.
(h) Resume normal working only after reconnection memo is received
(i) Entries in the register must be made for all disconnection memo offered by S&T staff, including those, which are rejected, giving reasons for the rejection of the disconnection memo in each case.

S.R.14.03/3. Opening of Cabin Basement/Relay Room by S&T Staff- Whenever any Cabin Basements/Relay Room is required to be opened for maintenance/attending failures etc., the following procedure shall be observed:-

(1) उन स्टेशन पर जहॉ केबिनों/स्टेशनों से संलग्न रिलेरूमों में सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी चौबीसों घंटे तैनात रहते हैं, वहाँ रिलेरूम/केबिन बेसमेन्ट में एक ताले की व्यवस्था होनी चाहिए जिसकी चाभी ड्यूटी पर तैनात प्राधिकृत सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी के पास रखी जायेगी ऐसे रिलेरूम में दोहरे ताले की व्यवस्था आवश्यक नहीं समझी जाती है।

(2) उस स्टेशन पर जहाँ केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम पर चौबीसों घंटे सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी नहीं होते वहाँ केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम को दोहरे ताले से बन्द रखना चाहिए अर्थात एक स्टेशन मास्टर का लॉक और दूसरा किसी प्राधिकृत 'एस.एण्ड टी.' कर्मचारी का। स्टेशन मास्टर के ताले की ऐसी चाभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के अभिरक्षा में रहनी चाहिए और जरूरत पड़ने पर प्राधिकृत एस.एण्ड टी. कर्मचारी को दी जानी चाहिए। चाभियों का लेन–देन केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम रजिस्टर में रिकार्ड किया जाना चाहिए और प्रविष्टियों पर ड्यूटी पर तैनात एस.एण्ड.टी. कर्मचारी और स्टेशन मास्टर दोनों हस्ताक्षर किये जायेंगे। प्रत्येक स्थान की चाभी पहचान के लिए समुचित लेबल लगा अकेली रखी जायेगी। सभी चाभियाँ एक गुच्छे में नहीं रखी जानी चाहिए।

(3) केबिन बेसमेन्ट की चाभियाँ देने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सम्बन्धित केबिन को प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करके सूचित करेगा। इस सम्बन्ध में प्रविष्टियाँ टी.एस. रजिस्टर एवं केबिन रजिस्टर में की जायेगी।

(4) एस.एण्ड टी. कर्मचारी द्वारा स्टेशन मास्टर के ताले की चाभी वापस करने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से या सम्बन्धित केबिन से सम्पर्क करके यह सुनिश्चित करेगा कि केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम का ठीक ढंग से ताला बन्द है। केबिन बेसमेन्टों के लिए स्टेशन मास्टर सम्बन्धित केबिनमैन/केबिन मास्टर के प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करके सुनिश्चित करेगा।

(5) इस अवधि के दौरान जब केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम की चाभी एस.एण्ड टी. कर्मचारी के पास हो तो सम्बन्धित केबिन कर्मचारी द्वारा गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में एस.एण्ड टी. पदाधिकारियों को पहले से ही सचेत कर देना चाहिए।

(6) केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम में अनुरक्षण कार्य/निरीक्षण आदि करते समय एस.एण्ड टी. कर्मचारी को व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कोई गैर सुरक्षित तरीका तो नहीं अपनाया जा रहा है।

(7) जब भी कभी सिगनल/एस.एण्ड टी. गियर खराब होने पर केबिन बेसमेन्ट/रिलेरूम की चाभी एस.एण्ड टी. कर्मचारी को सौंपी जाय तो स्टेशन मास्टर को अतिरिक्त सतर्क रहना चाहिए और एस.एण्ड टी.गियर खराब होने पर तथा सिगनल कांटों की विफलता के समय गाड़ी को भेजने/रिसीव करने के लिए निर्धारित किये गये नियमों का कड़ाई से अनुपालन किया जाना चाहिए।

(8) निरीक्षण के समय निरीक्षण करने वाले अधिकारियों को यह जांच करनी चाहिए कि इन नियमों का फील्ड स्टाफ द्वारा कड़ाई से अनुपालन किया जा रहा है।

ख. विद्युत ब्लाक यंत्र, ट्रैक सर्किट अथवा धुरा गणकों से व्यवस्थित ब्लाक स्टेशन

14.04. सक्षमता प्रमाण–पत्र

(1) कोई भी व्यक्ति विद्युत ब्लाक यंत्रों का प्रचालन तब तक नहीं करेगा, जब तक कि उसने ब्लाक यंत्रों के प्रचालन की परीक्षा पास नहीं कर ली है और जब तक कि उसके पास रेल प्रशासन द्वारा इस काम के लिए नियुक्त रेल सेवक का दिया गया सक्षमता प्रमाण–पत्र नहीं है।

(2) उपनियम (1) में उल्लिखित सक्षमता प्रमाण–पत्र केवल तीन वर्ष या उससे अधिक लम्बी ऐसी किसी अवधि के लिए वैध होगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।

स.नि.14.04/1. प्रधानाचार्य, क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, समूह 'ग' स्टाफ के मामले में तथा प्रभारी अनुदेशक, मण्डल यातायात प्रशिक्षण केंद्र, समूह 'घ' स्टाफ के मामले में परीक्षा लेने, सक्षमता प्रमाण–पत्र प्रदान करने और नवीनीकरण के लिए प्राधिकृत हैं। जिसकी वैधता केवल तीन वर्ष के लिए है।

'तथापि विशेष परिस्थितियों में प्रधानाचार्य, क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, चंदौसी द्वारा समूह 'ग' के यातायात कर्मचारियों को जारी किये गये सक्षमता प्रमाणपत्र की वैधता स्थानीय रूप से एक वर्ष की अवधि के लिए ऐसे अधिकारी द्वारा बढ़ाई जा सकती है जो सहायक परिचालन प्रबंधक/सहायक यातायात प्रबंधक की पदवी के नीचे का न हो और किसी भी दशा में इसकी वैधता इस प्रकार एक बार से अधिक नहीं बढ़ाई जाएगी।

14.05. घंटी कोड – गाड़ियों को संकेत देने के लिए घंटी संकेतों के निम्नलिखित निर्धारित कोड का प्रयोग किया जायेगा और इनकी एक प्रति प्रत्येक ब्लाक स्टेशन पर ब्लाक उपस्कर के प्रचालन के स्थान के पास प्रदर्शित की जाएगी –

(1) At stations where S&T maintenance staff are posted round the clock in the relay rooms, attached to the cabin/stations, the relay rooms/cabin basements may be provided with a lock whose key shall be kept by the authorised S&T staff on duty. Double locking of such Relay Rooms is not considered necessary.

(2) At station where Cabin Basement/Relay Room is not manned by the S&T round the clock, the cabin basement/relay room shall be kept locked with a double lock, i.e. one padlock of Station Master and other of an authorised S&T staff. Such keys of the SMs padlocks must be kept with SM on duty and shall be given to the authorised S&T staff when required.

The transaction of handling over the key shall be recorded in the Cabin Basement/Relay Room register and the entries should be signed both by the S&T staff and Station Master on duty. Key of each location should be kept single with proper lable for identification. All keys should not be kept in a bunch.

(3) Before parting with the keys of Cabin Basement, the Station Master on duty will inform the concerned cabin under exchange of private numbers. The entries in this regard should be made in the TSR Register and Cabin Log Book.

(4) On return of the Station Master's Padlock Key by S&T staff, Station Master on duty should ensure personally or through the concerned cabin that the Cabin basements and relay rooms are properly locked. For the Cabin Basements the Station Master shall get it ensured through the respective Cabinman/ Cabinmaster under exchange of Private numbers.

(5) During the period when the key of the Cabin Basement/Relay Rooms is with the S&T /Staff, the cabin staff concerned should pre-warn the S&T officials regarding the movement of trains.

(6) S&T staff while carrying out maintenance work/inspection etc. in the Cabin Basement/Relay Room will be personally responsible to ensure that no unsafe practices are adopted.

(7) When the key of Cabin Basement/Relay Room is handed over to S&T staff at the time of any failure of signal/S & T gear the Station Master should remain extra vigilant and in case of the failure of any S&T gear, the rules prescribed for reception/despatch of trains at the time of failure of signal/points should be strictly followed.

(8) At the time of inspection the inspecting officials should check that these instructions are rigidly followed by the field staff.

B. Block stations at which Electrical Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters are provided.

14.04. Certificate of competency :

(1) No person shall operate the electrical block instruments until he has passed a test in the operation of block instruments and unless he holds a certificate of competency granted by a railway servant appointed in this behalf by the Railway Administration.

(2) The certificate of competency referred to in sub-rule (1) shall only be valid for a period of three years or such longer period as may be laid down by special instruments.

S.R.14.04/1. Issue of Certificate of Competency- The principal of Zonal Railway Training Institute in case of group 'C' staff and Instructor Incharge of Divisional Traffic Training School in case of group 'D' staff, are authorised to examine, issue and renew the certificate of competency valid for a period of three years only.

However, in exceptional circumstances, the validity of Competency Certificate issued by the Principal, Zonal Railway Training Institute, Chandausi to Group 'C'. Transportation staff may be extended locally by an officer not below the rank of AOM/ATM. Such extension will be valid for a period of one year and in no case shall the validity be so extended more than once.

14.05. Bell code : For the signalling of trains, the prescribed code of bell signals as detailed below, shall be used, and a copy thereof shall exhibited in each Block Station near the place of operation of the block working equipment:

क्र. सं.	संकेत निर्देश	कोड	संकेत विधि	अभिस्वीकृति की पद्धति
1.	ध्यानाकर्षण (काल अटेन्शन) या टेलीफोन सुनिए।	0	एक घंटी या बीट	एक घंटी या बीट
2.	क्या लाइन क्लीयर है या लाइन क्लीयर पूछतांछ।	00	दो	दो
3.	गाड़ी का ब्लाक सेक्शन में प्रवेश	000	तीन	तीन
4.	(क) गाड़ी का ब्लाक सेक्शन से बाहर होना (ख) अवरोध का हटना	0000	चार	चार
5.	(क) अन्तिम घंटी सिगनल रद्द करो (ख) घंटी संकेत गलती से दिया गया है।	00000	पाँच	पाँच
6.	(क) अवरोध खतरा घंटी संकेत (साधारण)	000000	छः	छः
	(ख) रोको और गाड़ी की जांच करो।	000000–0	छः विराम–एक	छः विराम–एक
	(ग) गाड़ी पिछली बत्ती (टेल, लैम्प) या पिछला बोर्ड (टेल बोर्ड) के बिना गयी है।	000000–00	छः विराम–दो	छः विराम–दो
	(घ) गाड़ी विभाजित हो गयी है ।	000000–000	छः विराम–तीन	छः विराम–तीन
	(ड.) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर गलत दिशा में या इकहरी (सिंगल) लाइन के ब्लाक सेक्शन में निकल भागे हैं।	000000–0000	छः विराम–चार	छः विराम–चार
	(च) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर सही दिशा में निकल भागे हैं।	000000–00000	छः विराम–पॉच	छः विराम–पॉच
7.	परीक्षण (टेस्टिंग)	0000000000000000	सोलह	सोलह

टिप्पणी – (1) "0" स्ट्रोक या बीट का सूचक है और "––" विराम का सूचक है।
(2) प्रत्येक घंटी संकेत धीरे–धीरे और साफ–साफ दिया जाएगा।
(3) उपर्युक्त क्रमांक 3 व 4 के सन्दर्भ में बेल कोड का आदान–प्रदान उस खण्ड में आवश्यक नहीं है, जहाँ ब्लाक प्रूविंग एक्सिल काउन्टर अथवा ट्रैक सर्किट हो, जिसमें स्टेशन यार्ड, नान रनिंग लाइन के अलावा, दोनों ओर पूर्णरूप से ट्रैक सर्किट किया हुआ हो।

14.06. घंटी संकेतो की अभिस्वीकृति (एक्नॉलेजमेन्ट) –
(1) मिलने वाले प्रत्येक घंटी संकेत की अभिस्वीकृति (एक्लोलेजमेन्ट) उसकी प्राधिकृत अभिस्वीकृति भेजकर दी जाएगी।
(2) किसी घंटी संकेत की अभिस्वीकृति (एक्नॉलेजमेन्ट) तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक स्पष्ट रूप समझ नहीं आ जाता।
(3) कोई घंटी संकेत तब तक पूरा हुआ नहीं माना जाएगा जब तक कि इसकी अभिस्वीकृति (एक्नालेजमेन्ट) 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. गाड़ी सिगनल रजिस्टर –
(1) गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा अथवा उसके आदेशों के अधीन, रखा जाएगा।
(2) ब्लाक यंत्र का परिचालन करने वाला व्यक्ति विद्युत ब्लाक यंत्रों पर मिलने वाले या भेजे जाने वाले सभी संकेतों के मिलने तथा भेजे जाने के समय की 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 जायेगा।
(4) इस रजिस्टर में सभी प्रविष्टियां स्याही से की जाएगी।

IndiaCode

No.	Indication	Code	How Signalled	How Acknowledged
1	Call attention, or attend telephone	0	One stroke or beat	One stroke or beat
2	Is line clear, or line clear enquiry	00	Two	Two
3	Train entering block section	000	Three	Three
4	(a) Train out of block section (b) Obstruction removed	0000	Four	Four
5	(a) Cancel last signal (b) Signal given in error	00000	Five	Five
6	(a) Obstruction danger signal (general)	000000	Six	Six
	(b) Stop and examine train	000000–0	Six pause One	Six pause One
	(c)Train passed without tail lamp or fail board	000000–00	Six pause Two	Six pause Two
	(d)Train divided	000000–000	Six pause Three	Six Pause Three
	(e)Vehicles running away in wrong direction on double line or into the block section on single line	000000–0000	Six pause Four	Six pause Four
	(f)Vehicles running away in right direction on double line	000000–00000	Six pause Five	Six pause Five
7	Testing	00000000 00000000	Sixteen	Sixteen

IndiaCode

Note :

(1) '0' indicates a stroke or a beat and '—–' indicates a pause.

(2) Each signal shall be given slowly and distinctly.

(3) Exchange of bell codes under reference numbers 3 & 4 are not required in a section provided with block proving axle counter or track circuit having complete track circuiting of station yard excluding non-running lines on either end.

14.06. Acknowledgement of signals :

(1) Each Signal received shall be acknowledged by sending its authorised acknowledgement.

(2) No signal shall be acknowledged until it is clearly understood.

(3) A signal shall not be deemed to be complete until it is acknowledged.

(4) If the station to which a signal is sent does not reply, the signal shall be repeated at intervals of not less than 20 seconds until reply is received.

14.07. Train Signal Register :

(1) A Train Signal Register shall be kept by the Station Master or under his orders.

(2) All signals received or sent on the electrical Block Instrument and the timings of receipt and despatch shall be entered therein immediately after acknowledgement, by the person operation the Block Instrument.

(3) The timings entered in the register shall be the actual timings, except that any fraction of a minute shall be counted as one.

(4) All entries in the register shall be made in ink.

(5) इस रजिस्टर में दर्ज कोई भी अंश मिटाया नहीं जाएगा, किन्तु यदि कोई प्रविष्टि गलत पायी जाती है तो उसके ऊपर एक लाइन इस प्रकार खींच दी जाएगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और सही प्रविष्टि उसके ऊपर दर्ज कर दी जायेगी।

(6) जो व्यक्ति उस समय इस रजिस्टर को रखता है, वह उसमें दर्ज सभी प्रविष्टियों और रजिस्टर के प्रत्येक खाने के सही–सही भरे जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

14.08. प्रस्थान प्राधिकार – लोको पायलट अपनी गाड़ी को ब्लाक स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि उसे प्रस्थान प्राधिकार निम्नलिखित रूप में नहीं दे दिया जाता है अर्थात् –

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में करके, तथा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर या तो –

(i) उस ब्लाक सेक्शन के लिए विद्युत ब्लाक यंत्र से निकाले गये टोकन देकर, या

(ii) स्टेशन मास्टर द्वारा यथावत हस्ताक्षरित लाइन क्लियर 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 ब्लाक यंत्र या सर्किट या धुरी काउण्टर की व्यवस्था है वहाँ, उपखण्ड (i) से (iii) तक में उल्लिखित किसी मूर्त (टैन्जिबिल) प्राधिकार के बदले अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल को 'ऑफ' करके।

स.नि.14.08/1. यदि अन्तिम रोक सिगनल कार्य करना बन्द कर देता है, तो स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद लोको पायलट को अन्तिम रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए फार्म टी/369(3बी) प्राधिकार पत्र देंगे, जिसमें निर्धारित स्थान पर प्राप्त हुए प्राइवेट नम्बर का उल्लेख करते हुए इस आशय का पृष्ठांकन करना चाहिए कि अगले स्टेशन से लाइन क्लियर मिल गया है।

14.09. लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जॉच –

(1) लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसे प्रस्थान प्राधिकार दिया गया है वह संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार है और उसी ब्लाक 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 पूरी हस्ताक्षर किए गये हैं।

(2) यदि उपनियम (1) में बताई गयी शर्तें पूरी नहीं हुई हैं तो लोको पायलट अपनी गाड़ी उस स्टेशन केआगे या उस स्टेशन से तब तक नहीं ले जायेगा, जब तक कि ऐसी कोई भूल या कमी दूर नहीं कर दी जाती।

14.10. ब्लाक सेक्शन को क्लोज करने की शर्तें:–

(1) यदि ब्लाक खण्ड गाड़ी के आगमन के उपरान्त अथवा अवरोध का कारण हटाए जाने पर साफ हो गया हो तो अगले ब्लाक स्टेशन द्वारा बेलकोड में निर्धारित संकेत देकर ब्लाक सेक्शन को क्लोज कर दिया जाएगा।

(2) इस प्रकार का संकेत देने से पूर्व स्टेशन मास्टर इस विषय में विशेष अनुदेशों के अनुसार स्वयं संतुष्ट हो लेंगे कि :–

(क) गाड़ी पूर्ण रूप में आ गयी है, अथवा खण्ड के अवरूद्ध होने का कारण हटा दिया गया है, और

(ख) जिन शर्तों के अधीन लाइन क्लियर दिया जाता है, उनका अनुपालन हो गया है।

(3) श्रेणी 'ए' इकहरी लाइन वाले क्रासिंग स्टेशनों पर उपनियम (2) के उपखण्ड (ख) के प्रावधानों को शिथिल किया जा सकता है। ऐसे मामलों में स्टेशन मास्टर स्वयं संतुष्ट हो लेंगे कि गाड़ी अपने प्रस्थान सिगनल पर, उस लाइन से अलग और साफ खड़ी है जिस पर दूसरी गाड़ी को जाना है।

(4) जहाँ किसी खण्ड में 'ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउन्टर या ब्लाक स्टेशनों के बीच अविच्छिन्न ट्रेक सर्किटिंग और गाड़ी रिसीव करने वाले स्टेशन की नान रनिंग लाइनों को छोड़कर स्टेशन की पूर्णरूपेण ट्रैक सर्किटिंग कर दी गयी है तथा कार्य कर रही है और जहाँ ब्लाक खण्ड की क्लियरेंस की तथा दिये गये संकेत के आधार पर गाड़ी के पूर्ण आगमन का स्पष्ट संकेत हो, वहाँ इसको स्टेशन मास्टर के लिए गाड़ी के पूर्ण आगमन के आश्वासन के रूप में लिया जाएगा।

14.10/1 जब ब्लाक सेक्शन का क्लियरेंस विफलता या अन्य किसी कारण से इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध कराये गये ब्लाक उपकरण द्वारा सुनिश्चित न किया जा सके, तब यह क्लियरेंस, यदि ब्लॉक सेक्शन क्लियर है तो, स.नि.6.02/3.1 में निर्धारित इलेक्ट्रानिक संचार उपकरणों में से किसी एक के माध्यम से रिसीविंग सिरे के स्टेशन मास्टर एवं डिस्पैचिंग सिरे के स्टेशन मास्टर के बीच प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत किया जायेगा।

(5) No erasure shall be made in the register, but if any entry is found to be incorrect, a line shall be drawn through it, so that it may be read at any time and the correct entry shall be made above it.

(6) The person who keeps the register for the time being shall be responsible for all entries made therein and for correctly filling in each column thereof.

14.08. Authority to proceed : The Loco Pilot shall not take his train from a block station unless he has been given an authority to proceed:

(a) on double line, by the taking 'Off' of the last stop signal, and

(b) on the single line, either -

(i) by a token for the block section, taken from an electrical Block Instrument, or

(ii) by a Line Clear Ticket duly signed by the Station Master, or

(iii) by any document prescribed in this behalf by special instructions, or

(iv) by the taking 'Off' of the last Stop signal in lieu of tangible authority as mentioned in sub-clauses (i) to (iii) on section provided with electrical Block Instruments of tokenless type or track circuits or axle counters.

S.R.14.08/1. Should the last Stop signal fail to function, the Station Master after obtaining 'Line Clear' from the station ahead shall give the Loco Pilot an authority to pass the last Stop signal at 'ON' on form T/369(3b), on which an endorsement should be made that 'Line Clear' has been received from the station in advance, quoting the private number received in the space provided for the purpose.

14.09. Loco Pilot to examine authority to proceed :

(1) The Loco Pilot shall ensure that the authority to proceed given to him is the proper authority under the system of working and refers to the block section he is about to enter, and if the said authority is in writing that it is complete and duly signed in full and in ink.

(2) If the conditions mentioned in sub-rule (1) are not complied with, the Loco Pilot shall not take his train past or start from the station until the mistake or the omission is rectified.

14.10. Conditions for closing the block section :

(1) When the block section has been cleared by the arrival of the train or by the removal of the cause of blocking, the block section shall be closed by the block station in advance by giving the prescribed bell code signal.

(2) Before such signal is given the Station Master shall satisfy himself as per the prescribed special instructions.

(a) that the train has arrived complete, or the cause of blocking the section has been removed, and

(b) that the conditions under which Line Clear can be given, are complied with.

(3) The provision of clause (b) of sub-rule (2) may be relaxed at class 'A' single line crossing stations. In such cases, the Station Master shall satisfy himself that the train is standing at its Starter signal clear of the line on which the second train is to run.

(4) Where in a section, a block proving axle counter or continuous track circuiting between block stations and complete track circuiting of station section excluding non running lines of the receiving station is installed and is functioning and there is a clear indication of clearance of block section as well as complete arrival of the train as per indication given, it would be taken as assurance for complete arrival of a train to the Station Master.

SR14.10/1 When the clearance of block section cannot be ascertained by the instrument provided for the purpose due to failure or any other reason, the same shall be ascertained through one of the electrical communication equipments as laid down in SR 6.02/3.1 under exchange of private numbers between the receiving end Station Master and dispatching end Station Master, if the block section is clear.

14.11. प्रस्थान प्राधिकार के बाबत स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी –

(1) लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्यपद्धति का जहाँ तक कि वह सम्बन्धित मामले को लागू होती 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 पूर्णतः सही है और यदि वह लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर किए गये हैं।

(4) यदि कोई गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है और दूसरी गाड़ी क्रास करने की प्रतीक्षा कर रही है तो लोको पायलट को प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि क्रास करने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ जाती एवं रुकी हुई गाड़ी के लिए परिचालित लाइन साफ नहीं हो जाती।

(5) यदि गाड़ी में दो इंजन एक साथ जुड़े हैं या एक इंजन गाड़ी के आगे और दूसरा गाड़ी के पीछे लगा है तो प्रस्थान प्राधिकार अगले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा।

स.नि.14.11/1. <u>सेक्शन पर लागू न होने वाला या सेक्शन से आगे ले जाया गया टोकन</u> –

(क) यदि कोई लोको पायलट ब्लाक सेक्शन में सही "टोकन" या "लाइन क्लियर टिकट" या "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" के साथ प्रवेश करने के बाद उसे रास्ते में खो दे, तो वह अगले ब्लाक स्टेशन तक आगे जायेगा और इस मामले की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

(ख) यदि कोई लोको पायलट किसी सेक्शन में, उस सेक्शन पर लागू न होने वाले टोकन के साथ प्रवेश करे तो, उसे तुरन्त गाड़ी खड़ी कर देनी चाहिए और इसकी सूचना गार्ड को देनी चाहिए तथा आगे की ओर से गाड़ी का बचाव करने के लिए उसे तुरन्त कदम उठाने चाहिए तथा पीछे की ओर से गाड़ी का बचाव करने के लिए गार्ड से कहना चाहिए। सहायक लोको पायलट को टोकन तथा परिस्थितियों को स्पष्ट करते हुए एक पत्र के साथ निकटतम स्टेशन को भेजा जायेगा। यदि टोकन पीछे स्थित पहले स्टेशन को भेजा गया हो, तो वहाँ का स्टेशन मास्टर सहायक लोको पायलट को, गाड़ी को अगले स्टेशन तक जाने के लिए सही टोकन सौंप देगा। यदि टोकन अगले स्टेशन को भेजा गया हो तो स्टेशन मास्टर तुरन्त ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को इन परिस्थितियों की सूचना देगा तथा सहायक लोको पायलट को अपने स्टेशन तक गाड़ी आने के लिए "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" देगा। गाड़ी आ जाने पर स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को अपने स्टेशन पर पूरी गाड़ी आ जाने की सूचना एक संदेश के द्वारा प्राइवेट नम्बर सहित देगा। सही टोकन या "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" के साथ आगे बढ़ने से पूर्व लोको पायलट और गार्ड को लाइन पर गाड़ी के बचाव के लिए रखे गये पटाखों को हटा देना चाहिए।

(ग) यदि लोको पायलट किसी टोकन को, जिस सेक्शन पर वह लागू होता है उस सेक्शन से आगे लेकर चला जाए, और उसके पास उस सेक्शन का सही टोकन न भी हो, तो वह अगले स्टेशन तक गाड़ी लेकर जायेगा और स्टेशन मास्टर को गलत टोकन सौंप कर उसकी पावती ले लेगा। स्टेशन मास्टर सम्बन्धित स्टेशन की ओर जाने वाली पहली गाड़ी के गार्ड के द्वारा वह टोकन वापस भेज देगा और गार्ड की पावती ले लेगा।

स.नि.14.11/2. <u>लोको पायलट द्वारा टोकन सौंपना</u> – अगले ब्लाक स्टेशन पर गाड़ी पहुँचने पर रूकने वाली गाड़ी का लोको पायलट पाउच के साथ टोकन को प्लेटफार्म पर स्टेशन कार्यालय के निकट सावधानी से फेंक देगा। यदि गाड़ी स्टेशन पर बिना रूके सीधी जा रही हो तो लोको पायलट को पाउच सहित टोकन को स्टेशन पर इस कार्य के लिए लगायी गयी जाली में अवश्य डाल देना चाहिए।

स.नि.14.11/3. ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर द्वारा नियुक्त किसी ऑन ड्यूटी रेल कर्मचारी द्वारा लोको पायलट को 'प्रस्थान प्राधिकार' दिया जा सकता है।

14.12. विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन की बाबत विशेष जिम्मेदारी –

(1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि –

(क) विद्युत ब्लाक यंत्रों का प्रचालन उसके अतिरिक्त और कोई न करे।

(ख) घंटी संकेतों और इसके अतिरिक्त विद्युत संचार यंत्रों द्वारा भेजे जाने वाले संदेशों एवं कार्यपद्धति का सही तौर पर पालन किया जाए।

14.11. Responsibility of Station Master as to authority to proceed :

(1) An authority of proceed shall not be given to the Loco Pilot until the procedure prescribed for the purpose, so far as it is applicable in the particular case, has been followed.

(2) An authority to proceed shall not be given to the Loco Pilot except by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

(3) The Station Master shall see that the authority to proceed given to a Loco Pilot is accurate and that, when it is in writing, it is complete and is signed in full and in ink.

(4) If the train stops at the station and is waiting to cross another train, the authority to proceed shall not be given to the Loco Pilot until the whole of the latter train has arrived and is clear of the running line for the former train.

(5) If two engines are coupled together or if one engine is line front and another in rear of the train, the authority to proceed shall be given to the Loco Pilot of the leading engine.

S.R.14.11/1. Token not applicable to the Section or over carried:

(a) If a Loco Pilot who has entered the block section with correct token or Line Clear Ticket or authority to proceed without Line Clear losses the same on the run, he shall proceed to the next station and report the matter to the Station Master.

(b) Should a Loco Pilot enter a block section without a token not applicable for that section, he shall at once bring the train to a stop and advise the Guard and take immediate steps to protect the train in front. The Assistant Loco Pilot shall be deputed to take the token with a note explaining the circumstances to the nearest station. If the token is sent to the station immediately in the rear, the Station Master shall deliver to the Assistant Loco Pilot a correct token for the train to proceed to the next station. Should the token be sent to the station ahead, the Station Masters shall immediately inform the station at the other end of the block section of the circumstance and hand over to the Assistant Loco Pilot an 'Authority to proceed without Line Clear' to enable the train to come to his station. On arrival of the train, the Station Master shall inform the station at the other end of the Block Section by a message, supported by a private number, of the complete arrival of the train at his station. Before starting forward with the correct token or 'Authority to proceed, without Line Clear, the Loco Pilot and the Guard should remove the detonators placed on the line for protecting the train.

(c) If the Loco Pilot over carriers a token beyond the section to which it applies and is in possession of the correct token for the section, he should proceed with his train to the station ahead and hand over the wrong token to the Station Master and obtain a receipt for it. The Station Master shall return the token to the station concerned with the Guard of the first train in that direction and obtain a receipt from him.

S.R.14.11/2. Surrender of Token by Loco Pilot : On arrival of the train at the Block Station in advance, the Loco Pilot of a stopping train shall throw out the token with the pouch on the platform cautiously near the station office. If the train runs through the station without stopping, the token with the pouch must be dropped by the Loco Pilot into the net provided for the purpose.

S.R.14.11/3. The authority to proceed may be given to the Loco Pilot by the on duty railway servant deputed by the Station Master on duty.

14.12. Special responsibility as to electrical token instruments and to the token :

(1) The Station Master shall be responsible to ensure that :

(a) no one but himself operates the electrical Block Instruments,

(b) the procedure regarding bell signals and in addition any communication made by electrical communication instruments including the use of a private number, as laid down under special instructions, is correctly carried out.

(ग) रुकने 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 ब्लाक यंत्र में डाल दे, तथा

(ड.) विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति विद्युत ब्लाक यंत्र को नहीं खोलेगा।

(2) (क) टोकन विद्युत ब्लाक यंत्र में से आवश्यकता से पहले नहीं निकाला जाएगा और निकाले जाने पर इसका नम्बर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज कर दिया जायेगा और वह तब तक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा (कस्टडी) में रखा जाएगा जब तक कि वह लोको पायलट को नहीं दे दिया जाता अथवा वापस विद्युत ब्लाक यंत्र में नहीं डाल दिया जाता।

(ख) अगले ब्लाक स्टेशन पर गाड़ी पहुँचने पर लोको पायलट टोकन को विशेष अनुदेशों के अनुसार दे देगा और फिर वह टोकन उस स्टेशन के विद्युत ब्लाक यंत्र में डाल दिया जायेगा।

(ग) यदि गाड़ी को उसी ब्लाक स्टेशन पर वापस आना है जहाँ से उसने प्रस्थान किया था तो ऐसी वापसी पर, जिस विद्युत ब्लाक यंत्र से टोकन निकाला गया था उसी में फिर वापस डाल दिया जायेगा।

14.13. विद्युत ब्लाक यंत्रों या ट्रैक सर्किटों, धुरा गणकों में खराबी का आ जाना –

(1) यदि विद्युत ब्लाक यंत्रों 'ट्रैक सर्किटों' धुरी (एक्सल) काउण्टरों या उनके विद्युत कनेक्शनों में खराबी आ जाती है तो लाइन क्लीयर, विद्युत संचार यंत्रों द्वारा प्राप्त किया जायेगा।

(2) जब लाइन क्लियर इस प्रकार प्राप्त किया जाता है तो उस बाबत प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में कर दी 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।

स.नि.14.13/1. दोहरी लाइन एवं इकहरी लाइन वाले सेक्शन पर टोकन वाले एवं टोकन रहित ब्लाक उपकरणों की विफलता एवं असामान्य परिस्थितियों में गाड़ियों के संचालन सम्बन्धी निर्देश ब्लाक परिचालन नियमावली में दिये गये हैं।

14.14. मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को बन्द करना – यदि मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों पर लगे विद्युत ब्लाक यंत्र या अन्तिम रोक सिगनल के बाद लगाए गये ट्रैक सर्किट या ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर लगे धुरी काउण्टर खराब हो जाते हैं तो मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल को भी खराब माना जाएगा और मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को बन्द समझा जायेगा और उस मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लाक सेक्शन माना जायेगा।

ग. बिना विद्युत ब्लाक यंत्र वाले ब्लाक स्टेशन

14.15. संकेत भेजना – जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लाक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहां गाड़ियों के संचालन के लिए विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित संकेत परिस्थिति के अनुसार विद्युत संचार यंत्रों पर भेजे जाएंगे।

14.16. गाड़ी सिगनल रजिस्टर – जिन ब्लाक स्टेशनों पर ब्लाक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहां भी नियम 14.07 में उल्लिखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जाएगा।

14.17. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रपत्र (फार्म) –

(1) गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और लिखित प्रस्थान प्राधिकार, रेल प्रशासन द्वारा उसके लिए विशेष रूप से निर्धारित किए गये प्रपत्रों (फार्म) में लिखे जायेंगे।

(2) ऐसे प्रपत्र (फार्म) जिल्द बंधे रजिस्टरों के रूप में होंगे और वह प्रत्येक ब्लाक 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 सम्बन्ध में भेजे जाने वाले प्रत्येक संदेश में सम्बन्धित गाड़ी का स्पष्ट वर्णन रहेगा।

(2) प्रत्येक गाड़ी के लिए पूछताछ तथा उत्तर अलग–अलग भेजा जाएगा।

(c) in the case of stopping trains, the incoming token is surrendered by the Loco Pilot before an outgoing token is delivered to him,

(d) when he receives the token of an incoming train, it is put in the electrical Block Instrument immediately, and

(e) no one except the person authorised by special instructions opens the electrical Block Instruments.

(2) (a) A token shall not be taken out of an electrical Block Instrument earlier than necessary and when taken out, its number shall be recorded in the Train Signal Register, and it shall be kept in the personal custody of the Station Master till issued to a Loco Pilot or returned to the instrument.

(b) On arrival of the train at the block station in advance, the Loco Pilot shall give up the token in accordance with special instructions, and this token shall then be placed in the electrical Block Instrument at that station.

(c) If the train has to return to the block section from which it started, the token shall, on such return, be replaced in the electrical Block Instrument from which it was extracted.

14.13. Failure of electrical Block Instruments or Track circuits or Axle counters :

(1) If the electrical Block instruments, Track circuits or Axle counters or their electric connections fail. Line Clear shall be obtained through the electrical communication instruments.

(2) When Line Clear has been so obtained, an entry to that effect shall be made in the Train Signal Register, and the train may be allowed to proceed on the issue of a written authority to proceed, which shall also bear a remark to that effect.

S.R.14.13/1. Instructions for working of trains during failure of Block Instruments and abnormal conditions are given in Block Working Manual.

14.14. Closing of Intermediate Block Post : If the electrical Block Instruments provided at the Stations on either side of an Intermediate Block Post or the track circuiting provided beyond the Last Stop signal, or the axle counters provided at either end of block section fail, the Intermediate Block Stop signal shall be treated as defective and the Intermediate Block Post shall be deemed to be closed and the section between the stations on either side of the Intermediate Block Post shall be treated as one block section.

C. Block Station at which Electrical Blocks Instruments are not provided.

14.15. Transmission of signals : For the working of trains at such stations where electrical block instruments are not provided, signals as prescribed under special instructions shall be transmitted, as occasion may require, on the electrical communication instruments.

14.16. Train Signal Register : The Train Signal Register referred to in Rule 14.07 shall also be maintained at block stations where Block Instruments are not provided.

14.17. Forms for messages and written authority to proceed :

(1) All messages despatched in connection with the working of trains, and all written authorities to proceed, shall be written on forms specially provided for the purpose by the Railway Administration.

(2) Such forms shall be bound up in books and kept at each Block Station by the Station Master, or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

14.18. Distinction of messages :

(1) Every message despatched in connection with the working of a train shall distinctly describe the train to which it relates.

(2) For every train a separate inquiry and reply shall be sent.

14.19. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर –

(1) गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और सभी लिखित प्रस्थान प्राधिकार स्याही से लिखे जायेंगे और उन्हें भेजने या जारी करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा उन पर हस्ताक्षर किए जायेंगे।

(2) कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः या अंशतः तब तक नहीं लिखा जायेगा या हस्ताक्षरित किया जायेगा जब तक कि उसकी आवश्यकता नहीं है।

14.20. संदेशों की सम्पूर्णता – दुर्घटना को रोकने की दृष्टि से या किसी अन्य आपात स्थिति के सिवाय किसी संदेश का कोई भाग तब तक नहीं भेजा जायेगा और कार्यान्वित किया जायेगा जब तक कि सम्पूर्ण संदेश लिख नहीं लिया गया है।

14.21. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का संरक्षण (प्रिजरवेशन) – संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों को, उनके जारी होने के उतने समय बाद नष्ट कर दिया जायेगा जितना कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

परन्तु कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार उसके जारी होने से एक मास बीतने से पूर्व नष्ट नहीं किया जायेगा।

14.22. लाइन क्लियर रद्द करना – यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर कोई लाइन क्लियर रद्द कर दिया जाता है तो विपरीत दिशा में किसी गाड़ी को जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी 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 क्लियर दिया गया था, रोक ली गयी है और रुकी रहेगी।

14.23. प्रस्थान प्राधिकार का लोको पायलट के पास होना – लोको पायलट स्टेशन से अपनी गाड़ी तब तक नहीं ले जायेगा, जब तक कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्टेशन मास्टर द्वारा यथाविधि हस्ताक्षरित लाइन क्लियर टिकट नहीं है।

14.24. लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाए – लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्यविधि का, जहाँ तक कि वह सम्बन्धित मामले को लागू होती है, पालन नहीं कर लिया गया है।

घ. लाइन क्लियर टिकट

14.25. लाइन क्लियर टिकट –

(1) जब विद्युत ब्लाक उपकरणों की खराबी या उनकी व्यवस्था न होने पर प्रस्थान प्राधिकार "लाइन क्लियर टिकट" हो, इसे निर्धारित प्रारूप के अनुसार दिया जायेगा।

(2) ऐसे प्रत्येक टिकट पर क्रम संख्या अंकित होगी जो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जायेगी डाउन दिशा के लिए दिए जाने वाले नम्बरों को अप दिशा के नम्बरों से स्पष्ट रूप से अलग दिखाया जायेगा।

(3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित टिकट सफेद कागज पर नीली स्याही में छपा होगा, पेपर लाइन क्लियर टिकट पर अप एवं डाउन दिशा दर्शाने के लिए वाटर मार्क एरो (तीर का निशान) मुद्रित होगा।

ड. ब्लाक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन

14.26. ब्लाक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन – विद्युत ब्लाक यंत्रों का प्रयोग तथा प्रचालन विशेष अनुदेशों द्वारा शामिल होगा जो रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से जारी किये जायेंगे।

14.19. Writings and signing of messages and written authorities to proceed :

(1) All messages dispatched in connection with the working of trains, and all written authorities to proceed, shall be written up in ink and signed by the person authorised to despatch or issue the same.

(2) No messages or written authority to proceed shall be written out, either in full or in part, or signed, until necessary.

14.20. Completion of messages : No part of any message shall be despatched or acted upon until the whole message has been written out except with a view to the prevention of an accident, or in some other case of emergency.

14.21. Preservation of messages and written authorities to proceed : Messages and written authorities to proceed shall be destroyed at such time after issue as may be prescribed by special instructions :

Provided that no message or written authority to proceed shall be destroyed before one month after issue.

14.22. Cancellation of Line Clear : On a single line when a Line clear has been cancelled, no train shall be allowed to leave in the opposite direction until a message has been received acknowledging such cancellation and stating that the train for which the Line Clear has been given is and shall be detained.

14.23. Loco Pilot to have authority to proceed - The Loco Pilot shall not take his train from a station unless he has in his possession, as his authority to proceed, a Line Clear Ticket duly signed by the Station Master.

14.24. Authority to proceed : When to be given to Loco Pilot : An authority to proceed shall not be given to the Loco Pilot until the procedure prescribed for the purpose, so far as it is applicable in the particular case, has been followed.

D. Line Clear Tickets.

14.25. Line Clear Tickets :

(1) When owing to failure or non-provision of electrical Block Instruments the authority to proceed is a Line Clear Ticket, it shall be in prescribed format.

(2) Each such ticket shall bear a serial number which shall be recorded in the Train Signal Register, the numbers for the Down direction being clearly distinguished from those for the UP direction.

(3) The ticket referred to in sub-rules (1) and (2) shall be printed on white paper with blue font to distinguish paper line clear ticket for UP & Down direction, water mark arrow pointing UP & Down will be printed on the ticket.

E. Use and Operation of Block Working Equipment.

14.26. Use and operation of block working equipment : The use and operation of electrical Block Instruments shall be governed by special instructions to be issued with the prior approval of the Railway Board.

अध्याय – 15

रेल–पथ और निर्माण कार्य

क. रेल–पथ और निर्माण कार्य पर लगे रेल सेवक

15.01. रेल पथ और निर्माण कार्य की स्थिति – प्रत्येक रेलपथ और निर्माण कार्य का निरीक्षक अपने कार्यभार वाले रेल–पथ या निर्माण कार्य की दशा के लिए जिम्मेदार होगा।

15.02. लाइन का अनुरक्षण – प्रत्येक रेल–पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक –

(क) यह देखेगा कि उसके कार्यभार 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, कार्यभारी इंजीनियर को तुरन्त करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए आवश्यक कार्यवाई करेगा।

स.नि.15.02/1. यदि किसी खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) को इंजन में झटका लगने की सूचना प्राप्त हो तो वह तुरन्त रेल पथ का निरीक्षण करेगा और खराबी दूर करने के लिए सभी संभव प्रयास करेगा। जब तक पूरी तरह से मरम्मत न हो जाए तब तक वह बचाव के लिए सभी आवश्यक पूर्वोपाय करेगा।

15.03. सामान की देखभाल – प्रत्येक रेल–पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक अपने कार्यभार वाली सभी रेलों, चेयरों, स्लीपरों और अन्य सामानों की सुरक्षा प्रबंध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है, उसे लाइन से अलग, ठीक प्रकार चट्टा लगाकर रखा जाए जिससे कि गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा न पड़े।

स.नि.15.03/1. रेलपथ का सामान एवं औजार – रेलपथ के खुले सामान, औजार इत्यादि को उन लाइन के किनारे नहीं छोड़ना चाहिए जहां असामाजिक तत्वों द्वारा उनका उपयोग खतरनाक अवरोध पैदा करने के लिए किया जा सकता है। ऐसे सामान को गेट लाजों या गैंग हटों (गुमटियों) में इकटठा करना चाहिए और बाद में यथाशीघ्र डिपो/स्टेशनों पर ले जाना चाहिए। यार्डों के पुननिर्माण या पथ दोहरी करण एवं नवीनीकरण के मामले में, जहां विशेष चौकीदार रखे जाते हैं, यह नियम लागू नहीं होगा।

15.04. रेल–पथ और निर्माण कार्य निरीक्षण –

(1) रेल–पथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किए गए किसी रेल सेवक द्वारा प्रति दिन पैदल किया जाएगा :–

परन्तु जिन लाइनों पर यातायात कम और यदा–कदा होता है, वहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसे निरीक्षणों के बीच के समय का अंतर बढ़ा कर दो दिन में एक बार किया जा सकता है।

(2) सभी पुलों और निर्माण कार्यों का, जिनके अंतर्गत सिगनल के तार, अंतर्पाशन (इंटरलाकिंग) गियर, काँटे और कैचियां (क्रासिंग) ऊपरी उपस्कर और 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.15.04/1. रेल–पथ का निरीक्षण – प्रत्येक गैंग के चाबीवाले को रेल–पथ के अपने हलके (सीमा) में प्रतिदिन गश्त लगाने के लिए सूर्योदय से चलना प्रारंभ करना चाहिए और जब तक आवश्यक हो प्रतिदिन एक से अधिक बार गश्त लगाना चाहिए। उसे प्रत्येक ढीली चाबी या "फास्टनिंग" को कस देना चाहिए। उन लाइनों पर, जहाँ यातायात कम या विरल हो, वहां चाबी वालों द्वारा यह गश्त अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अंतर्गत दो दिनों में एक बार लगायी जा सकती है।

15.05. लाइनों पर गश्त लगाना –

(1) नियम 15.04 में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी भारी वर्षा, लाइन वह जाने, बाढ़, तूफान और उपद्रव जैसी असाधारण परिस्थितियों में रेल के किसी भी भाग को खतरा पहुंचने की सम्भावना हो तो लाइन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार गश्त लगायी जाएगी।

CHAPTER-XV

PERMANENT WAY AND WORKS

A. Railway Servants Employed on the Permanent Way or Works.

15.01. Condition of Permanent Way and Works : Each Inspector of Way or Works shall be responsible for the condition of the permanent way and works under his charge.

15.02. Maintenance of line : Each Inspector of Way or Works shall :

(a) see that his length of line or works in his charge are efficiently maintained, and

(b) promptly report to the Engineer-in-charge all accidents to or defects in the way or works, which he considers likely to interfere with the safe running of trains, at the same time taking such actions as may be necessary to prevent accidents.

S.R.15.02/1.A Sectional Engineer (P.Way), who receives a report that a locomotive has received a lurch, shall immediately inspect the track and take all possible measures to remove the defect. Until the repairs are completed, he shall take such precautions for protection as are necessary.

15.03. Keeping of material : Each Inspector of Way or Works shall see to the security of all rails, chairs, sleepers, and other material in his charge, and ensure that such of the said articles as are not actually in use are properly stacked clear of the line so as not to interfere with the safe running of trains.

S.R.15.03/1. Permanent Way Materials and Tools : Loose permanent way material, tools, etc. must not be left by the side of the line where they might be made use of by ill-disposed persons to form dangerous obstructions, Such material must be collected at gate lodges or gang huts and subsequently taken into station at the earliest opportunity. This does not apply in the case of remodelling of yards doubling and relaying where special watchman are engaged.

15.04. Inspection of Permanent Way and Works -

(1) Every portion of the permanent way shall be inspected daily on foot by some railway servant appointed in this behalf by special instructions:
Provided that the interval between such inspections may, under approved special instructions, be increased to once in two days in the case of lines with light and infrequent traffic.

(2) All bridges and works including signals, signal wires, interlocking gear, points and crossings, overhead equipment and any other equipment affecting the safety and working of trains shall be inspected regularly in accordance with special instruction.

S.R.15.04/1. Inspection of Permanent Way - The Keyman of each gang must walk daily over his length starting at sunrise and when necessary, more frequently than once daily. He must tighten or replace any loose keys or fastenings. On lines with light and infrequent traffic this patrolling by Key man may be once in two days under approved special instructions.

15.05. Patrolling of lines :

(1) In addition to the inspection referred to in Rule 15.04, Whenever any portion of a railway is likely to be endangered by abnormal conditions such as heavy rains, breaches, floods, storms and civil disturbances, the line shall be patrolled in accordance with special instructions.

(2) यदि लाइन पर गश्त लगाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल कर्मचारी 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 इसके लिए निर्धारित विशेष अनुदेशों के अनुसार लाइन पर अवरोध की रक्षा के लिए कार्रवाई करेगा और इसके बाद वह निकटतम स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम साधनों द्वारा सूचित करेगा।
सा.नियम 3.62 भी देखिए।

स.नि.15.05/1.

(1) <u>वर्षा के महीनों के दौरान लाइन पर गश्त लगाना</u> :–

(क) वर्षा आरम्भ होने से उसकी समाप्ति तक रात के समय लाइन पर गश्त (पेट्रोलिंग) अवश्य लगानी चाहिए। सामान्यतः उक्त समयावधि 1 जून से 31 अक्टूबर तक होगी परन्तु उस सेक्शन में वर्षा प्रारंभ और समाप्त होने की तारीखें उस सेक्शन के सहायक इंजीनियर द्वारा निर्धारित की जायेगी।
जब तक सेक्शन में वर्षा वास्तव में प्रारम्भ न हो जाए तब तक गश्त लगाना प्रारम्भ नहीं करना चाहिए।

(ख) मंडल इंजीनियरों द्वारा विभिन्न सेक्शनों के लिए तैयार किये गये गश्त चार्ट (पेट्रोल चार्ट) सहायक इंजीनियरों, सेक्शन इंजीनियर एवं नियंत्रकों को दिये जायेंगे, और संबंधित चार्ट के भाग की एक प्रति स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित अनुदेशों के साथ दी जायेगी :–

(i) गश्तवालों (पेट्रोलमैन) के आगमन एवं प्रस्थान का समय गश्त पुस्तकों में लिखकर उन्हें आद्याक्षरित (इनीशियल) करें और

(ii) स्टेशन डायरी में गश्त वालों/पेट्रोलमैन के आगमन एवं प्रस्थान का समय और उनके नाम दर्ज करें।

(2) मंडल इंजीनियर द्वारा गश्त चार्टों की प्रतियां लोको शेड के फोरमैनों को भेजी जायेंगी।

(3) (क) जिन गश्तवालों का हलका (क्षेत्र) 'क' स्टेशन से आरंभ होता है तो वह अपनी गश्त पुस्तक 'क' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा, जो उसमें गश्तवाले के आगमन एवं प्रस्थान की तारीख और समय लिखेगा और उसमें अपने हस्ताक्षर कर वापस लौटा देगा। इसके पश्चात् गश्तवाला अपने बीट की गश्त लगाकर अगले गश्तवालें को गश्त पुस्तक सौंप देगा। गश्त पुस्तक इसी प्रकार एक गश्तवालें द्वारा दूसरे गश्तवाले को तब तक सौंपी जाती रहेगी जब तक 'क' स्टेशन की गश्त पुस्तक 'ख' स्टेशन पर नहीं पहुँच जाती। इसी प्रकार 'ख' स्टेशन की गश्त पुस्तक 'क' स्टेशन को भेजी जायेगी। 'क' स्टेशन का स्टेशन मास्टर 'ख' स्टेशन से प्राप्त गश्त पुस्तक में गश्तवाले के आगमन एवं प्रस्थान की तारीख और समय दर्ज कर अपने हस्ताक्षर करेगा और पुस्तक से प्राप्त गश्त पुस्तक में गश्तवालें के आगमन एवं प्रस्थान की तारीख और समय दर्ज करेगा और अपने हस्ताक्षर करेगा तथा 'क' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लौटाने के लिए गश्तवाले को वापस सौंप देगा। इस प्रकार प्रत्येक गश्त पुस्तक हर रात में हर दिशा में अपनी एक यात्रा पूर्ण कर लेती है।

(ख) यदि कोई गश्तवाला अपने बीट के अंतिम सिरे पर दूसरे गश्तवाले को पुस्तक लेने के लिए प्रतीक्षा करते हुए न पाये जाएँ तो उसे रूक कर उस गश्त वाले की राह नहीं देखनी चाहिए किन्तु उसे तब तक आगे चलते रहना चाहिए जब तक वह गश्तवाला उसे न मिल जाए और सवेरे अपने गैंगमेट से किसी भी व्यक्ति के अपने बीट से गैरहाजिर रहने के बारे में रिपोर्ट करनी चाहिए।

(ग) जहां स्टेशन, पास–पास हों, वहां गश्तवाले पुस्तकें मूल स्टेशन पर वापस लौटाने से पहले एक या एक से अधिक मध्यवर्ती स्टेशनों से होकर भेजी जा सकती है। प्रत्येक मध्यवर्ती स्टेशन का स्टेशन मास्टर गश्त पुस्तक में गश्तवालें के आगमन और प्रस्थान की तारीख और सही समय दर्ज कर अपने हस्ताक्षर करेगा।

(घ) गश्तवाले की गतिविधियों की सही–सही जांच करने के लिए यह जरूरी है कि ड्यूटी वाला स्टेशन मास्टर, गश्त पुस्तक में स्टेशन पर गश्त वाले के आगमन तथा प्रस्थान का सही समय दर्ज करे। उसे अपनी स्टेशन डायरी में भी गश्तवाले का नाम एवं स्टेशन पर उसके आगमन तथा प्रस्थान का सही समय दर्ज करना चाहिए।

(4) (क) स्टेशन मास्टर देखेंगे कि गश्तवाले ड्यूटी पर आते समय संयत होते हैं।

(ख) यदि कोई गश्तवाला अपने निर्धारित आगमन समय के 15 मिनट पश्चात तक नहीं आता तो कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे :–

(i) उस ब्लाक सेक्शन में बिना रूके सीधी जाने वाली सभी गाड़ियों को यह अवश्य रोकेंगे।

(ii) उस खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को भी इसी प्रकार की कार्रवाई करने के लिए उससे कहेंगे और नियंत्रक को भी सूचित करेंगे।

(2) When a railway servant deputed to patrol the line, notices any condition likely to affect the safety of trains or otherwise apprehends danger, he shall take action in accordance with special instructions prescribed for the purpose to protect the obstruction on line and thereafter inform the nearest Station Master by the most expeditious means.
See also Rule 3.62.

S.R. 15.05/1.

(1) Patrolling of line during the monsoon months :

(a) The line is to be patrolled at night from the commencement until the close of the monsoon, ordinarily from June 1st until October 31st but the exact date of commencement and termination will be decided by the Assistant Engineer of the section. Patrolling should not be started until the monsoons actually arrive on any section.

(b) Patrol charts, prepared by Divisional Engineers for the different sections, will be distributed to the Assistant Engineers, Sectional Engineer (P.Way) and Section Controller and a copy of the relevant portion of the chart will be supplied to each Station Master with instructions to :

(i) record timings of arrival and departure of Patrolmen in the patrol books and initial them, and

(ii) record timings of arrival and departure of patrolmen and their names in the station diary.

(2) Copies of the patrol charts shall be sent to the loco shed Foreman by the Divisional Engineer.

(3) (a) The Patrolman, whose beat commences at Station A, will present the patrol book in his possession to the Station Master. A who will enter there-in the date and time of arrival and departure of the patrolman and sign the book and return it to him. He will then walk over his beat and handover the patrol book to he patrolman of the next beat, and so on, until the book from station A continues its journey to Station 'B'

In a similar manner, a patrol book from Station B will be transmitted to station 'A' . The Station Master at A is to enter the date and time of arrival of patrolman in the book from Station B, sign it and hand it back to the patrolman for re-transmission to Station B. The Station Master at Station B will enter the date and time of arrival of the patrolman in the book from station A, sign it and hand it back to the patrolman for re-transmission to station A. In this manner, each patrol book makes one journey in each direction per night.

(b) If a Patrolman, on arrival at the end of the beat, does not find the next Patrolman waiting to take over his book, he must not wait, but must walk on until he meets him and should report the absence of any man from his beat, to the Gangmate in the morning.

(c) Where station are close together, the patrol books may be passed through one or more intermediate stations before it is returned to the original station. The Station Master of each intermediate station will enter the date and actual time of arrival and departure of the Patrolman and sign the book.

(d) In order that the movement of the Patrolman can be checked accurately, it is essential that the Station Master on duty should record in the patrol book, the actual timings of the arrival at and the departure from the station. He should also record in his station diary the name of the Patrolman and the actual time of his arrival and departure from the station.

(4) (a) Station Masters will see that the Patrolman come on duty sober.

(b) if a Patrolman does not turn up within 15 minutes of his schedules arrival, the Station Master on duty will take the following action :

(i) he must stop run through trains Proceeding into the block section.

(ii) he must advise the Station Master at the other end of the section to take similar action and also advise the Section Controller.

(iii) उसे, उस ब्लाक खण्ड में जाने वाली गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करना चाहिए जिसमें लोको पायलट को सतर्क रहने के लिए कहा जायेगा तथा दिन में जब दृश्यता साफ हो 40 किलोमीटर प्रति घंटा और रात में या दिन में जब दृश्यता साफ न हो तो 15 किलोमीटर प्रति घंटा के गति प्रतिबंध का उल्लेख किया जायेगा।

(iv) वह गश्तवाले के न लौटने का कारण भी संबंधित खण्ड में गैंगमैन को भेजकर यदि वह उपलब्ध हो, मालूम करेगा।

सतर्कता आदेशों को तब तक जारी किया जायेगा जब तक कि गश्तवाला आ न जाए, और वह रिपोर्ट न दे कि, लाइन, गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित है।

(5) <u>जब खतरे की तुरन्त आशंका हो अथवा क्षति दिखाई पड़े तब गश्तवाले को लाइन का बचाव निम्न निर्देशानुसार करना चाहिए</u> –

(क) <u>इकहरी लाइन खण्ड पर जहां एक गश्तवाला नियुक्त हो</u> :–

(i) किसी एक दिशा में आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिए साफ–साफ दिखाई देने वाले एक विशेष प्रमुख स्थान पर एक लाल बत्ती रखनी चाहिए और तब तक विपरीत दिशा की ओर दौड़कर प्रभावित स्थान से बड़ी लाइन के मामले में 600 मीटर की, तथा मीटर लाइन/छोटी लाइन के मामले में 400 मीटर की दूरी पर एक पटाखा लगाना चाहिए तथा बड़ी लाइन के मामले में 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन/छोटी लाइन के मामले में 800 मीटर की दूरी पर दस–दस मीटर के अन्तर पर 3 पटाखे लगाने चाहिए। पटाखे लगाते समय गश्त वाला किसी गाड़ी को प्रभावित स्थल की ओर आगे बढ़ते हुए देखे तो उस लाइन पर तुरन्त पटाखे रख देने चाहिए और खतरा सिगनल दिखाकर गाड़ी रोकनी चाहिए।

(ii) उसे प्रभावित स्थान पर लौट आना चाहिए और दूसरी ओर का बचाव पटाखों द्वारा इसी तरह से करना चाहिए।

(iii) यदि प्रभावित स्थान के दूसरी ओर पहुंचना असंभव हो (उदाहरणार्थ जब रेल पथ बह गया हो) तब वह एक लाल बत्ती इस प्रकार रखेगा कि बत्ती उस दिशा में आने वाली गाड़ी को यथासम्भव अधिक से अधिक दूरी से दिखाई दें एवं फ्लेयर सिगनल का भी प्रयोग करेगा।

(ख) <u>दोहरी लाइन सेक्शन पर, जहाँ एक गश्त वाला नियुक्त हो</u> :–

(i) किसी एक दिशा में आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिए साफ–साफ दिखाई देने वाले एक विशेष प्रमुख स्थान पर एक लाल बत्ती रखनी चाहिए और तब दूसरे रेल–पथ के किनारे–किनारे दौड़कर उस ओर जाना चाहिए जिधर से दूसरी गाड़ी आने की संभावना हो और उपर्युक्त उप पैरा (क) (1) में बताए अनुसार पटाखे रखने चाहिए और फ्लेयर सिगनल का भी उपयोग करेगा।

(ii) फिर दौड़कर वापस आकर दूसरी लाइन का, जिस पर उसने लाल बत्ती रखी थी, पटाखों द्वारा बचाव करना चाहिए और फ्लेयर सिगनल का भी उपयोग करेगा।

(ग) <u>जहां दो गश्तवाले नियुक्त हों</u> :–

(i) दूसरी बत्ती को जला देना चाहिए और तुरन्त दोनों दिशाओं में खतरे का सिगनल दिखाना चाहिए।

(ii) इसके पश्चात दोनों गश्तवालों को विपरीत दिशाओं की ओर हाथ खतरा सिगनलों तथा जलते हुए फ्लेयर सिगनल को लगाकर आगे बढ़ना चाहिए और जब वे खतरे के स्थान से बड़ी लाइन के मामले में 600 मीटर और छोटी लाइन के मामले में 400 मीटर की दूरी पर पहुंच जाएं तो उनमें से प्रत्येक को एक पटाखा पटरी पर लगा देना चाहिए। इसके पश्चात उन्हें खतरे के स्थान से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर और छोटी लाइन पर 800 मीटर की अधिक दूरी तक आगे बढ़ना चाहिए और पटरी पर दस–दस मीटर के अंतर पर 3 और पटाखे लगा देने चाहिए।

(iii) यदि अवरोध ऐसा हो कि दोनों में से किसी गश्तवाले को उसे अवरोध स्थल को पार करना संभव न हो, उदाहरणार्थ जैसे किसी बड़ी (तेज) बाढ़ के कारण रेल पथ का बह जाना आदि तो उनमें से एक गश्त वाला दूसरी दिशा से उस अवरोध स्थल की ओर वाली गाड़ी को रोकने के लिए खतरा सिगनल और जलता हुआ फ्लेयर सिगनल लगायेगा तथा उसे रोकने की कोशिश करेगा, तब तक दूसरे व्यक्ति (गश्तवाला) को नीचे पैरा (6) में बताए अनुसार कार्रवाई करनी चाहिए।

(6) जहां दो गश्तवाले काम पर हों, वहां उपर्युक्त पैरा (5) में बताए गये तरीके से लाइन का बचाव करने के पश्चात् दोनों में से एक गश्तवाला निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :–

(क) वह प्रभावित स्थान के सबसे निकट के स्टेशन की ओर अधिक से अधिक तेज गति से जायेगा अथवा यदि अवरोध पार न कर पाने के कारण से और आगे जाना असंभव हो तो वह विपरीत दिशा में स्थित स्टेशन पर जायेगा तथा उस स्टैशन के स्टेशन मास्टर को घटना की रिपोर्ट देगा, जो निम्नलिखित कार्यवाही करेगा।

(i) उस ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ियों को रोकेगा।

(ii) ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को सूचना देगा, और

(iii) खण्ड नियन्त्रक तथा सर्व सम्बन्धित व्यक्तियों को सूचित करेगा।

(iii) he must issue a Caution Order to all trains Proceeding into the block section advising the Loco Pilot to be on the alert and specify a speed restriction of 40 kilometers per hour during the day when the visibility is clear, and 15 kilometers per hour during the night or during the day when visibility is not clear.

(iv) he shall also initiate action to ascertain the reason for the Patrolman not turning up by sending a Gangman, if available, in the concerned section.

The Caution Orders will be issued until the Patrolman has arrived and reported that the line is safe for passage of trains.

(5) Immediately danger is apprehended or when damage is observed, the Patrolman should protect the line, as indicated below :

(a) <u>In case where one Patrolman is employed on a single line section -</u>

(i) Place a red light in a prominent position to warn a train which may be approaching from one direction ; then run in the opposite and fix one detonator at 600 metres in case of Broad Gauge and 400 metres in case of Narrow Gauge/Metre Gauge and 3 detonators, 10 meters apart at 1200 metres in case of Broad Guage and at 800 metres in case of Narrow Gauge/Metre Guage from the affected point.

If, while on his way to fix detonators, the Patrolman finds a train approaching the affected point, he should immediately place detonators on the line and stop the train by showing a danger signal

(ii) return to the affected point and protect the other side with detonators similarly.

(iii) in the event of it being impossible to get to the other side or the affected point (as in a wash away), place a red light so that it can be seen from as great a distance as possible, and also display the flare signal.

(b) <u>In cases where one Patrolman is employed on a double-line section -</u>

(i) Place the red light in a prominent position, so as to warn an approaching train on one track, then run along the other track towards a possible approaching train and place detonators, as in sub para (a) (i) above; displaying the ignited flare signal.

(ii) run back and protect with detonators the other line on which the red as shown; displaying ignited flare signal.

(c) <u>In cases where two Patrolmen are employed -</u>

(i) the second light should be lit and danger signals shown at once in both directions ;

(ii) the two Patrolman should then proceed in opposite directions, showing hand danger signals and displaying ignited flare signals and when at 600 metres in case of Broad Guage and 400 metres in case of Narrow Guage/metre Guage from the point of danger each should clip one detonator on the rail; they should then proceed to a distance of 1200 metres in case of Broad Guage and 800 metres in case of Narrow Guage Metre Guage from the Point of danger and fix 3 more detonators on the rail, 10 meters apart.

On the double line, the detonators must be placed on each line so that the approaching trains on both the directions are protected.

(iii) should the nature of the obstruction be such as to render it impossible for either of the Patrolman to get across the gap, as for instance, wash away with a strong flood, one of them should show a danger signal and displaying ignited flare signal and endeavour to stop trains approaching the gap from the other side, while the other man should act as per para (6) below.

(6) After protecting the line, as described above in para (5), in places where two Patrolman are employed, one of the Patrolman shall act as follows :

(a) Proceed with all haste away from the affected point in the direction of the nearest station or if cut off by an impassable obstruction, to the station in the opposite direction and report occurrence to the Station Master who will:

(i) stop trains entering the block section.

(ii) advise the station Master at the other end of the block section, and

(iii) advise the Controller and all concerned.

(ख) यदि स्टेशन की ओर जाते समय उसे रास्ते में गैंगवालों के क्वार्टर मिलें तो उन्हें उक्त घटना की खबर गैंगमेट को देनी चाहिए। अपने गैंग सहित उसे उस स्थान पर पहुंचना चाहिए और उचित बचाव को सुनिश्चित करना चाहिए तथा रेल पथ की मरम्मत पर ध्यान देना चाहिए।
जहां एक गश्तवाला नियुक्त हो, वहां वह उस स्थान पर रहेगा जहाँ उसने तीन पटाखे लगाये हों और उस स्थान पर ही मिलने वाले प्रथम रेल कर्मचारी या अन्य व्यक्ति द्वारा खतरे के बारे में सूचना भेजेगा।

स.नि.15.05/2. खण्ड का खण्ड अभियन्ता/रेल पथ सुनिश्चित करेगा कि तैनात किये गये गश्त वाले फ्लेयर सिगनल का उपयोग करना जानते हैं। प्रत्येक गश्त वाले के पास गश्त लगाने की ड्यूटी पर जाते समय एक फ्लेयर सिगनल होना चाहिए।

15.06. गाड़ियों अथवा यातायात को खतरा पैदा करने वाले निर्माण कार्य – रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा प्रायोजन के लिए नियुक्त किसी सक्षम रेल कर्मचारी 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 ऐसा अनुमति देने वाला रेल कर्मचारी ऐसे काम के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 15.09 के उपबंधों का पालन किया जाता है।

परन्तु आपातकाल में यदि संरक्षा के लिए उक्त रेल कर्मचारी के आ सकने के पहले, ऐसे किसी काम को आरंभ करना आवश्यक है तो गैंगमेट तुरन्त काम आरम्भ कर सकता है, और वह स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि नियम 15.09 के प्रावधानों का पालन हो जाए।

स.नि.15.06/1. <u>यातायात में बाधा डालने वाले निर्माण कार्य</u> –

जहां तक इन नियमों का सम्बन्ध है, इंजीनियरिंग और सिगनल एवं अन्तर्पाशन निर्माण कार्यों को निम्नलिखित श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है –

(क) (i) श्रेणी 'क' – सामान्य नियमित निर्माण कार्य, अनुरक्षण जैसे लाइन और उसका भराव करना, चाबियों एवं बोल्टों का नवीनीकरण करना; (बदलना) किसी एकाध कुर्सी, पाट, स्लीपर इत्यादि को बदलकर उसके स्थान पर नया लगाना।

(ii) श्रेणी 'ख' – निर्माण कार्य जैसे कोई स्थानों पर पाट या स्लीपरों के नवीनीकरण (बदलने) का छिट–पुट कार्य, बोल्टों में ग्रीस लगाना या पुलों को रंग लगाना या ऐसे अन्य निर्माण कार्य जिनमें हाथ सिगनलों या 'रोक' अथवा 'सतर्कता से आगे बढ़ो' सिगनल आदि का अनुपालन करना आवश्यक हो।

(iii) श्रेणी 'ग' – ऐसी निर्माण कार्य, जिनके लिए ग्रीन नोटिस निकालना आवश्यक हो, परन्तु चालू लाइन को ब्लाक करना आवश्यक न हो, जैसे सिगनलों का स्थान बदलना और नये सिगनल लगाना, सिगनल एवं अन्तपार्शन ढांचों इत्यादि की ओवर हालिंग करना।

टिप्पणीः– सामान्यतः इस श्रेणी के अन्तर्गत आने वाले वे कार्य, जिनके लिए विद्युतीकृत सेक्शनों पर पावर ब्लाक की आवश्यकता होती है, नीचे 'घ' श्रेणी के अन्तर्गत समझे जायेंगे।

(iv) श्रेणी 'घ' – में ऐसे निर्माण कार्य आते है जैसे रेल पथ तोड़ने, सिगनल एवं अन्तर्पाशन व्यवस्था में हस्तक्षेप करने, अस्थायी मार्ग परिवर्तन करने या रेल पथ का नवीनीकरण करने या यातायात में बाधा डालने वाले अन्य कार्य।

(ख) (1) श्रेणी 'क' – सामान्य नियमित निर्माण कार्यो आदि के लिए विशेष पूर्वोपाय बरतने की आवश्यकता नहीं है और न किसी परिचालन अधिकारी को इसकी सूचना देना ही आवश्यक है।

(2) <u>श्रेणी 'ख'</u> –

(i) श्रेणी 'ख'– के अन्तर्गत आने वाले निर्माण कार्य निश्चित कार्यक्रम के अनुसार किये जायेंगे, जिसकी सूचना सभी संबंधित व्यक्तियों को दी जायेगी और गति प्रतिबन्धों को नोटिसें, आदि कोई हों, या यदि किसी सर्तकता का पालन करना हो तो इसकी सूचना सर्व संबंधितों को दी जायेगी।

(ii) खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) या निर्माण कार्य का कार्यभारी अधिकारी सहायक नियम 4.09/1 में बताये अनुसार सभी प्राधिकारियों को संदेश जारी करेगा। उक्त संदेश में निर्माण कार्य का ब्योरा, किलो मीटर दूरी या दूरियाँ, गति प्रतिबन्ध तथा लोको पायलट द्वारा पालन किये जाने वाले अन्य पूर्वोपाय का विवरण रहेगा और यदि सहायक नियम 4.08/1 के अनुसार इंजीनियरिंग विभाग के प्रतिबंध संकेतक लगाये गये हों तो उनका भी उल्लेख होगा।

(iii) स्टेशन मास्टर कार्यभारी पदाधिकारी के संदेश की अभिस्वीकृति सीधे भेजेगा और उस की एक प्रति खण्ड नियंत्रक को भेजेगा। नियंत्रक, संबंधित स्टेशनों को एक नोटिस जारी करके सूचित करेगा और उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त करेगा। निर्माण कार्य प्रारम्भ करने से पहले खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) या कार्यभारी पदाधिकारी इस बात की स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सभी संबंधित व्यक्तियों ने संदेश की अभिस्वीकृति दे दी है। यदि प्राप्ति स्वीकृतियाँ न मिले तो कार्य प्रारम्भ नहीं करना चाहिए।

(b) If on his way to the station, he passes gang quarters, report the occurrence to the Gangmate, who should proceed with his gang to the kilometreage and ensure proper protection and attend to repairs as necessary.

Where a single Patrolman is employed, the Patrolman shall remain at the place where he has fixed three detonators and send word about the danger through the first Railway employee or other person, he is able to contact the spot itself.

S.R.15.05/2.Sectional Engineer (P.Way) of the section shall ensure that Patrolman deputed are conversant with the use of flare signals. Each Patrolman should have one flare signal with him before proceeding for patrolling duties.

15.06. Work involving danger to trains or traffic : A gang shall not commence or carry on any work which will involve danger to trains or to traffic without the previous permission of the Inspector of way or works, or of some competent railway servant appointed in this behalf by special instructions; and the railway servant who give such permission shall himself be present to superintend such work, and shall see that the provision of Rules 15.08 and15.09 are observed:

Provided that, in case of emergency, when the requirements of safety warrant the commencement of any such work before the said railway servant can arrive, the Gangmate may commence the work at once and shall himself ensure that provisions of rule 15.09 are observed.

S.R.15.06/1. Works involving interference with Traffic -

(a) For the Purpose of these rules, Engineering ad Signal and Interlocking Works are classified under the following categories :

(i) Category A : Works of normal routine, maintenance, such as lifting and packing, renewals of keys and bolts, isolated renewals of a chair, pot or sleeper, etc.

(ii) Category B : Works such as scattered renewals of pots or sleepers, oiling of bolts and greasing of fishplates, or painting of bridges or other works necessitating observance of hand signals or 'Stop' or Proceed with Caution' signals etc.

(iii) Category C : Works such as shifting and erection of signals, over-hauling of signal and interlocking frames, etc. which require the issue of a Green Notice but not blocking a running line.

Note: Works normally failling under this category but requiring power block on electrified sections would be treated as failing under category D below.

(iv) Category D : Works involving breaking of the road, interference with signals and interlocking arrangements, temporary diversions, relaying or other works causing interference with traffic.

(b) (1) Category A : Works of a normal routine nature etc. no special precautions are necessary and no advice need be given to any Operating Official.

(2) Category B -

(i) Works under category (B) will be carried out according to programme of which all concerned will be advised and notices of speed restrictions, if any, or cautions to be observed will be advised to all concerned.

(ii) The Sectional Engineer (P.Way) or the Official-in-charge of the work will issuemessage to all the authorities mentioned in S.R. 4.09/1. (ii) The message will detail the nature of the work, the kilometreages, the speed restriction and any other precautions required to be observed by the Loco Pilot and will also state if Engineering Speed Restriction indicators in accordance with S.R. 4.08- I have been provided.

(iii) The Station Masters will acknowlege the message to the Official-in-charge direct, copy to the Section Controller, who will also advise the station concerned by a notice and obtain their acknowledgment. Before the work is taken in hand, the Sectional Engineer (P.Way) or the Official-in-charge will personally satisfy himself that all concerned have acknowledged the message. If acknowledgments are not received, the Work should not be taken in hand.

(iv) सभी गाड़ियों के लोको पायलट/गार्डों को स.नि. 4.09/1 के अनुसार सतर्कता आदेश जारी किये जायेंगे।

(v) निर्माण कार्य के स्थान का बचाव सं.नि. 15.09/1 के अनुसार किया जायेगा।

(vi) निर्माण कार्य पूरा हो जाने पर प्रभारी पदाधिकारी कार्य पूरा होने की सूचना उन सभी संबंधित व्यक्तियों को भेजेगा जिन्हें पहले संदेश भेजा गया था और साथ ही स्वयं टेलीफोन पर नियंत्रक को सूचना देगा। जब तक कि विशेष रूप से कोई अन्य अनुदेश न दिये गये हों, उक्त संदेश के प्राप्त हो जाने पर सतर्कता आदेश जारी करना बंद कर दिया जायेगा।

(3) <u>श्रेणियां (ग) और (घ)</u> :–

(i) इंजीनियरिंग या सिगनल एवं अन्तर्पाशन निर्माण कार्य के सभी प्रकरणों में जहां यातायात के लिए चालू लाइन को तोड़ना पड़े या सिग्नल एवं अन्तर्पाशन व्यवस्था में हस्तक्षेप करना पड़े अथवा सामान्य कार्य संचालन में किसी अन्य प्रकार का प्रतिबंध लगाना पड़े, वहां इंजीनियरिंग/सिगनल विभाग, परिचालन विभाग के साथ मिलकर वरि. मंडल परि. प्रबंधक द्वारा स्थायी आदेशों के अनुसार ग्रीन नोटिस जारी कराने का प्रबंध करेंगे।

(ii) ऊपर उप पैरा (i) में बताया गया ग्रीन नोटिस उसके जारी किये जाने की तारीख से 3 महीने तक वैध रहेगा, अर्थात् अधिसूचित कार्य को 3 महीने के अन्दर अवश्य प्रारम्भ कर देना चाहिए। यदि कार्य 3 महीने के भीतर प्रारम्भ नहीं किया जा सकता तो फिर से नया नोटिस अवश्य जारी करना चाहिए। एक बार निर्माण कार्य के प्रारम्भ हो जाने के बाद जब तक वह पूरा न हो जाये तब तक नोटिस प्रभावी रहेगा।

(iii) वरि. मंडल इंजीनियर या वरि. मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर जहां आवश्यक हो, रेल संरक्षा आयुक्त की मंजूरी प्राप्त करने एवं काम समाप्त होने पर स्थायी आदेशों के अनुसार उसके पास संरक्षा प्रमाण–पत्र भेजने के लिए जिम्मेदार होंगे।

(iv) अस्थाई कार्य निर्देश प्रत्येक फेस के लिए वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक और वरिष्ठ मण्डल सिगनल एवं दूर संचार अभियन्ता/वरिष्ठ मण्डल अभियन्ता द्वारा संयुक्त रूप से तैयार किया जायेगा। लीवर पुल चार्ट/रूट सेटिंग चार्ट एस.एण्ड टी विभाग द्वारा तैयार किया जायेगा।

(v) निर्माण कार्य के कार्यभारी पदाधिकारी से सूचना प्राप्त होने और निर्माण कार्य आरंभ होने के पूर्व वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबन्धक उपुर्यक्त ग्रीन नोटिस में उल्लिखित सभी पदाधिकारियों को एक सर्व संबंधित संदेश जारी करेगा और निश्चित तारीख एवं समय पर लाइनों को ब्लाक करने की व्यवस्था करेगा। यह संदेश इस प्रकार जारी किया जायेगा कि जिससे कम से कम तीन दिनों का स्पष्ट समय मिल सके।

(vi) नवीनीकरण के नियमित निर्माण कार्यो के लिए यह संदेश सात दिनों के लिये हो सकता है। उक्त अवधि के समाप्त हो जाने पर नया संदेश अवश्य जारी कर देना चाहिए।

(vii) निर्माण कार्य का पदाधिकारी (प्रभारी), सर्व सम्बन्धित अधिकारियों को स.नि. 4.09/1 (ii) के अनुरूप सन्देश जारी करेगा। संदेश में कार्य की प्रकृति, कि.मी. गति प्रतिबन्ध आदि का विस्तृत विवरण अंकित रहेगा। गति प्रतिबन्ध संकेतक भी अवश्य लगाये जाने चाहिए। सर्वसम्बन्धितों से जब तक इसकी अभिस्वीकृति प्राप्त न हो जाये तब तक कार्य आरम्भ नहीं किया जाना चाहिए।

(viii) निर्माण कार्य प्रारम्भ करने के लिए लाइन ब्लाक करने से पूर्व, निर्माण कार्य का कार्यभारी पदाधिकारी उस खण्ड में गाड़ियों के संचालन के संबंध में नियंत्रक से परामर्श करेगा। इसके बाद इकहरी लाइन वाले ब्लाक खण्ड के दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों तथा दोहरी लाइन वाले पिछले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर तथा सहायक नियम 4.09/1 (iii) में वर्णित नियमानुसार जहां काम किया जाने वाला है उस खण्ड के लिए सतर्कता आदेश जारी करने वाले नोटिस स्टेशनों से उपानुच्छेद (iv) में बताए गये संदेश के मिलने और उसकी अभिस्वीकृति भेजने का सत्यापन करने के पश्चात संबंधित स्टेशन मास्टर को लाइन ब्लाक करने का अधिकार देते हुए टी.एन. नम्बर जारी करेगा। खण्ड नियंत्रक से संदेश प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर लाइन ब्लाक करेंगे और निर्माण कार्य के कार्यभारी पदाधिकारी को एक लिखित मीमो भेज कर बतायेंगे कि लाइन ब्लाक कर दी गयी है और साथ ही उसमें लाइन ब्लाक करने की अवधि भी बतायेंगे।

(ix) संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा प्रभावित क्षेत्र की ओर जाने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलट एवं गार्डों को सं. नि. 4.09/1 के अनुसार सतर्कता आदेश जारी किये जायेंगे।

(x) इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी सहायक नियम 15.09/1 के अनुसार प्रभावित क्षेत्र के बचाव की भी व्यवस्था करेगा।

(iv) Caution Orders will be issued to Loco Pilot Guards of all trains in accordance with S.R.4.09/1.

(v) The site of work will be protected in accordance with S.R. 15.09/1.

(vi) On completion of th work, the Official-in-charge will issue a message advising all concerned, included in the Original message of the completion of the work, and at the same time advise the Section Controller on the phone personally. On receipt of this message the issue of Caution Order will be discontinued unless otherwise specifically instructed.

(3) Categories (C) & (D) :

(i) In all cases of Engineering or Signal and Interlocking works which involve the breaking of the open line or interference with signal and interlocking arrangements or observance of any other restrictions in normal working, the Engineering/Signal Department will arrange with the Sr. DOM for the issuing of a Green Notice in accordance with standing instructions.

(ii) The Green Notice referred to in sub-para (i) shall be valid for 3 months from the date of issue, i.e. the work notified must be taken in hand within 3 months. If the work cannot be commenced within 3 months, a fresh Notice must be issued. Once the work is taken in hand the Notice will be effective as long as the work is in progress.

(iii) The Sr. Divisional Engineer or the Sr. Divisional Signal & Telecommunication Engineer will be responsible for obtaining the sanction of the Commissioner of Railway Safety where necessary and sending to him the safety certificates on the completion of the works in accordance with standing orders.

(iv) Temporary Working Instructions for each phase of work shall be prepared jointly by Sr.DOM and Sr. DSTE/Sr. DEN and a "Level pull chart/route setting chart" shall be prepared by S&T department.

(v) On receipt of advice from the Official-in-charge of the work, and before the work is taken in hand, the Sr. Divisional Operations Manager will issue an all concerned message to the Officials mentioned in the aforesaid Green Notice and will arrange for the blocking of the line on the date and time specified. This message will be issued so as to give not less than 3 days clear notice.

(vi) In the case of daily work on relaying, the message may cover a period of seven days, on the expiry of which a fresh message must be issued.

(vii) The Official Incharge of the work will issue message to all the authorities as per SR.4.09/1 (ii) The message will detail the nature of the work, the Km, the Speed restriction. Speed restriction indicator Should also be provided. The work must not be taken in hand until acknowledgments have been received from the all concerned.

(viii) Before the line is blocked for the work to commenced, the Official-in-charge of the work will consult the Section Controller in regard to the movement of trains on the section, Section Controller after verifying that the Station Masters on either side of the block section on the single line and the Station Master of the block station in rear on the double line and Notice stations for issuing caution Orders for the Block section where the work is to undertaken as indicated in S.R. 4.09/1 (iii) have received and acknowledged the message referred to in sub-para (iv) above, will issue a Train Notice to the Station Master concerned authorising him to block the line. On receipt of the message from the Section Controller, the Station Master will block the line and hand over a written memo to Official-in-charge of the work that the line has been blocked, and specify there in the duration of the block.

(ix) Caution Orders will be issued by the Station Masters concerned in accordance with S.R. 4.09/1 to Loco Pilots/ Guards of all trains proceedings towards the affected area.

(x) The Official-in-charge will also arrange for the Protection of the affected area in accordance with S.R. 15.09/1.

(xi) जिस ब्लाक खण्ड के लिए लाइन को ब्लाक कर दिया हो, उस ब्लाक खण्ड में कार्य के लिए सामग्री लारी भेजी जा सकती है, किन्तु इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी को यातायात के लिए लाइन को सुरक्षित घोषित करने के पूर्व यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि उक्त लारी रेल पथ से हटा दी गई है। ग्रीन नोटिस में विशेष रूप से उल्लेख किये जाने पर ही किसी सामग्री गाड़ी को ब्लाक के दौरान ब्लाक खण्ड में कार्य करने की अनुमति दी जायेगी। इस गाड़ी को "बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार" दिया जायेगा और इंजीनियरिंग विभाग के किसी जिम्मेदार पदाधिकारी जो कनिष्ठ अभियन्ता से कम पद का न हो द्वारा उसे पायलेट किया जायेगा और गाड़ी उसके निजी पर्यवेक्षण में कार्य करेगी।

(xii) जब विशेष कार्य संचालन नियम जारी करने की आवश्यकता हो तब वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबन्धक उनको काफी समय पहले जारी करने की व्यवस्था करेंगे। जहाँ आवश्यक होगा, वहां वह मुख्य परिचालन प्रबन्धक का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए भी जिम्मेदार होंगे।

(xiii) निर्माण कार्य पूरा हो जाने पर कार्यभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को सामान्य यातायात पुनः आरम्भ करने के लिए संरक्षा प्रमाण पत्र देगा और यदि कोई गति प्रतिबंध लगाना है या सतर्कता आदेश जारी करना है तो उसके विषय में वह उसमें विशेष रूप से उल्लेख करेगा। इस प्रमाण पत्र के मिलने पर, स्टेशन मास्टर, खण्ड नियंत्रक एवं ग्रीन नोटिस में उल्लिखित सभी संबंधित व्यक्तियों को सूचित करेगा तथा ब्लाक को रद्द करके सामान्य कार्य संचालन पुनः आरम्भ कर देगा। इसके अतिरिक्त आवश्यकता होने पर, कार्यभारी पदाधिकारी इस आशय का भी प्रमाण पत्र देगा कि ब्लाक खण्ड से सामग्री गाड़ी हटा दी गई है।

(xiv) आवश्यक मरम्मत या पथ नवीनीकरण के मामले में जब ग्रीन नोटिस जारी करने के पूर्व सूचना न दी जा सके अथवा जब किसी अन्य कारण से अल्पकालीन सूचना देकर विशेष पूर्वापाय बरतना आवश्यक हो, तब खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) या निर्माण कार्य का कार्यभारी पदाधिकारी निर्माण कार्य के बारे में खण्ड नियंत्रक को अवश्य सूचित करेगा और कार्य प्रारम्भ करने से कम से कम 4 घंटे पहले स्टेशन मास्टर को लिखित संदेश देगा।

(xv) इस सूचना के मिलने पर स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक की अनुमति प्राप्त करेंगे और साथ ही ब्लाक खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे और नोटिस स्टेशनों को भी सहायक नियम 4.09/1(ii) में दर्शाये अनुसार उस ब्लाक खण्ड के लिए सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित करेंगे और उनकी अभिस्वीकृति प्राप्त करेंगे अभिस्वीकृति मिलने पर स्टेशन मास्टर, उपर्युक्त पैरा (vii) के अनुसार लाइन ब्लाक करेंगे और इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी को निर्माण कार्य आरंभ करने के बारे में लिखित सूचना देंगे। स्टेशन मास्टर तब तक सभी गाड़ियों को रोकेंगे और आवश्यकतानुसार सतर्कता आदेश भी जारी करेंगे जब तक कि नोटिस स्टेशन से अभिस्वीकृति प्राप्त न हो जाए।

(ग) <u>सामान्य</u> –

(i) जिस क्षेत्र में बिजली से गाड़ियां चलती हों, वहां रेल पथ की बाहरी उठान, खुदाई अथवा समतल करने के लिए बिजली के उपस्कर में यदि कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता पड़े, तो ऐसा करने से पूर्व कर्षण इंजीनियर (वितरण) को 72 घंटों की पूर्व सूचना देना चाहिए, ताकि यदि आवश्यक हो तो ऊपरी–उपस्कर को नयी परिस्थिति के अनुरूप समायोजित तथा ठीक ठाक किया जा सके। यदि ऐसा कोई कार्य करना हो, जिससे ऊपरी–उपस्कर के साथ संपर्क में आने का खतरा हो तो कर्षण इंजीनियर (वितरण) से एक अनुज्ञापत्र अवश्य प्राप्त कर लेना चाहिए।

(ii) पटरी बंध :– जब पटरी बंध में, जिनमें पार बांध, रोक बंध के कनेक्शन, निर्माण बंध एवं कर्षण उप स्टेशन नेगेटिव–फीडर शामिल है, कोई कमी या खराबी दिखाई दे, तो उसकी रिपोर्ट तुरन्त वरि. कर्षण इंजीनियर (वितरण) और वरि. मण्डल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर को दी जायेगी। इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा हटाये गये सभी बंध (बांड) इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा पुनः लगा दिये जायेंगे तथा सभी ऐसे हटाये गये एवं लगाये गये बंधों की रिपोर्ट कर्षण इंजीनियर (वितरण) और मंडल सिग्नल एवं दूर संचार इंजीनियर के पास अविलम्ब भेजी जायेगी।

स.नि.15.06/2. <u>फील्ड टेलीफोन पर लाइन ब्लाक करना</u> – जब किसी विशेष कारण वश फील्ड टेलीफोन पर लाइन ब्लाक करने की अनुमति देने का विनिश्चिय किया जाए तो स.नि.15.06/1 (ख) (3) के पैरा (vii) में उल्लिखित प्रक्रिया के स्थान पर निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जायेगी। इस प्रक्रिया को केवल नियंत्रित सेक्शनों पर ही अपनाने की अनुमति है।

(i) इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी के नाम का, जिसका पद खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) से कम का नहीं होगा, ग्रीन नोटिस में अवश्य उल्लेख करना चाहिए। इस प्रकार मनोनीत रेल पदाधिकारी के अलावा अन्य किसी व्यक्ति को फील्ड टेलीफोन पर ब्लाक प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत नहीं किया जायेगा।

(ii) वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा जारी किये गये "सर्व संबंधित" संदेश में उक्त निर्माण कार्य के लिए इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी के नाम का उल्लेख होगा एवं उसमें यह भी उल्लिखित होगा कि सेक्शन से फील्ड टेलीफोन पर सूचना मिलने पर ब्लाक की अनुमति दी जायेगी।

(xi) A material lorry may be allowed to work in the block section for which the line has been blocked, but the Engineering Official-in-charge must ensure that before the line is declared safe for traffic, the lorry is removed off the track.

Only when specially mentioned in the Green Notice, material train will be allowed to work in the block section during the period of the block This train will be given and Authority to proceed without Line Clear' and will be piloted by a responsible Engineering official not below the rank of a JE (P.Way) and will work under his personal supervision.

(xii) When Special Working Rules have to issued, the Sr. DOM will arrange for their issue in good time. He will also be responsible for obtaining the approval of the Chief Operations Manager where necessary.

(xiii) On completion of the work, the Official-in-charge will hand over to the Station Master a safety certificate for resumption of normal traffic and specify therein whether any speed restriction is to be observed or Caution Order to be issued.

On receipt of this certificate, the Station Master will advise the Section Controller who will advise all concerned specified in the Green Notice, cancel the block and resume normal working. In addition, if necessary. the Officer-in-charge will also hand over a certificate Stating that the block section has been cleared of the material train.

(xiv) In the case of urgent repairs or renewals when previous notice can not be given for the issue of a Green Notice. for any other reason, special precautions at short notice are necessary, the Sectional Engineer (P.Way) or other Official-in-charge of the work must advise the Controller and issue a written message to the Station Master giving not less than 4 hours notice before the work is to be taken in hand.

(xv) On receipt of this advice, the Station Master will obtain permission from the Section Controller and at the same time advise the Station Master at the other end of the block section and also the Notice Stations for issuing Caution Orders for that block section as indicated in S.R. 4.09/1 (ii) and obtain their acknowledgment, on receipt of which the Station Master will block the line in accordance with sub-para (vii) above, and advise the Engineering Official-in-charge in writing to take the work in hand. The Station Master will also stop all trains and issue Caution Orders where necessary until acknowledgment from Station Masters of Notice stations are received.

(c) General :

(i) On the electrified area before any slewing alterations to super elevation, excavation or levelling of tracks are commenced, 72 hours previous notice shall be given to the Traction Engineer (Distribution), so that the overhead equipment may be adjusted to confirm to the new conditions if necessary. If it is necessary to carry out any work, which involves risk of coming in contact with the overhead equipment, a permit must be obtained from the Traction Engineer (Distribution)

(ii) Rail Bonds - Any deficiency or defect noticed in Rail Bonds including cross bonds, connections to impedance bonds, structure bonds and Traction Substation negative feeders shall be reported immediately to the Traction Engineer (Distribution) and Sr. DSTE. All bonds removed by the staff of the Engineering Department shall be replaced by the staff of the Engineering Department and all such removals and replacements shall be reported, to the Traction Engineer (Distribution) and Sr. DSTE without delay.

S.R.15.06/2. Blocking the line on the field telephone - When for the special reasons it is decided to permit blocking of the line on the field-telephone the following procedure will be followed in line of that laid down in para (vii) of S.R.15.06.1 (b) (3). This procedure is permissible on Controlled Sections only.

(i) The name of the Engineering Official-in-charge of the work, who shall not below the rank of a Section Engineer (P.Way) must be mentioned in the Green Notice. The Railway Official so nominated and no other person will be authorised to obtain blocks on the field telephone.

(ii) The all concerned message issued by the Sr. DOM will mention the name of the Engineering Official-in-charge of the work and will also state that the block will be allowed on advice from the section on the field telephone.

(iii) वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक को आवेदन करने पर निर्माण कार्य के कार्यभारी पदाधिकारी को एक प्राइवेट नम्बर पत्र दिया जायेगा। उक्त पत्र को निम्नलिखित प्रकार से काम में लाया जायेगा। निर्माण कार्य पूरा हो जाने पर प्राइवेट नम्बर–पत्र, वरि. मण्डल परिचालन प्रबन्धक को अवश्य लौटा देना चाहिए।

(iv) स्टेशन से कार्य स्थान के लिए रवाना होने से पूर्व, इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी खण्ड नियंत्रक से परामर्श करेगा और नियंत्रक उसे अनुमानित समय सूचित करेगा और अन्तिम गाड़ी को नामित करेगा, जिसके गुजरने के पश्चात् ही ब्लाक की अनुमति दी जायेगी।

(v) नामित गाड़ी के गुजर जाने के पश्चात इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी स.नि.15.09/1 के अनुसार अवरोध स्थान के बचाव की व्यवस्था ठीक से कर ली गई है, इसकी स्वयं तसल्ली करने के पश्चात् फील्ड टेलीफोन पर नियंत्रक को बुलायेगा और अपना नाम तथा पदनाम बतायेगा और उस परिपत्र का संदर्भ भी देगा जिसके अन्तर्गत निर्माण कार्य किया जा रहा है।

(vi) इसके पश्चात् खण्ड नियंत्रक ब्लाक खण्ड के प्रत्येक सिरे के स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर बुलाकर उनसे यह मालूम करेगा कि ब्लाक सेक्शन पूर्ण रूप से निरापद है।

(vii) इसके बाद इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी फील्ड टेलीफोन पर निम्नलिखित संदेश जारी करेगा।

खण्ड नियंत्रक – स्टेशन मास्टर 'क' और 'ख' नं. .....
संदर्भ, मण्डल रेल प्रबन्धक, का संदेश संख्या ..... दिनांक .....
..... 'क' और 'ख' स्टेशनों के बीच ..... लाइन (दोहरी लाइन हो तो अप या डाउन लाइन) ..... बजे से ..... बजे तक ब्लाक की जायेगी।
प्राइवेट नम्बर .....
नाम .....
पदनाम .....

(viii) तब खण्ड नियंत्रक 'क' और 'ख' स्टेशन के स्टेशन मास्टरों और इंजीनियरिंग विभाग के कर्यभारी पदाधिकारी को निम्नलिखित संदेश जारी करेगा :–

स्टेशन मास्टर, 'क' और 'ख' प्रतिलिपि–खण्ड अभियंता (रेल पथ) गाड़ी नोटिस नम्बर .....
(.....) आपको 'क' और 'ख' स्टेशनों के बीच ..... लाइन (दोहरी लाइन हो तो अप या डाउन लाइन) को ..... बजे से ..... बजे तक ब्लाक करने का प्राधिकार दिया जाता है।
सेक्शन नियंत्रक (नाम) .....

(ix) संबंधित स्टेशन मास्टर खण्ड नियंत्रक के संदेश की प्राप्ति स्वीकृति देगा और प्राइवेट नम्बर द्वारा उसकी पुष्टि करेगा। खण्ड नियंत्रक अपने चार्ट के टिप्पणी स्तम्भ में एक नोट लिखेगा और साथ ही इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी का नाम, इंजीनियरिंग पदाधिकारी और स्टेशन मास्टरों से प्राप्त प्राइवेट नम्बरों को दर्ज करेगा।

(x) खण्ड नियंत्रक का उपुर्यक्त संदेश प्राप्त हो जाने पर संबंधित स्टेशन मास्टर नियमानुसार लाइन ब्लाक करेगा और टेलीफोन पर इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी को निम्नलिखित संदेश जारी करेगा तथा उस संदेश की प्रतिलिपि खण्ड नियंत्रक को देगा :–

प्रेषक – स्टेशनमास्टर .....
प्रति – – खण्ड अभियंता (रेल पथ) .....
लाइन नं. ..... (दोहरी लाइन के संबंध में अप या डाउन लाइन) .....
बजे से ..... बजे तक ब्लाक की गई है।
प्राइवेट नम्बर .....
स्टेशन मास्टर .....

(xi) तब इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी कार्य प्रारम्भ करेगा। वह नियंत्रक से लगातार सम्पर्क बनाये रखेगा।

IndiaCode

(iii) On an application to the Sr. DOM the Official-in-charge of the work will be issued a Privates Number sheet to be used as follows. On completion of the work the Private Number sheet must be returned to the Sr. DOM.

(iv) Before leaving the station for the site of the work, the Engineering Official-in-charge will consult the Section Controller who will advise him the approximate time and nominate the last train after which the block will be allowed.

(v) After the passage of the nominated train the Engineering Official-in-charge will arrange to protect the place of obstruction in accordance with S.R.15.09/1 and after having satisfied himself that the obstructed area is properly protected, will call the Section Controller on the field telephone, give his name and designation and also reference number of the Green Notice under which the work is being carried out.

(vi) The controller will then call the Station Master at each end of the block section and ascertain from then if the block section is clear of all trains.

(vii) The Engineering Official-in-charge will then issue a message on the field telephone as follows:

Section controller _____ S.Ms. A and B No._____ Ref. D.R.M.'s Message No. _____ of _____ Line (Up or Down line in the case of double line) between sections A and B will be blocked from _____to _____hrs.

Private No. _____

Name _____

Designation _____

(viii) The Section Controller will than issue a message to the Station Masters A and B and also to the Engineering Official-in-charge as follows :

S.Ms. A and B copy - S.E. (P.Way).

T.N. No. _____. You are authorised to block the line (Up or Down line in the case of double line) between stations A and B from _____ to _____hrs.

Section Controller (Name)_____

(ix) The Station Master concerned will acknowledge the Controller's message supported by a Private Number. The Controller will make a note his chart in the 'Remarks' column and record the name of the Engineering Official-in-Charge and the private Numbers received from the Engineering Official and the Station Masters.

(x) On receipt of the above message from the Controller the Station Master concerned will block the line in accordance with the rules and issue a message to the Engineering Official-in-charge, copy to the Section Controller, on the telephone as follows :

From S.M. _____

To - S.E. (P.Way)

_____

No _____ Line (Up or Down line in the case of double line) has been blocked from_____ to _____ hours.

Private No. _____

S.M. (Name) _____

(xi) The Engineering Official-in-charge will then commence the work. He will keep himself in constant touch with the Section Controller.

IndiaCode

(xii) कार्य पूरा हो जाने पर एवं गाड़ियों के आवागमन के लिए रेल पथ सुरक्षित करने के बाद, इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी फील्ड टेलीफोन पर नियंत्रक से पुनः सम्पर्क करेगा, एवं कार्य पूरा हो जाने की उसे सूचना देगा। नियंत्रक ब्लाक सेक्शन के दोनों के स्टेशन मास्टरों को बुलायेगा और तब इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी निम्नलिखित संदेश देगा :–

स्टेशन मास्टर 'क' एवं 'ख' प्रतिलिपि–खण्ड नियंत्रक
संख्या ..... आपका संदेश संख्या ..... रेल पथ यातायात के लिए सुरक्षित है (.....) अब गाड़ियों का संचालन पुनः जारी किया जा सकता है (यदि कोई गति प्रतिबन्ध हो तो उसका उल्लेख करना चाहिए)।

पदनाम .....
नाम .....

(xiii) उपर्युक्त संदेश प्राप्त हो जाने पर खण्ड नियंत्रक संबंधित स्टेशन मास्टरों को गाड़ी नोटिस जारी करेगा और उन्हें ब्लाक रद्द करने एवं सामान्य कार्य संचालन पुनः प्रारम्भ करने का प्राधिकार देगा और उनकी प्राप्ति स्वीकृतियां प्राप्त करेगा।

(xiv) जब नियंत्रण टेलीफोन में बाधा पड़ जाए अथवा जहां नियंत्रण व्यवस्था न हो तो पैरा (vii) सहायक नियम 15 06/1(ख)(3) में बताई गई प्रक्रिया का कड़ाई से अवश्य पालन किया जाना चाहिए।

15.07. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में काम करना जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता हो – **धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, आपात कालीन मामलों के सिवाय, कोई रेल अपनी जगह से हटाई नहीं जाएगी और ना ऐसा कोई दूसरा काम किया जाएगा, जिससे गाड़ियों के आने–जाने में अवरोध पड़ने की सम्भावना है।**

15.08. लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानियाँ –

(1) रेल पथ या निर्माण कार्य पर लगाया गया कोई भी व्यक्ति तब तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न काँटों या सिग्नलों का विभाजन करेगा और न ही लाइन को अवरूद्ध करने वाला कोई अन्य काम आरम्भ करेगा जब तक कि रोक सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिए जाते है जहाँ निर्धारित किया गया है, वहाँ पटाखों का प्रयोग नहीं कर दिया जाता, तथा स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर जब तक उसने स्टेशन मास्टर की भी लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर ली है और सब आवश्यक सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिए गए है :–

परन्तु रोक सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वचल रोक सिगनलों से भिन्न आवश्यक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में करने के अतिरिक्त, उन्हें वियोजित कर दिया जाता है, जिससे कि उन सिगनलों को तब तक फिर से 'ऑन' न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना सुरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से आगे तदनुरूप पर्याप्त दूरी तक लाइन क्लियर रहे :

परन्तु यह और ध्यान रखना होगा कि निर्माण कार्य का क्षेत्र स्वचल सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण कार्य का कार्यभारी रेल कर्मचारी उस ओर आती हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम कर्मचारी को कार्य स्थान के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

(2) रेल पथ से किसी पटरी को हटाने से संबद्ध कार्य, उपनियम (3) में यथा उपनिबंधित के सिवाय, यातायात को बंद किए बिना नहीं किया जाएगा।

(3) आपातिक मामलों में, ऐसे परिचालनों को सँभालने वाला इंजीनियरी पदधारी, जो स्थायी कनिष्ठ अभियन्ता से कम के पद 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 बंद 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 आपातिक मामलों में लोको पायलटों को सूचित करने तथा गाड़ी के रोक देने के पश्चात ही कार्य आरम्भ किया जाएगा।

स.नि.15.08/1. यदि उस लाइन को, जिस पर स्वचल, सिगनल की व्यवस्था है, यातायात के विरूद्ध ब्लाक करना हो, तो कार्यभारी पदाधिकारी रेल पथ के निर्माण कार्याधीन भाग के प्रवेश वाले सिरे पर रोक बंध (इंपीडेंस बॉन्ड) के दो बाहरी तांबे तारों के आर पार विशेष "शार्ट सर्किटिंग साधन" को क्लैम्प कर देगा। ऐसा करने से स्वचल सिगनल 'ऑन' स्थिति में हो जायेगा। इसके अतिरिक्त पटाखों एवं हाथ–सिग्नलों के साथ एक रेल कर्मचारी को ऐसे स्थान पर तैनात करना चाहिए। जिसकी दूरी संबंधित सिगनल के बाहर से 20 मीटर से कम न हो। वह कर्मचारी लाइन पर एक पटाखा रखेगा एवं लाल हाथ सिगनल दिखायेगा।

(xii) On completion of the work and after the track is made safe for the passage of trains, the Engineering Official-in-charge will contact the Section Controller on the field telephone again and advise him of the completion of the work. The Section Controller will call the Station Masters at both ends of the block section and the Engineering Official-in-charge will then issue a message in the following form:

S.Ms. A and B copy - Section Controller No. _____ Your No._____

Track safe for traffic aaa Train working may now be resumed (speed restriction, if any to be mentioned) aaa Private No.

Designation _____
Name _____

(xiii) On receipt of the above message the Station Controller will issue a Train Notice to the Station Masters concerned and authorise them to cancel the block and resume normal working, and obtain their acknowedgments.

(xiv) When the Control Phone is interrupted or where the control is not in operation, the procedure laid down in para (vii) or S.R. 16.06/1(b) (3) must be complied with strictly.

15.07. Work in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility - In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, no rail shall be displaced and no other work which is likely to cause obstruction to the passage of trains shall be performed, except in cases of emergency.

15.08 Precautions before commencing operations which would obstruct the line :

(1) No person employed on the way or works shall change or turn a rail, disconnect points or signals, or commence any other operation which would obstruct the line until Stop signals have been exhibited and where prescribed detonators used; and if within station limits, he has also obtained the written permission of the Station Master and all necessary signals have been placed at 'On':

Provided that the exhibition of Stop signals may be dispensed with, if such operations are performed or carried out after the necessary signals, other than Automatic Stop Signals, have, in addition to being placed in the 'On' position, been disconnected, so that such signals cannot be taken 'Off' again until it is safe to do so and the corresponding adequate distance beyond such signals is kept clear :

Provided further that when the area of work is controlled by Automatic signals, the railway servant in charge of the work shall post a competent railway servant at an adequate distance in rear of the site of the work to stop and warn any train approaching the affected area.

(2) No work involving removal of any rail from the track shall be undertaking without traffic block, except as provided in sub-rule (3).

(3) In emergent cases, the engineering official not below the rank of permanent way inspector grade III undertaking such operations shall first bring the train to stop and advise the Loco Pilot of the train about the need to stop the train through a written memorandum. The engineering official shall simultaneously arrange to send a message to the Station Master for the need to block the track and obtain a written confirmation of the same. In such emergent cases, works shall be commenced only after advising the Loco Pilot and bringing the train to stop.

S.R.15.08/1. If the line where Automatic signalling is in use has to be blocked against traffic, the Official-in-charge will clamp the special short circuiting device across the two outer copper wires of the impendence bond at the entering end of the track where the work is in progress. This will put the Automatic signal to 'On'. In addition to this a railway servant with detonators and hand signals must be stationed not less than 20 meters outside the signal concerned. He shall place one detonator on the line and display a red hand signal.

स.नि.15.08/2. (क) ऐसे कार्य जिनमें पटरियां हटाना, पुराने स्विच, क्रासिंग या स्लीपर हटाकर नये लगाना हो या अन्य कोई ऐसा काम, जिससे स्टेशन सीमा में गाड़ियों का सुरिक्षत संचालन प्रभावित होता हो, तो ड्यूटी के स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना दिये बिना इंजीनियरिंग पदाधिकारी इंचार्ज द्वारा कार्य प्रारम्भ नहीं किया जायेगा और यदि अन्तर्पाशित कांटे हो तो आपात स्थिति को छोड़कर यह सूचना सिगनल तथा दूरसंचार निरीक्षक को भी दी जाएगी। काम आरम्भ करने से पहले स्टेशन मास्टर की पावती अवश्य ले ली जाय। ऐसी पावती तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि सम्बन्धित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में नहीं कर दिया जाता।

(ख) ऐसी लाइन पर काम आरम्भ करने से पहले जो अन्य परिचालित लाइनों से पृथक (आइसोलेट) नहीं की जा सकती, इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा कार्य स्थल के दोनों ओर निर्धारित हैण्ड सिगनल, पटाखें तथा पताका (बैनर) झंण्डियों की व्यवस्था ऐसे स्थान पर करनी चाहिए जिसकी दूरी कार्य स्थल से 30 मीटर से कम नहीं हों।

(ग) काम पूरा होने पर खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) स्टेशन मास्टर को और जहां आवश्यक हो खण्ड अभियन्ता (सिगनल) को भी रद्दीकरण की नोटिस लिखित रूप में जारी करेगा।

(घ) जब काम हो रहा हो या जब कांटों को वियोजित कर दिया गया हो तब यदि किसी गाड़ी को वहां से गुजारना आवश्यक हो तो कार्य इंचार्ज इंजीनियरिंग कर्मचारी रेल पथ को पुनः ऐसी दशा में करने के लिए जिम्मेदार होगा जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि गाड़ी वहां से सुरक्षित पास हो जायेगी और वह स्टेशन मास्टर को लिखित आश्वासन देगा कि उसने ऐसा कर दिया है। फिर भी स्टेशन मास्टर जिम्मेदार होगा कि गाड़ी के संचालन सम्बन्धित नियमों के अनुसार कांटे सही सेट और ताले बन्द (लॉक) कर दिये गये हैं। इसके बाद इंजीनियरिंग पदाधिकारी तब तक पुनः रेल पथ में हस्तक्षेप नहीं करेंगे जब तक स्टेशन मास्टर यह लिखित सूचना न भेजे कि काम पुनः प्रारम्भ किया जा सकता है।

(ङ.) यदि आपातिक स्थिति में ऐसा कार्य किया जाना नितान्त आवश्यक हो तो सूर्यास्त के पश्चात् कार्य–स्थल का बचाव उपर्युक्त वर्णित प्रावधान के अनुपालन में अवश्य किया जाना चाहिए सिवाय लाल हाथ सिगनल झण्डियों एवं रोक पताका के स्थान पर लाल प्रकाश, आने वाली गाड़ी की दिशा में अवश्य प्रदर्शित किया जाना चाहिए।

स.नि.15.08/3. किसी आपातिक स्थिति में, संरक्षा के विचार से यदि यह आवश्यक हो, तो प्राधिकृत इंजीनियरी पदाधिकारी लाइन का बचाव करके सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को सूचित करने के पूर्व कार्य आरम्भ कर सकता है, यदि कार्य अधिक देर तक चलने की सम्भावना है तो वह सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को शीघ्रतिशीघ्र सूचित अवश्य करेगा। रोक पताकाओं, पटाकों और हाथ सिगनलों को लगाने का चयन इस प्रकार किया जाए कि गाड़ियाँ यथासम्भव बढ़ती हुई तीक्ष्ण चढ़ाई पर रोके जाने से बचाई जा सके।

15.09. सिगनल दिखाना –

(1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण लोको पायलट को यह बताना आवश्यक है कि उसे रूकना है या प्रतिबन्धित गति से आगे बढ़ना है तो उसे निम्नलिखित सिगनल दिए जाएंगे और जहाँ निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जाएगा; दोहरी लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती है और इकहरी लाइन पर दोनों 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 एवं छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका लगाई जायेगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मी0 की दूरी पर और मीटर लाइन या छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, तीन पटाखे, जो एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर, होंगे, रखे जाएंगे। इसके अतिरिक्त रोक हाथ सिगनल अवरोध के स्थान से 30 मीटर दूरी पर, रोक पताका के पास और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर दिखाए जाएंगे। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल कर्मचारी गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पार हो जाए तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हाथ सिगनल दिखायेगा। ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके।

(ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता संकेतक लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेत लगाए जाएंगे।

S.R.15.08/2.(a) Working involving the removal of rails, renewal of switches, crossing or sleepers or anywork will affect the safe working of trains in station limits, must not be commenced by the Engineering officials-in-charge of the work without previous advice in writing to the Station Master on duty and except in an emergency in the case of interlocked points, to the Section Engineer (S&T) as well. Acknowledgement of the Station Master must be received before commencement of work. Such acknowledgement shall not be given until the relevant signals have been placed at 'ON'.

(b) Before commencing work on a line, which cannot be isolated from other running lines, the Engineering officials should provide the prescribed hand signals, detonators and banner flags, at point not less than 30 meters on both sides of the work.

(c) On completion of the work, the Sectional engineer (P.Way) shall issue a notice of cancellation in writing to the Station Master and, where necessary, to the Section Engineer (S&T) as well.

(d) If it becomes necessary to pass a train during the time the works is in progress or when points are disconnected, the engineering official in charge of the work will be responsible for restoring the track to a condition to ensure the safe passage of the train and will give a written assurance to the Station Master that he has done so. The Station Master will then be responsible to ensure that the points are correctly set and locked as required by rules for the passage of the train. The engineering officials shall not again interfere with the track until he bas received a written intimation from the Station Master that work may be resumed.

(e) If, in an emergency, it becomes necessary to carry such work, after sunset the provision for protection of the site as detailed above must be complied with except that red lights must be exhibited in the direction of the approaching trains.

S.R.15.08/3.In an emergency, when it is necessary on consideration of safety, the authorised Engineering official may commence such work after protecting the lines before issuing notice to the Station Master concerned, if the work is likely to be prolonged, he shall notify to the Station Master concerned as soon as possible. The location of banner flags, detonators and hand signals must be selected so as to avoid stopping of trains as far as possible on continuous steep rising gradient.

15.09. Showing of signals-

(1) Whenever due to lines being under repair or due to any other obstruction it is necessary to indicate to the Loco Pilot that he has to stop or proceed at a restricted speed, the following signals shall be shown and, where prescribed, detonators used, if on a double line in the direction from which trains approach, and if on a single line in each direction.

(a) When the train is required to stop and the restriction is likely to last only for a day or less - A banner flag shall be exhibited at a distance of 600 meters on the Broad Gauge and 400 meters on the Metre Gauge and the Narrow Gauge and three detonators shall be placed, 10 meters apart, at a distance of 1200 meters on the Broad Gauge and 800 meters on the metre Gauge and Narrow Gauge from the place of obstruction. In addition, Stop hand signal shall be shown at a distance of 30 meters from the place of obstruction, at the banner flag. and at a distance of 45 meters from the three detonators, The railway servant at the place of obstruction shall give proceed hand signal to indicate to the Loco Pilot when he may resume normal speed after the train has been hand-signalled past the place of obstruction.

(b) When the train is required to stop and the restriction is likely to last for more than a day - A stop indicator shall be exhibited at a distance of 30 meters from the place of obstruction and a caution indicator at 1200 meters on the Broad Gauge and 800 meters on the metre Gauge and the Narrow Gauge from the place of the obstruction. In addition, termination indicators shall be provided at the place of the obstruction. In addition, termination indicators shall be provided at the place where a Loco Pilot may resume normal speed.

(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 पर 'सतर्कता से आगे बढ़ो' हैंड सिग्नल दिखाएं जाऐंगे ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके। जहां आवश्यक हो, विशेष अनुदेशों द्वारा 800 मी. की दूरी उपयुक्त रुप से बढ़ा दी जाएगी। अवरोध के स्थान पर रेल सेवक गाड़ी को हैण्ड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाए तो लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हाथ सिगनल दिखाएगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे बढ़ सके।

(घ) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन या उससे अधिक समय तक रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक गति संकेत लगाया जाएगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक लगाया जायेगा। जहाँ आवश्यक है, वहाँ 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा उपयुक्त वृद्धि कर दी जायेगी। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक लगाए जाएंगे।

(2) अवरोध का स्थान स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर :–

(क) यदि काँटो को सेट करके और जकड़ कर हस्त नियंत्रित रोक सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' रखकर अवरूद्ध लाइन को पृथक कर दिया गया है तो उपनियम (1) के उपबंधों से छूट दी जा सकती है, और

(ख) उन दशाओं के सिवाय, जिनमें लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उसके विवरण की सूचना देते हुए सतर्कता आदेश दिया गया है, किसी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किए जायेंगे जब तक कि गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल पर रोक नहीं दिया जाता।

(3) यदि कार्यस्थल स्वचालित सिगनल क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं संबंधित सिगनल सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचल (आटोमैटिक) सिगनल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है और बशर्ते कि सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचल सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहेगा तो :–

(क) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित रोक पताका और तीन पटाखे क्रमशः 90 और 180 मीटर पर लगाए जा सकेंगे, तथा।

(ख) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक हटाया जा सकता है।

(4) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लिखित सतर्कता संकेतकों के आकार और नाप को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

स.नि.15.09/1. चालू लाइन पर इंजीनियरिंग निर्माण कार्यो के लिए हाथ–सिग्नलों की व्यवस्था –

(क) "सतर्कता से आगे बढो" हाथ सिगनल :– जब "सतर्कता से आगे बढ़ो" हाथ सिगनल सामान्य नियम 15.09(1) (ग) के अनुसार दिखाना हो, तो ये सिगनल दोहरी लाइन पर जिस दिशा से गाड़ी आ रही हो उस दिशा की ओर और इकहरी लाइन पर सतर्कता से गाड़ी चलाने के क्षेत्र की दोनों ओर निम्नलिखित प्रकार से दिखाये जायेंगे। (आरेख देखिए)

(i) प्रभावित क्षेत्र के निकटतम स्थल से कम से कम 30 मीटर की दूरी पर (स्थिति 'ख') एक रेल कर्मचारी द्वारा "सतर्कता से आगे बढ़ो" सिग्नल दिखाया जायेगा।

(ii) सतर्कता से गाड़ी चलाने के क्षेत्र के निकटतम स्थल से 800 मीटर (स्थिति 'क') की दूरी पर एक रेल कर्मचारी द्वारा "सतर्कता से आगे बढ़ो" हाथ सिगनल दिखाया जायेगा।

(iii) सतर्कता से गाड़ी चलाने के क्षेत्र से दूरतम स्थल से बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी, मीटर/छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर (स्थिति 'ग') एक रेल कर्मचारी द्वारा "आगे बढ़ो" हाथ सिगनल दिखाया जायेगा।

(iv) यदि ऐसा मौका आ जाए कि जब प्रभावित क्षेत्र को बिलकुल धीमी गति से पार करने के पूर्व गाड़ी को पूरी तरह खड़ी करना आवश्यक हो तो 'ख' स्थिति पर तैनात रेल कर्मचारी लाल हाथ सिगनल दिखाएगा और गाड़ी के रूक जाने के बाद, उस स्थान के इंजीनियरिंग विभाग के कर्मचारी से जो कि गैंगमेट/की मैन की पदवी से कम न होगा, अनुदेश प्राप्त करके गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए अनुमति देगा और फिर आवश्यकतानुसार "सतर्कता से आगे बढ़ों" हाथ सिगनल देगा।

(v) यदि आने वाली गाड़ी की दिशा की ओर दृश्यता स्पष्ट न हो तो "सतर्कता से आगे बढ़ो" हाथ सिगनल दिखाने के लिए आवश्यकतानुसार अतिरिक्त झंडी वाला तैनात किया जायेगा।

(ख) इंजीनियरिंग अवरोध के हाथ सिग्नल :– सामान्य नियम 15.09 (1) (क) के अनुसार जब किसी अवरोध से पूर्व खतरा सिग्नल दिखाने पड़े, तो, दोहरी लाइन पर जिस दिशा से गाड़ी आ रही हो उस दिशा की ओर और इकहरी लाइन पर अवरोध के दोनों ओर निम्नलिखित हाथ–सिग्नल दिखाये जायेंगे (आरेख देखिए):–

(c) When the train is not required to stop and the restriction is likely to last only for a day or less Proceed with caution hand signals shall be exhibited at a distance of 30 meters and again at a distance of at least 800 meters from the place of obstruction. The distance of 800 meters shall be suitably increased by special instruction, where required. The railway servant at the place of obstruction shall give proceed hand signal to indicate to the Loco Pilot when he may resume normal speed after the train has been hand-signalled past the place of obstruction.

(d) When the train is not required to stop and the restriction is likely to last for more than a day -A speed indicator shall be exhibited at a distance of 30 meters from the place of obstruction and again a caution indicator at a distance of at least 800 meters from the place of obstruction. The distance of 800 meters shall be suitably increased by special instruction, where required. In addition, termination indicators shall be provided at the place where a Loco Pilot may resume normal speed.

(2) In case the place of obstruction is with in station limits-

(a) The provision of sub-rule (1) May be dispensed with if the affected line has been isolated by setting and securing of points or by securing at 'On' the necessary manually controlled Stop Signal or signals, and

(b) approach signals shall not be taken 'Off' for a train unless the train has been brought to a stop at the first Stop signal, except in cases where the Loco Pilot has been issued with a Caution Order at a station in rear, informing him of the obstruction and the details thereof.

(3) If the place of work is situated in Automatic Signalling territory, and if the distance between the place of obstruction and the Automatic signal controlling the entry of train in the signalling section concerned is less than 1200 metres on the Broad Gauge and 800 meters on the Metre Gauge and provided the Automatic Signal had been secured at 'On'-

(a) The banner flag and three detonators referred to in clause (a) sub-rule (1) may be provided at 90 and 180 meters respectively; and

(b) The caution indicator referred to in clause (b) of sub-rule (1) may be dispensed with.

(4) The shapes and sizes of the indicators referred to in clauses (b) and (d) of sub-rule (1) may be prescribed by special instructions.

S.R.15.09/1. Hand signalling arrangements for Engineering works on Open Line-

(a) Proceed with caution hand signals - When proceed with caution hand signal has to be shown in terms of G.R. 15.09 (I) (c), these signals will be exhibited as follows, in the direction of approaching train on the double line and on both sides of the cautions driving area on the single line (see sketch).

(i) At a minimum distance of 30 meter (Position B) from the nearest point of the affected area, a Railway servant with 'Proceed with Caution' hand signal.

(ii) At a distance of 800 meters (Position A) beyond the nearest point of the cautious driving area, a Railway servant with 'Proceed with Caution' hand signal.

(iii) At a distance of 600 meters on Broad Gauge and 400 meters on Narrow Gauge/Meter Gauge (Position C) beyond the farthest point of the Cautious driving area a Railway servant with 'Proceed' hand signal.

(iv) if an occasion arises for the train to be brought to a dead stop short of the affected area before passing over at dead slow speed, the railway servant at position B will display a red hand signal and after the train comes to a stand he will permit the train to proceed after obtaining instruction from the Engineering Official at the site not below the rank of Gangmate/Keyman and will then give 'Proceed with Caution' hand signals as necessary.

(v) If the view from the direction of approaching train is nor clear, additional Flagman will be posted to exhibit 'Proceed with Caution' hand signals as necessary.

(b) Hand signals for Engineering obstruction - When danger signals have to be shown short of and obstruction in terms of G.R. 15.09/(1)(a), following hand signals have to be shown in the direction of approaching train on the double line and on both sides of obstruction on the single line. (see sketch).

(i) अवरोध से 30 मीटर की दूरी पर एक खतरा हाथ सिगनल (स्थिति 'ग')।

(ii) अवरोध के स्थान से लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर और मीटर तथा छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक जाम झंडी (स्थिति 'ख') एक रेल कर्मचारी हाथ खतरा सिग्नल के साथ जाम झंडी के पास अवश्य तैनात किया जायेगा।

(iii) जाम झंडी से बड़ी लाइन के मामले में 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन एवं छोटी लाइन के मामलों में 400 मीटर की दूरी पर दस–दस मीटर दूर लाइन पर तीन पटाखे लगाये जायेंगे। निकटतम पटाखे से 45 मीटर आगे एक रेल कर्मचारी को हाथ खतरा सिगनल दिखाने के लिए तैनात किया जायेगा। (स्थिति 'क')

(iv) निर्माण कार्य के कार्यभारी पदाधिकारी द्वारा, आ रही गाड़ी को पार करने के लिए आदेश मिलने पर 'स्थिति क' स्थान पर तैनात रेल कर्मचारी तीनों पटाखों को हटा कर गाड़ी को सतर्कता से आगे जाने के लिए अनुमति देगा। 'स्थिति ख' स्थान पर तैनात कर्मचारी भी स्थावर जाम झंडी को हटाकर ''सतर्कता से आगे बढ़ो'' हाथ सिगनल दिखायेगा। 'स्थिति ग' स्थान पर तैनात कर्मचारी आ रही गाड़ी को खतरा सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक गाड़ी आकर रूक न जाए और प्रतिबंध–पुस्तक, जो इस कार्य के लिए रखी जाती है, उसमें गाड़ी के चालक के हस्ताक्षर न ले लिये जायें। कार्य के कार्यभारी पदाधिकारी से इस बात की तसल्ली कर लेने के पश्चात कि गाड़ी गुजर सकती है, वह 'सतर्कता से आगे बढ़ो' सिगनल दिखाकर गाड़ी को आगे जाने की अनुमति देगा। जब गाड़ी स्थावर जाम झंडी से आगे गुजर जाए, तो पटाखे और हाथ सिगनल पहले की तरह फिर से लगा दिए जायेंगे।

(v) दोहरी या चौहरी लाइनों के होने पर उपर्युक्त सं.नि. 15.09/1 (क) में बताये नियमानुसार ''सतर्कता से आगे बढ़ो'' सिगनल लाइन या लाइनों पर भी अवश्य दिखाये जाने चाहिए। जब ''रिलेइंग'' का कार्य चल रहा हो, तब गाड़ियों के लोको पायलट निकटवर्ती लाइन या लाइनों के अवरोध क्षेत्र पर जाते समय कार्य–स्थल के कर्मचारियों को सावधान करने के लिए लगातार सीटी बजायेंगे। जब दूसरे बड़े निर्माण कार्य, जैसे गर्डर बदलने के कार्य किये जा रहे हों, तब उस क्षेत्र का कार्यभारी पदाधिकारी अवरोध क्षेत्र में निकटवर्ती लाइन या लाइनों पर गाड़ियों के लोको पायलटों द्वारा पालन किये जाने वाले गतिप्रतिबंध निर्दिष्ट करेगा। निर्धारित इंजीनियरिंग गति प्रतिबन्ध संकेतक भी लगाये जायेंगे।

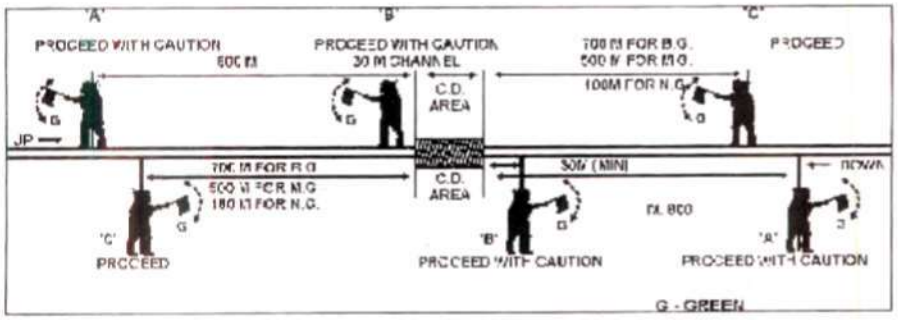
(ग) <u>स्टेशन सीमाओं के निकट या अन्दर अवरोध</u> :– जब कोई अवरोध स्टेशन सीमाओं के निकट या अन्दर हो और इंजीनियरिंग सिग्नल स्थावर सिग्नलों को अच्छादित ('ओवरलैप') करते हों, तो मौके पर उपस्थित परिचालन और इंजीनियरिंग पदाधिकारी आपस में मिलकर यह तय करेंगे कि अवरोध स्थल का बचाव सबसे अच्छी तरह से किस प्रकार किया जा सकता है। अवरोध की ओर जाने वाली गाड़ी/गाड़ियों का आगमन नियंत्रित करने वाले सिग्नलों को 'ऑन' स्थिति में रखना ही पर्याप्त नहीं है। जहाँ आवश्यक हो वहाँ, अवरोध स्थान से पहले स. नि.15.09/1 (ख) के अनुसार लाइन पर जाम झंडी और पटाखे भी लगाने चाहिए। अवरोध की ओर जाने वाली गाड़ियों को पहले रोक सिगनल या जाम झंडी पर अवश्य रोकना चाहिए, और तब जाम झंडी और पटाखे हटाये जा सकते हैं, सिगनल 'ऑफ' किये जा सकते हैं और तब तक गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाकर या पायलट कर जैसा भी आवश्यक हो, अवरोध को आगे ले जाया जा सकता है। इंजीनियरिंग कार्य के कार्यभारी पदाधिकारी के व्यक्तिगत आदेशों के अन्तर्गत ही यह करना चाहिए। जब गाड़ी पूर्ण रूप से गुजर जाए तब जाम झंडी और पटाखे पुनः लगा देने चाहिए।

(घ) निर्माण कार्य का इंजीनियरिंग विभाग का कार्यभारी पदाधिकारी स्वयं तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होगा कि लाइन के बचाव सम्बन्धी अनुदेशों का पालन कड़ाई से किया जाता है। निर्माण कार्य के इंजीनियरिंग विभाग के कार्यभारी पदाधिकारी के अलावा कोई अन्य व्यक्ति जाम झंडी हटाने के लिए सिगनल नहीं देगा और यह कार्य उसके किसी अधीनस्थ कर्मचारी को नहीं सौंपना चाहिए।

(ड.) खंड (क) और (ख) में इकहरी तथा दोहरी लाइन पर बचाव करने की जो पद्धतियां निर्धारित की गई हैं उनको आरेख I, II, III और IV में दर्शाया गया है।

<u>''सतर्कता से आगे बढ़ो'' सिगनलों की स्थिति दर्शानेवाला आरेख</u>

1. इकहरी लाइन



(i) At a distance of 30 meters from the obstruction, a hand danger signal (Position C)

(ii) At a distance of 600 meters for Broad Gauge and 400 meters for Narrow Gauge/ Metre Guage from the place of obstruction one banner flag (position B). A Railway servant equipped with hand danger signal shall also be posted at the banner flag.

(iii) At a distance of 600 meters in case of Broad Gauge and 400 meters in case of Narrow Gauge/Meter Gauge from the banner flag 3 detonators 10 metres apart on line. A Railway servant showing hand danger signal shall be posted 45 metres ahead from the nearest detonator (Position A).

(iv) On receiving orders from the official-in-charge of the work to allow the approaching train to pass, the railway servant at position A shall remove the three detonators and allow the train to proceed cautiously. The person at position B shall also remove the banner flag and exhibit 'Proceed with Caution' hand signal. The last person at position 'C' will continue exhibition the danger hand signal to an approaching train until it has come to a stand, and the signature of the Loco Pilot of the train obtained in the restriction book maintained for the purpose. After satisfying from the official in charge of the work that the train can be allowed to pass, he shall exhibit 'Proceed with Caution' signal and shall allow train to proceed. When the train has passed, the banner flag, detonators and the hand signals will be replaced.

(v) In case of double or quadruple lines 'Proceed with Caution' signals as in S.R.15.09/1(a) above, must also be shown on the adjoining line or lines. In the case of relaying work in progress Loco Pilots of trains while approaching the zone of obstruction on the adjoining line or lines shall whistle continuously to warn the staff at work spot. In the case of other major works like regirdering, the official in-charge of the work shall specify the speed restriction to be observed by Loco Pilots to trains on the adjoining line or lines in the zone of obstruction. The prescribed engineering speed restriction indicators shall also be provided.

(c) Obstruction in the vicinity of or inside station limits - When an obstruction is in the vicinity of or inside station limits and the engineering signals overlap the fixed signals, the Operating and Engineering Officials on the spot will decide how best to protect the point of obstruction. It is not sufficient to maintain signals governing the approach of train towards the obstruction in the 'On' position.

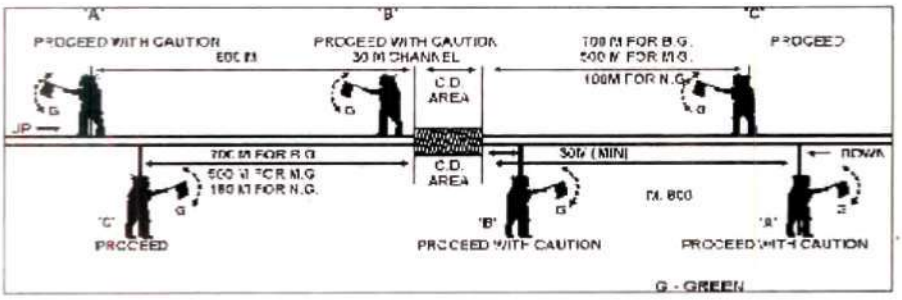
A banner flag and detonators must also be placed on the line in accordance with S.R.15.09/1(b) whenever necessary, preceding the point of obstruction. All trains proceeding towards the obstruction must be brought to a stand at the first Stop signal or banner flag. The banner flag and detonators may than be removed, signals taken 'Off' and the train then hand signalled or piloted past the obstruction as necessary. This must be done only under the personal instruction of the Engineering official in charge. After the train has passed complete. the banner flag and detonators must be replaced.

(d) The Engineering official in charge of the work is personally responsible for satisfying himself that instructions in regard to the protection of the line are strictly carried out. No person other than Engineering official in charge of the work shall give signals for removal of the banner flag and this work must not be delegated to any of his subordinates.

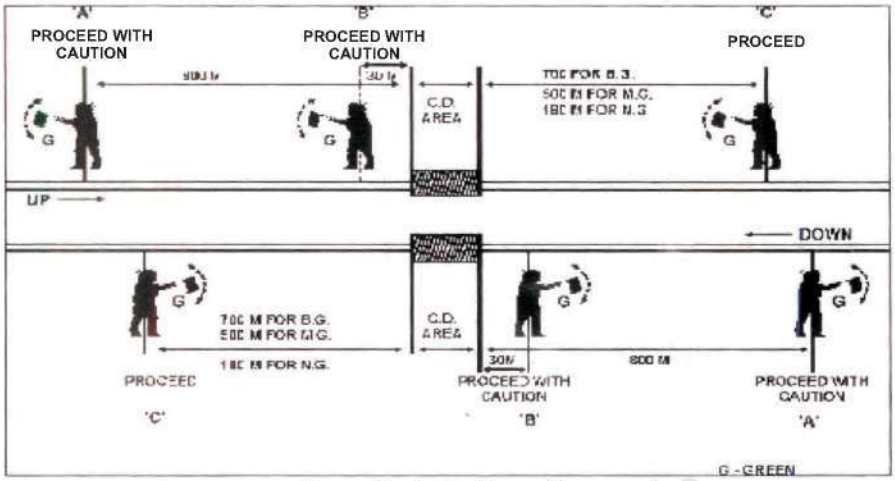
(e) Diagrams explaining the method of protection on single and double lines as laid down in clauses (a) and (b) are shown in Diagrams I, II, III and IV.

DIAGRAM ILLUSTRATING THE POSITION OF PROCEED WITH CAUTION' SIGNALS

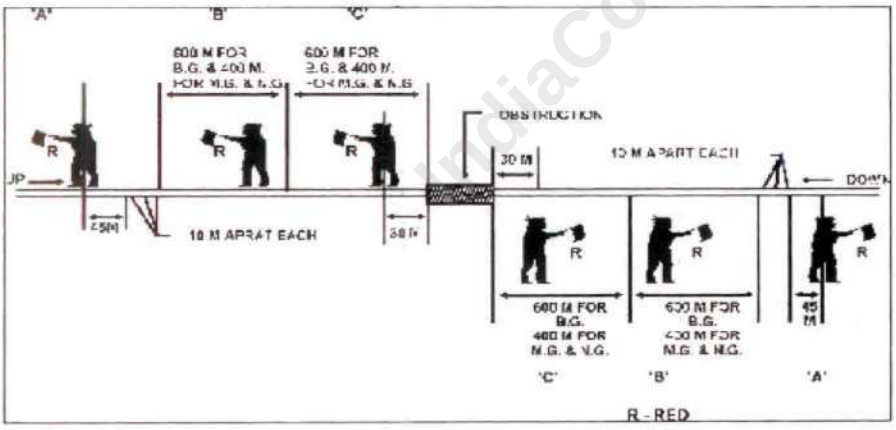
I. SINGLE LINE



"सतर्कता से आगे बढो" सिगनलों की स्थिति दर्शानेवाला आरेख
II दोहरी लाइन



"खतरा" सिगनलों की स्थिति दर्शानेवाला आरेख
III. इकहरी लाइन



"खतरा" सिगनलों की स्थिति दर्शानेवाला आरेख
IV. इकहरी लाइन

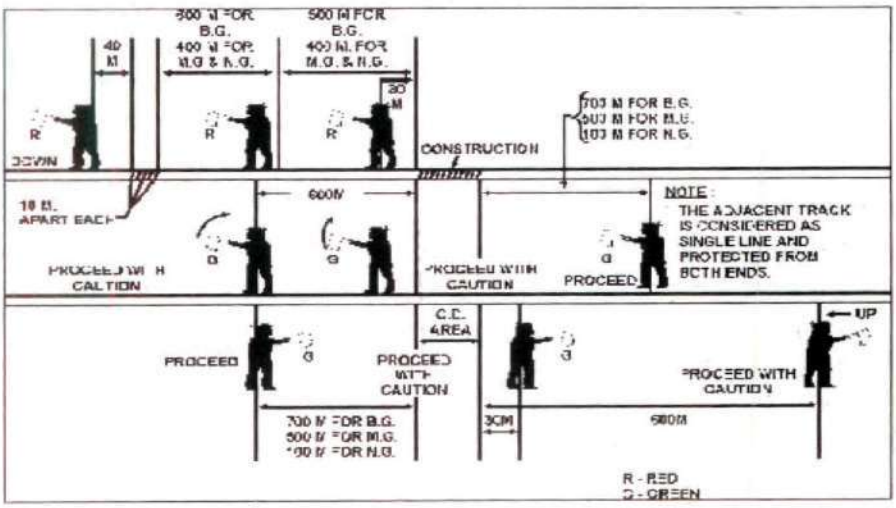


DIAGRAM ILLUSTRATING THE POSTION OF 'PROCEED WITH CAUTION' SIGNALS

II DOUBLE LINE

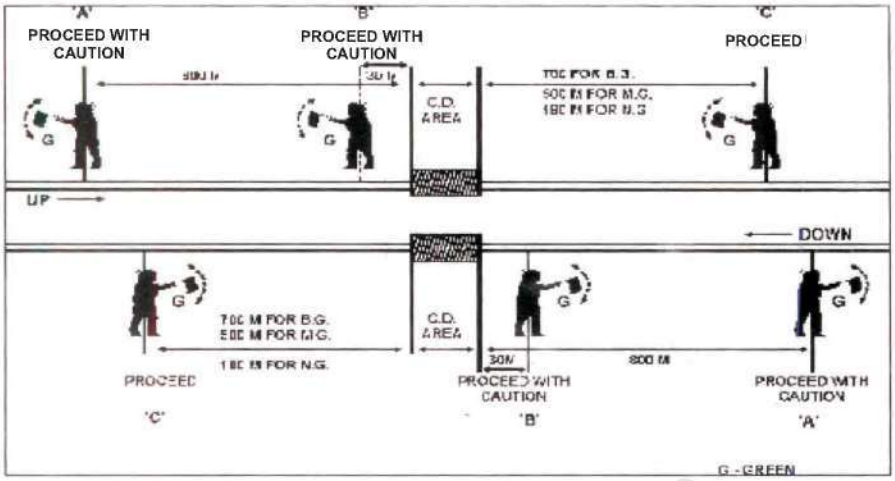


DIAGRAM ILLUSTRATING THE POSTION OF DANGER SIGNALS

III SINGLE LINE

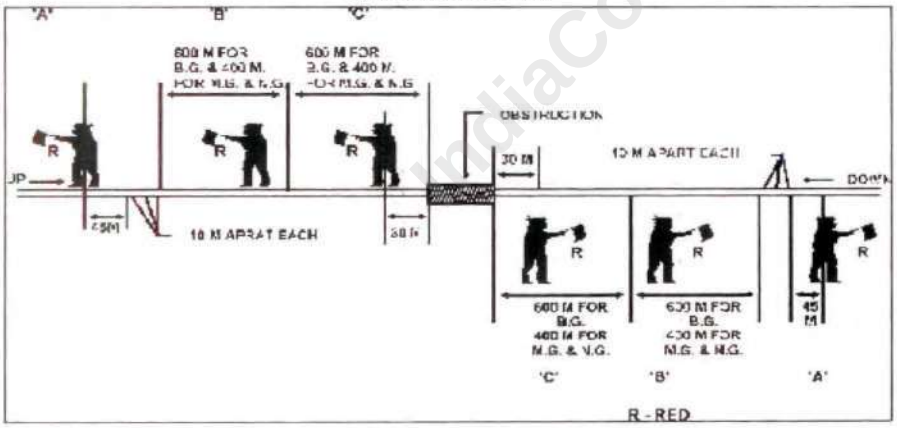
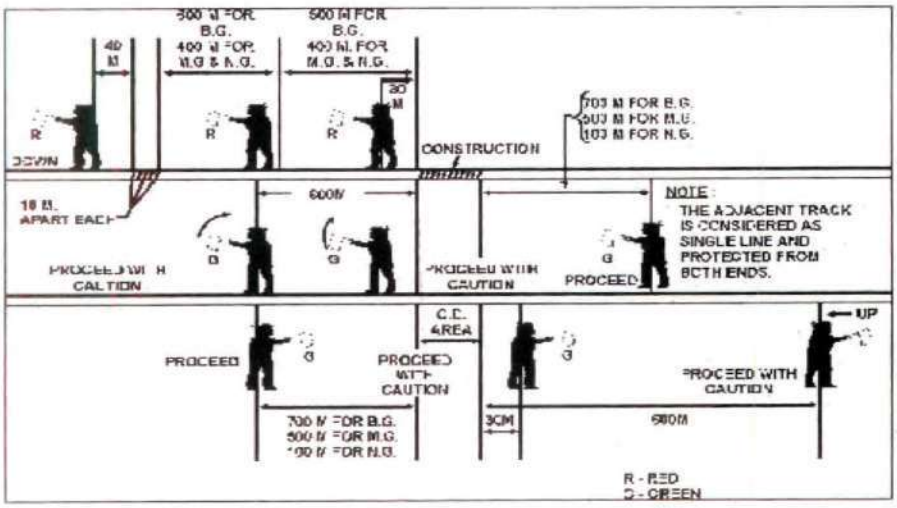


DIAGRAM ILLUSTRATING THE POSITION OF DANGER SIGNALS

IV DOUBLE LINE

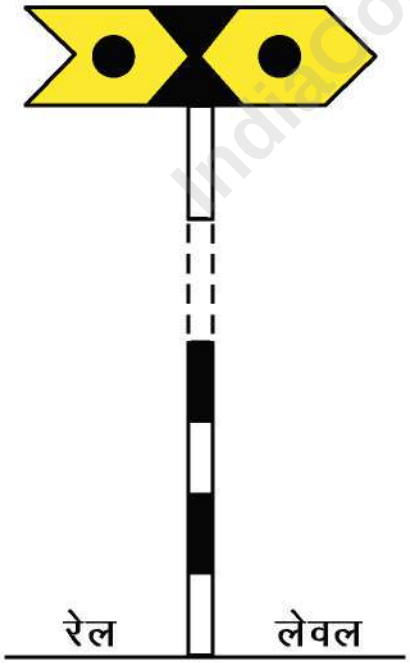


स.नि.15.09/2. अस्थाई इंजीनियरिंग संकेतक – यदि ऐसे कार्य किए जा रहे हों जो उसी दिन समाप्त न हो सकें जिस दिन आरम्भ किये गये हों और जिनके कारण दिन और रात दोनों समय गाड़ियों को सावधानी से चलाने की आवश्यकता हो तो जिम्मेदार, इंजीनियरिंग अधिकारी स.नि.15.06/1 के अनुसार निम्नलिखित संकेतक प्रदर्शित करने का प्रबन्ध करेगा।

स.नि.15.09/3. अस्थाई इंजीनियरिंग संकेतक –

(1) पहला संकेतक उस स्थान से 800 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा जहां से वास्तव में गति प्रतिबन्ध आरम्भ होना है। परन्तु बड़ी लाइन पर जब गाड़ियों को बिल्कुल रूकना होता है तो यह दूरी 800 मीटर से बढ़कर 1200 मीटर रखी जानी चाहिए यह संकेतक ठीक वैसा होगा जैसा कि चित्र में दिखाया गया है और यह क्षैतिज स्थिति में पीले और काले रंग का 1400 मिली मीटर लम्बा और 400 मिली मीटर चौड़ा बोर्ड होगा इसका एक सिरा मछली की पूँछ जैसा कटा हुआ और दूसरा सिरा नुकीला होगा यह बोर्ड 2.0 मीटर ऊँचे खम्भे पर लगाया जायेगा (पटरी की सतह से बोर्ड के निचले भाग तक) और खम्भे को 300 मिली मीटर ऊँची सफेद व काली पट्टियों से रंगा जायेगा।

<u>सतर्कता संकेतक</u>



यह संकेतक स्थाई और अस्थाई दोनों प्रकार की गति प्रतिबन्धों के लिये लगाया जायेगा और जब अस्थाई गति प्रतिबन्धों के लिए प्रयोग में लाया गया हो तो रात्रि के समय आती हुई गाड़ियों को क्षैतिज स्थिति में दो पीली बत्तियां दिखायेगा या उस पर चमकीला पेन्ट/फ्लोरोसेन्ट टेप लगायी जायेगी।

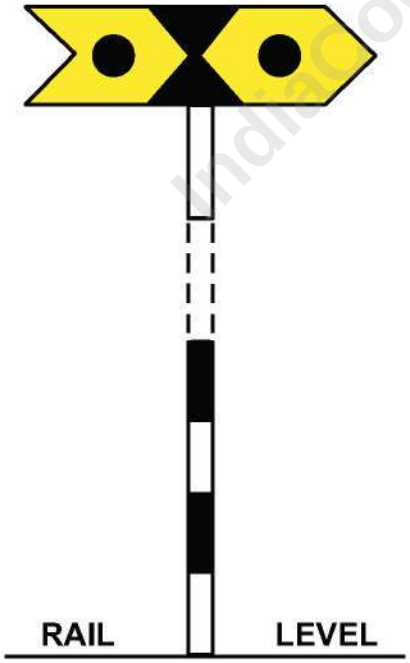
(2) दूसरा संकेतक या तो 'गति' संकेतक होगा या ''रुको'' संकेतक और उसे प्रतिबन्ध स्थल से 30 मीटर की दूरी पर लगाया जायेगा।

S.R.15.09/2. Temporary Egnineering Indicators- In the case of such works which cannot be completed on the day on which they are taken in hand and which necessitate cautions driving during both day and night, the Engineering official responsible under S.R. 15.06/1 shall arrange to display following indicators.

S.R.15.09/3. Temporary Engineering Indicators -

(1) The first indicator shall be fixed 800 meters from the point where restriction of speed has actually commenced. Provided that on the Broad Gauge when the trains are required to stop dead, this distance should be increased to 1200 meters instead of 800 meters. This indicator shall be in accordance with the diagram shown and shall consist of a horizontal board 1400 mm. long and 400 mm. wide, fish tailed at one end pointed at the other, and painted yellow and black. This broad shall be fixed on a 2.0 mtr. high post (from the rail level to the bottom of the Board) painted with 300 mm. high bands of white and black.

CAUTION INDICATOR



IndiaCode

This indicators shall be provided both for the permanent and temporary restriction and the indicator, when used for temporary restrictions, shall display at night two horizontal yellow lights to approaching trains or shall be provided with luminous paint/fluorescent tape.

(2) The second indicator shall be either a speed indicator or a stop indicator and shall be fixed 30 meters from the point of commencement of restriction.

गति संकेतक

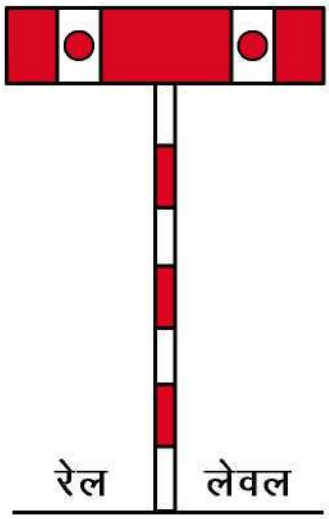


(i) जब प्रतिबन्ध बिना "बिल्कुल रुको" के हो तो गति संकेतक लगाया जायेगा यह गति संकेतक उपरोक्त चित्रानुसार होगा और इसमें पीले रंग का समभुज तिकोना बोर्ड रहेगा जिसकी प्रत्येक भुजा 10 मीटर ऊँची जिसमें 300 मिली मीटर मोटे काले अंक लिखे रहेंगे जो यह बताएगा कि गाड़ी किस गति से चलाई जाय यह बोर्ड 2.0 मीटर ऊंचे (पटरी की सतह से बोर्ड के निचले भाग तक) खम्भे पर लगाया जायेगा और यह खम्भा 300 मिली मीटर ऊंची सफेद व काली पट्टियों से रंगा रहेगा इस संकेतक पर रात के समय सामने की ओर हाथ बत्ती लगायी जायेगी जैसा कि चित्र में दिखाया गया है या उस पर चमकीला पेन्ट/फ्लोरोसेन्ट टेप लगायेंगें।

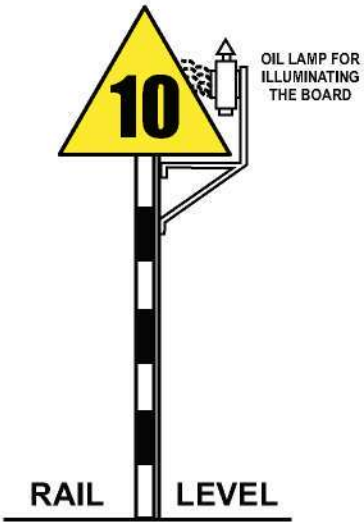
(ii) जब गति प्रतिबन्ध "बिल्कुल रुको" के साथ हो तो नीचे दिये हुए चित्रानुसार एक रुको संकेतक लगाया जायेगा इस संकेतक में एक क्षैतिज स्थिति का 1400 मिली मीटर लम्बा और 400 मिली मीटर चौड़ा बोर्ड होगा जिस पर खड़े तल में लाल और सफेद रंग की पट्टियां रहेंगी।

यह बोर्ड 2 मीटर ऊंचे (पटरी की सतह से बोर्ड के निचले भाग तक) खम्भे पर लगाया जायेगा जिस पर 300 मिली मीटर चौड़ी सफेद पट्टी और काली रंग की पट्टियां रहेंगी इस संकेतक पर रात के समय दो लाल बत्ती दिखलायेगा या उस पर चमकीला पेन्ट/फ्लोरोसेन्ट टेप लगायी जायेगी।

रोक संकेतक



SPEED INDICATOR

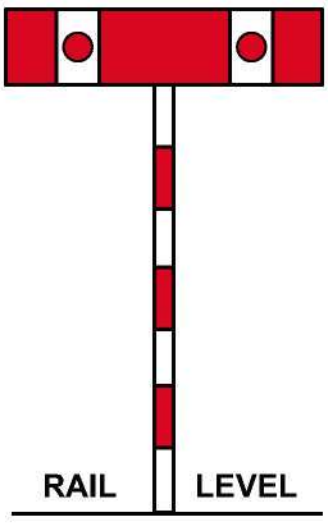


(i) In the case of restrictions without 'Stop Dead' speed indicator shall be provided. This speed indicator shall be in accordance with the diagram shown above and shall consist of a yellow equilateral triangular boards with 1mtr. sides and 300 mm. high and 40 mm thick black figures indicating the speed at which the train may proceed. The Board shall be fixed on a 2.0 mtr. high post (from the rail level to the bottom of the board) painted with 300 mm. high bands of white and black. This indicator shall be illuminated at night by fixing a hand signal lamp in front of it as shown in the diagram or provided with luminous paint/fluorescent tape.

(ii) In the case of restriction with 'stop dead' a stop indicator in accordance with the diagram shown below should be provided. This indicator shall consist of a horizontal board 1400 mm. long and 400 mm. wide and painted with red and white vertical strips.

The board shall be fixed on a post 2.0 mtr. High (from the Rail level to the bottom of the board) painted with 300 mm. high bands of white and black. This indicator shall display two red lights at night or provided with fluorescent paint/luminous tape.

STOP INDICATOR



सिगनल देने के लिए एक सिगनल वाला यहां नियुक्त होगा गाड़ी के रुकते ही सिगनल वाला "प्रतिबन्ध पुस्तिका" (नमूना नीचे दिया गया है) पर लोको पायलट के हस्ताक्षर करायेगा और रात के समय हरी हाथ बत्ती तथा दिन के समय हरी झण्डी दिखाकर, गाड़ी को आगे बढ़ने की अनुमति देगा।

प्रतिबंध पुस्तिका नीचे दिये गये नमूने के अनुसार छपी होगी –

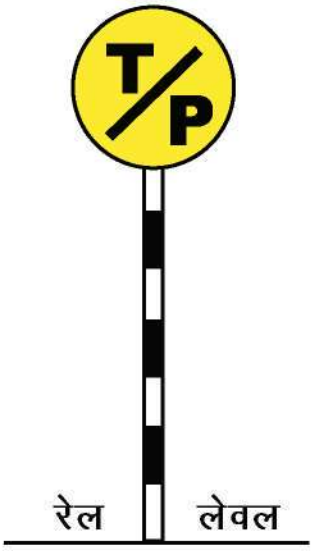
इंजीनियरिंग रुको संकेतक कि.मी. ..... पर दिखाया गया है

पाबन्दी लगी स्पीड ..... किलो मीटर प्रति घंटा

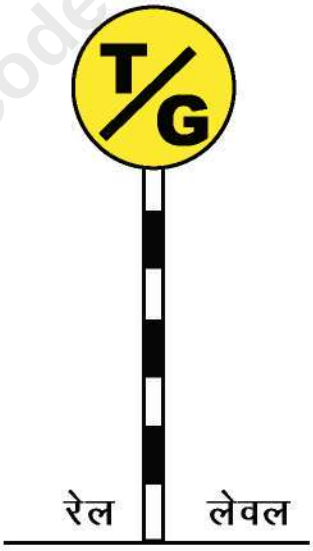
दिनांक	गाड़ी नम्बर	समय	लोको पायलट के हस्ताक्षर

टिप्पणी – ऊपर दिये गये फार्म के कालम गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भरे जायेंगे।

टर्मिनेशन इन्डीकेटर सवारी गाडी



टर्मिनेशन इन्डीकेटर माल गाडी



IndiaCode

(3) तीसरा संकेतक "टर्मिनेशन इण्डीकेटर" (टी/पी) पैसेन्जर ट्रेनों के लिए वह चौथा (टी/जी) संकेतक माल गाड़ियों के लिए होगा ये संकेतक सम्बन्धित खण्ड पर चलने वाली सबसे लम्बी यात्री/माल गाड़ी के बराबर की दूरी उस पर प्रतिबन्धित जगह के सिरे से आगे लगाया जायेगा (टी/जी) बोर्ड प्रतिबन्धित स्थल से सामान्यतः 670 मीटर की दूरी पर लगाया जाना चाहिए क्योंकि यह दूरी सामान्यतः लम्बाई की सभी माल गाड़ियों के लिए प्रर्याप्त दूरी समझी जाती है।

यह संकेतक नीचे दिखाये गये रेखा चित्र के अनुसार होंगे यह 1.0 मीटर व्यास की डिस्क पीले पेन्ट से रंगी होगी इस पर काले रंग से 250 मिलीमीटर ऊंचा और 40 मिली मीटर चौड़ाई में (टी) व (जी) अक्षर होंगे। यह बोर्ड 1650 मिली मीटर ऊंचे खम्भे पर (रेल की सतह से डिस्क के निचले भाग तक) लगाया जायेगा। यह खम्भा 300 मिली मीटर ऊंची सफेद व काली पट्टियों से रंगा जायेगा। गति संकेतक की तरह ही 'टर्मिनेशन इंडीकेटर' भी रात के समय हाथ बत्ती लगाकर जलाया जायेगा या चमकीला पेन्ट/फ्लोरोसेन्ट टेप लगाई जानी चाहिये। सवारी/माल गाड़ी का गार्ड जैसे ही प्रतिबन्धित जगह से ब्रेकयान पार करें लोको पायलट को सिगनल देगा और गार्ड का हाथ का सिगनल देखते ही लोको पायलट सामान्य गति से चल सकता है। लाइट इंजन या सिंगल यूनिट कार मामले में लोको पायलट प्रतिबन्धित दूरी को पार करने के बाद सामान्य गति से चलेगा।

A signalman shall be provided for signalling. As soon as the train stops the signal man shall obtain signature of the Loco Pilot on the 'restriction book' (specimen given below) and allow the train to proceed by showing green hand signal light at night and green hand signal flag during the day.

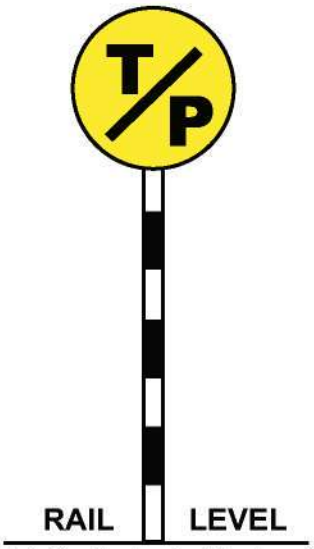
The restriction book shall be in the following form :-

Engineering stop indicator at km. _____ Restricted speed _____.

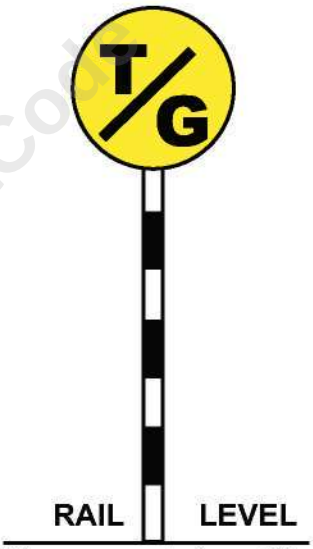
DATE	TRAIN No.	TIME	SIGNATURE OF LOCO PILOT

Note The above will be filled up by the Loco Pilot of the train.

TERMINATION INDICATOR FOR PASSENGER TRAINS



TERMINATION INDICATOR FOR GOOD TRAINS

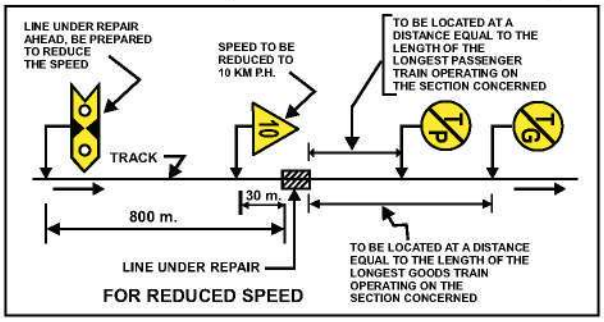


IndiaCode

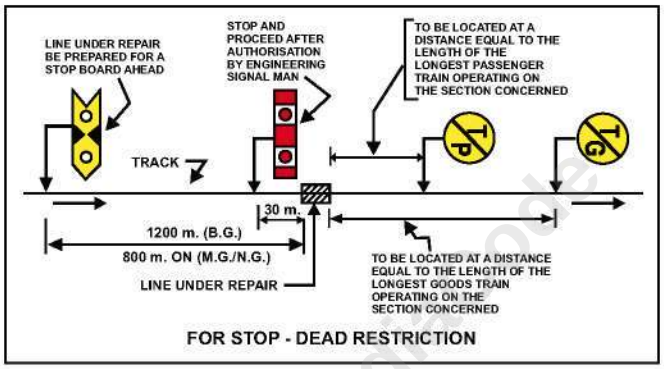
(3) The third indicator shall be termination indicator (T/P) for passenger trains and fourth indicator shall be a termination indicator (T/G) for Goods trains. These indicators shall be fixed at a distance equal to the length of the longest passenger/goods train running on the section concerned beyond the end of the portion of line under restriction. (T/G) shall be fixed normally 670 meter beyond the point up to which restriction is so be observed which is considered adequate to cover all the goods trains of average length.

The indicators shall be in a accordance with the diagram shown above and shall consist of one meter diameter disc painted yellow bearing 250 mm high and 40 mm thick letter 'T' and 'G' in black. The board shall be fixed on a post 1650 mm (from the rail level to the bottom of the disc) and shall be painted with 300 mm high bands of white and black. The termination indicators should be illuminated at night by a fixed hand signal lamp as in case of speed indicator or should be provided with luminous paint/fluorescent tape. The guard of a Passenger/Goods trains shorter than the longest Passenger/Goods train, will signal to the Loco Pilot as brake van has passed over the restricted length and then the Loco Pilot may resume normal speed after receiving this signal. In the case of light engines or single unit Cars the Loco Pilots will resume normal speed after clearing the restricted length.

(4) गति में कमी के लिये लगाये जाने वाले इंजीनियरिंग संकेतक निम्न प्रकार होंगे –



(5) बिल्कुल रुको प्रतिबन्ध के लिए इंजीनियरिंग इन्डीकेटर निम्न प्रकार से लगाये जाने चाहिए –



(6) सभी संकेतक बांई ओर लगाये जाने चाहिए जिससे लोको पायलट इन्हें देख सके।

(7) तीन या अधिक लाइनों वाले खण्डों पर इंजीनियरिंग इन्डीकेटर मध्यवर्ती लाइनों के बीच रेल लेवल से 300 मिली मीटर के अन्दर लगाये जाने चाहिए।

स.नि.15.09/4. आपात स्थिति में जब संरक्षा की दृष्टि से यह आवश्यक हो तो प्राधिकृत इंजीनियरिंग पदाधिकारी सम्बंधित स्टेशन मास्टर को नोटिस जारी करने से पहले लाइन को संरक्षित करके ऐसा निर्माण कार्य आरम्भ कर सकता है। यदि काम देर तक चलने की सम्भावना हो तो वह यथाशीघ्र सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को अधिसूचित करेगा। रोक पताकाओं, पटाखों और हाथ सिगनलों को लगाने का चयन इस प्रकार किया जाय कि गाड़ियां यथासम्भव बढ़ती हुई खड़ी चढ़ाई पर रोके जाने से बचाई जा सकें।

स.नि.15.09/5. <u>स्थाई गति प्रतिबंध संकेतक</u> –

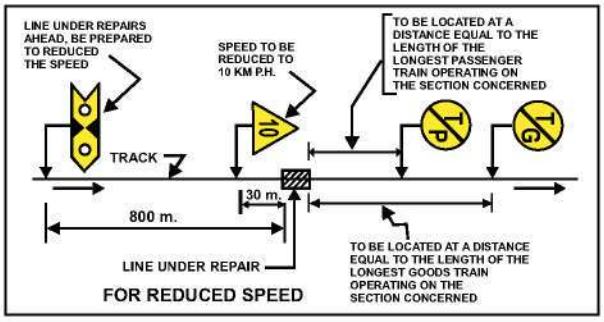
(क) संचालन समय सारिणी की अधिसूचना के अनुसार लागू स्थायी गति प्रतिबन्ध के लिए उसी ढंग से और उन्हीं स्थानों पर संकेतक लगाये जायेंगे, जैसे अस्थायी इंजीनियरिंग प्रतिबन्धों के लिए संकेतक लगाए जाते हैं ताकि लोको पायलटों को यह संकेत मिल सके कि कहां पर ऐसे प्रतिबन्धों का पालन करना है। परन्तु ये संकेतक रात को रोशनी नहीं दिखायेंगे।

(ख) जहां किसी स्टेशन के सम्मुख कांटों पर से पास होने (गुजरने) की गति उसी खण्ड के अन्य स्टेशनों की उसी दिशा में स्वीकृत गति से कम हो वहां स्टेशन के प्रथम आगमन सिगनल के खम्भे पर एक स्थायी गति संकेतक लगाया जाना चाहिए।

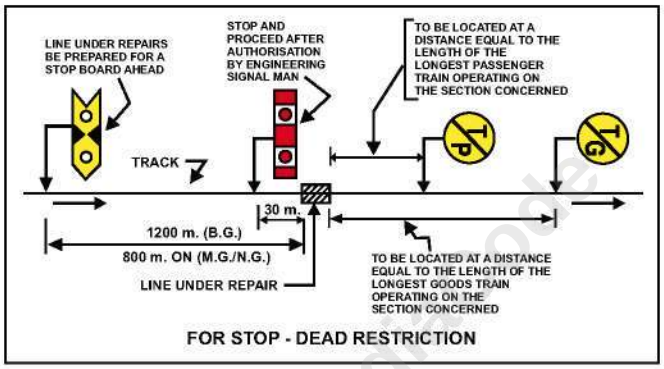
स.नि.15.09/6. <u>इंजीनियरिंग प्रतिबन्धों की सामयिक सूचना</u> – ऐसे कार्यो के लिए जिनके कारण गाड़ियों की गति पर प्रतिबन्ध लगाना पड़े, वरिष्ठ मण्डल अभियन्ता रेलवे के सावधिक गजट में निम्नलिखित व्यौरा प्रकाशित कराने की व्यवस्था करेगा –

(i) सतर्कता आदेश जारी करने के प्रयोजन के लिए जहां कार्य आरम्भ किया जायेगा उस स्थान के दोनों ओर के ब्लाक स्टेशनों के नाम।
(ii) कार्य स्थल या कार्य का किलोमीटर।
(iii) लोको पायलटों द्वारा पालन की जाने वाली गति सीमा और/या ठहराव।
(iv) किए जाने वाले कार्य का स्वरूप और प्रतिबनध लगाने के कारण।
(v) प्रतिबन्ध की सम्भावित अवधि।

(4) The details of fixtures of Engineering indicator for reduced speed shall be as under.



(5) The details of fixtures of Engineering indicator for stop dead restriction shall be as under.



(6) All indicators shall be placed on left hand side as seen by the Loco Pilot.

(7) For intermediate track, triple or multiple lines, engineering indicators should be fixed between tracks to within 300 mm from rail level to avoid infringement of the standard dimensions.

S.R.15.09/4. In an emergency, when it is necessary on consideration of safety, the authorised Engineering Official may commence such work after protecting the lines before issuing notice to the Station Masters concerned, if the work is likely to be prolonged, he shall notify to the Station Master concerned as soon as possible. The location of banner flags, detonators and hand signals must be selected so as to avoid stopping of trains as far as possible on continuos steep rising gradient.

S.R.15.09/5. Permanent speed restriction indicators :-

(a) for permanent speed restriction in force as notified in the working time table, indicators are to be erected, in the same manner and at sites as temporary engineering indicators to indicate to Loco Pilots where such restrictions are to be observed. These indicators should not be lit at night.

(b) Where the speed over the facing points at a station is less than the speed sanctioned at other stations on the same section, a permanent speed indicator should be fixed on the post of the first approach signal of the station.

S.R.15.09/6. Periodical notice of Engineering restriction:- For works involving restrictions of speed of trains the Sr. DEN will arrange publication in the periodical gazette of the Railway, furnishing the following details :

(i) Names of block stations on either side of the site of work for the purpose of the issue of caution orders;

(ii) Kilometrage of the site or work ;

(iii) The restricted speed limit and/or stops to be observed by the Loco Pilots;

(iv) Nature of the work being under taken or reasons for the restriction.

(v) Probable duration of the restriction.

15.10. गाड़ियों के बचाव में सहायता – 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. प्रत्येक गैंग का गैगमेट – हर रेल–पथ या निर्माण–कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइनों पर काम करने वाले हर गैंग में एक सक्षम गैंगमेट है।

15.12. सिगनलों की जानकारी और गैंग का साज–सामान – प्रत्येक रेल–पथ या निर्माणकार्य निरीक्षक यह देखेगा कि :–

(क) उसके आधीन काम करने वाले गैंगमेन और गैंगमेट को हैंड सिग्नलों और पटखा सिग्नलों की सही–सही जानकारी है, तथा

(ख) उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइनों पर काम करने वाले प्रत्येक गैंग को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के अतिरिक्त, एक रेल–पथ गेज, दो जोड़ी झंडी सिग्नल, दो हैंड सिग्नल बत्तियाँ और बारह पटाखे दिए गए हैं।

15.13. गेजों, सिगनलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण :–

(1) प्रत्येक रेल–पथ या निर्माण–कार्य निरीक्षक प्रत्येक गैंग को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के अतिरिक्त, रेल–पथ गेज, झंडियां, सिग्नल बत्तियां, पटाखों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण कर 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 जाए।

15.14. लाइन की संरक्षा के लिए गैंग मेट की जिम्मेदारी – प्रत्येक गैंग मेट :–

(क) यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइनें गाड़ियों के आने जाने के लिए सुरक्षित हैं

(ख) यह देखेगा कि नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अधीन दिए गए सिगनल सही हालत में हैं और तुरन्त प्रयोग किए जा सकते हैं,

(ग) यह देखेगा कि उसके गैंग के प्रत्येक व्यक्ति को हैंड सिग्नलों और पटाखा सिगनलों की ठीक–ठीक जानकारी है;

(घ) अपने जिम्मे रहने वाली सारी लाइनों पर या उसके अहाते के अन्दर आदमियों या पशुओं के अतिचार (ट्रेस पासिंग) को रोकने का प्रयत्न करेगा; यथा

(ड.) लाइन की मरम्मत करते समय, उसे उठाते या नीचा करते समय अथवा ऐसा कोई अन्य काम करते समय, जिसके कारण किसी गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए सतर्कता बरतने की आवश्यकता है तो, वह स्वयं मौके पर उपस्थित रहेगा और नियम 15.09 में निर्धारित सतर्कता सिग्नल दिखाए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

15.15. बारूद विस्फोटन – 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।

स.नि.15.15/1. सामान्य परिस्थितियों में बारूद विस्फोटन का वह काम जिसका प्रभाव लाइन या उस पर चलने वाली गाड़ियों के लिए खतरनाक सिद्ध हो सकता हो, वरिष्ठ मण्डल अभियन्ता यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि कार्य आरम्भ होने से पहले सुरक्षा के उपायों के लिए अनुदेश जारी कर दिये जाते हैं। आपात परिस्थितियों में जब यातायात को तत्काल बहाल करने के लिए या दुर्घटना बचाने के लिए ऐसे कार्य तुरन्त करने हों तो खण्ड अभियन्ता (रेल पथ या निर्माण) पूर्व अनुमति लिए बिना कार्य प्रारम्भ कर सकता है। वह स्वयं ऐसे उपाय करने के लिए जिम्मेदार होगा जो गाड़ियों के बचाव के लिए आवश्यक हों।

15.16. कांटे या कैंचियां लगाना या हटाना – आपात स्थिति के सिवाय, कोई भी रेल कर्मचारी, न तो किसी काँटे या कैंची को लगायेगा और न हटायेगा, जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसी अनुमति नहीं दे दी गयी है।

स.नि.15.16/1. <u>परिवहन यार्डों में परिवर्तन या परिवर्द्धन</u> –

(क) आपात स्थिति को छोड़कर, मंडल रेल प्रबन्धक के पूर्व अनुमोदन के बगैर, परिवहन यार्ड में कोई भी स्थायी या अस्थायी परिवर्तन या परिवर्द्धन करने या कनेक्शन लगाने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

15.10 Assistance in Protection of Trains - Every railway servant employed on way or works shall, on the requisition of the Guard of a train or the Loco Pilot thereof, render assistance for the protection of the train.

15.11. Gangmate in each gang - Each Inspector of way of Works shall see that in every gang employed in his length of line there is a competent Gangmate.

15.12. Knowledge of signals and equipment of gang Each Inspector of Way of Works shall see -

(a) that every Gangman and Gangmate employed under him has a correct knowledge of hand signals and detonating signals; and

(b) that every gang. employed in his length of line is supplied with a permanent way gauge, two sets of flag signals, two hand signals lamps and twelve detonators, in addition to such other tools or implements as may be prescribed by special instructions.

15.13. Inspection of gauges, signals, tools and implements -

(1) Each Inspector of Way or Works shall at least once in every month inspect the permanent way gauges, flags, signal lamps, detonators, tools and implements supplied to the gangs under clause (b) of Rule 15.12 and ascertain whether the above equipment is complete and in good order.

(2) He shall also see that any defective or missing articles are replaced.

15.14. Responsibility of Gangmate as to safety of line - Each Gangmate shall -

(a) see that his length of line is kept safe for the passage of trains;

(b) that the signals supplied to him under clause (b) of Rule 15.12, are kept in proper order and ready for use;

(c) that the men in his gang each have a correct knowledge of hand signals and detonating signals;

(d) endeavour to prevent any trespassing by persons or cattle on his length of line or within the fences there of, and

(e) when repairing, lifting or lowering the line or when performing any other operation which shall make it necessary for a train to proceed cautiously, himself be present at the spot and be responsible that the caution signals prescribed in Rule 15.09 are shown.

15.15. <u>Blasting</u> - No railway servant employed on the way or on any works shall carry on any blasting operation on or near the railway except as permitted by special instructions.

S.R.15.15/1. In normal circumstances, blasting operations, the effect of which may cause danger to the line or trains thereon, shall only be carried out with the prior sanction of Sr. DEN who will be responsible for ensuring that instructions for protective measures are issued before the work is commenced. In emergent circumstances where such works have to be carried out immediately for the urgent restoration of traffic, or to prevent an accident, Section Engineer (P.Way) may commence operations without prior sanction, and shall himself be responsible for taking such measures as may be necessary for the protection of trains.

15.16. Putting in or removing points or crossings - Except in cases of emergency, no railway servant shall put in or remove any points or crossings otherwise than as permitted by special instructions.

S.R.15.16/1. <u>Alterations or additions in Transportation Yards</u> -

(a) Expect in cases of emergency, no alteration or addition or connection whether permanent or temporary shall be made to a transportation yard, without first obtaining the approval of the Divisional Railway Manager.

IRWorkCode

(ख) जब आपात स्थिति में स्टेशन सीमाओं के भीतर मंडल रेल प्रबंधक को पूर्व सूचना दिये बगैर यदि किसी काँटे, समपार (क्रासिंग) य सिगनल में हस्तक्षेप करना पड़े तो उसकी सूचना तत्काल स्टेशन मास्टर को अवश्य देनी चाहिए। यदि किसी अंतर्पाशित स्टेशन पर कोई परिचालित लाइन प्रभावित हो जाए तो स्टेशन मास्टर ऐसे हस्तक्षेपित काँटों, समपार या सिगनलों द्वारा नियंत्रित लाइन को अन्तर्पाशन रहित समझेगा। इस संबंध में खण्ड अभियन्ता (सिगनल), सहायक सिगनल एवं दूर संचार अभियन्ता और वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक को आवश्यक सूचना भेजनी चाहिए।

(ग) जब स्टेशन यार्ड में बड़े पैमाने में परिवर्तन करना हो तब निर्माण कार्य चालू रहने के दौरान यार्ड के कार्य संचालन के लिए वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबन्धक द्वारा विशेष कार्य–संचालन नियम अवश्य तैयार किये जाने चाहिए।

(घ) <u>परिचालित लाइनों में परिवर्तन</u> – आपात स्थितियों को छोड़कर रेल संरक्षा आयुक्त की पूर्व अनुमति के बिना किसी परिचालित लाइन जिसकी परिभाषा साधारण नियम 1.02(47) में दी गयी है या किसी परिचालित लाइन का बचाव करने वाली किसी ट्रैप या अन्य कांटों में कोई परिवर्तन नहीं किया जायेगा।

15.17. <u>खतरे की आशंका होने पर गैंगमेट और गैंगमैन के कर्तव्य</u> – यदि गैंगमैन यह समझता है कि रेल–पथ 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 संभावना है तो वह लाइन की मजबूती सुदृढ़ करने और गाड़ियों की संरक्षा के लिए, तुरन्त व्यवस्था करेगा और आवश्यकतानुसार गाड़ियों को, सतर्कता से आगे बढ़ने या रूकने के लिए निर्धारित सिगनल देगा और शीघ्रातिशीघ्र निकटतम स्टेशन मास्टर तथा खण्ड अभियन्ता (रेल–पथ या निर्माण–कार्य) को परिस्थिति की रिपोर्ट देगा।

स.नि.15.17/1. जब रेल/वेल्डिंग खराब हो जाये तो चाभी वाला/गैंगमेट/रेलपथ पर्यवेक्षक या ठंड पेट्रोलमैन, लाईन का आवश्यक बचाव करने के बाद आपातकालीन मरम्मत करके यातायात 10 कि.मी.प्र.घं. की गति से शुरू करायेंगे। लाइन की स्थायी/अस्थायी मरम्मत जितनी जल्दी संभव हो सके खण्ड अभियन्ता (रेलपथ) द्वारा की जायेगी और सामान्य गति से यातायात फिर से आरम्भ किया जायेगा।

ख. लारियों, ट्रालियों और मोटर ट्रालियों का संचालन

15.18. ट्राली, लारी और मोटर ट्राली में भेद :–

(1) जिस वाहन को चार व्यक्ति मिलकर लाइन पर से उठा सकते हैं उसे ट्राली समझा जाएगा और उसी प्रकार के किन्तु उससे अधिक भारी वाहन को लारी समझा जाएगा।

(2) जो ट्राली, मोटर द्वारा स्वनोदित है वह मोटर ट्राली है।

(3) आपात स्थिति के सिवाय, ट्राली को रेल–पथ या अन्य भारी सामान की ढुलाई के लिए प्रयुक्त नहीं किया जाएगा, और यदि कोई ट्राली इस प्रकार लादी जाती है तो उसे इन नियमों के प्रयोजन के लिए 'लारी' समझा जाएगा।

स.नि.15.18/1. <u>ट्राली/मोटर ट्राली/लारी के संचालन संबंधी नियम</u>:–

(1) निम्नलिखित अधिकारियों और कर्मचारियों को यदि वे इस काम के लिये सक्षम प्रमाणित किये गये हों, तो उन्हें ट्रालियों, मोटर ट्रालियों और लारियों का उपयोग करने की अनुमति हैं :–

(i) <u>ट्रालियाँ</u> :– इंजीनियरिंग और सिगनल तथा दूर संचार विभागों के सभी अधिकारी और सेक्शन इंजीनियर और परिचालन, वाणिज्य और ओ.एच.ई. विभाग के ऐसे अधिकारी और कर्मचारी जिन्हें ट्राली चलाने की आवश्यकता पड़ती है।

(ii) <u>लारियाँ</u> – इंजीनियरिंग और सिगनल तथा दूर संचार विभाग के सभी सेक्शन इंजीनियर।

(iii) <u>मोटर ट्रालियाँ</u> – इंजीनियरिंग, सिगनल एवं दूर–संचार, परिचालन और वाणिज्य विभागों के सभी अधिकारी, और ऐसे निरीक्षक जिन्हें निर्धारित किया जाय और मोटर ट्राली चालक।

(2) (i) <u>सक्षमता प्रमाण पत्र</u> – किसी भी रेल कर्मचारी को ट्राली/मोटर ट्राली या लारी चलाने की तब तक अनुमति नहीं है जब तक कि प्राधिकृत अधिकारी द्वारा उसे सक्षमता प्रमाण–पत्र न दिया जाय। प्रत्येक सक्षमता प्रमाणपत्र जारी किये जाने की तारीख से 31 दिसम्बर तक वैध रहेगा। जून से दिसम्बर तक जारी किए गये प्रमाण पत्र अगले कैलेण्डर वर्ष के लिए भी वैध किये जायेंगे।

(b) When in an emergency, any points, crossings or signals are interfered within station limits, without previous notice to the Divisional Railway Manager, the Station Master must be immediately informed. If at an interlocked station any running line is affected, the Station Master will treat the line controlled by the such points, crossings or signals which are interfered with as non-interlocked. An advice must be sent at once to the section Engineer (S&T), Assistant Signal and Telecommunication Engineer and the Sr. DOM.

(c) When extensive alterations are to be made in a station yard, special working rules must be drawn up by the Sr. DOM for the working of the yard during the progress of the work.

(d) Alteration to running line : No alteration shall be made to a running line as defined in general rules 1.02 (47) or to any track or other points protecting a running line without the previous permission of the Commissioner of Railway Safety except in case of emergency.

15.17. Duties of Gangmate and Gangman when apprehending danger - If a Gangmate or Gangman considers that the line is likely to be rendered unsafe, or that any train is likely to be endangered in consequence of any defect in the way or works or of abnormal rain or floods or any other occurrence, he shall take immediate steps for securing the stability of the line and the safety of trains, by using the prescribed signals for trains to proceed with caution or to stop, as necessity may require; and shall as soon as possible report the circumstances to the nearest Station Master and the Inspector of Way or Works.

S.R. 15.17/1. In the event of a rail/weld failure, the keyman/Gangmate/P.Way Supervisor or cold Weather Patrolman, shall, after protecting the line, make necessary emergency repairs to the track and pass traffic at the speed 10KMPH (Maximum). The temporary/permanent repairs to track shall be done by the Sectional Engineer (P.Way) As soon as possible and restored traffic at normal speed.

B. The working of Lorries, Trollies and Motor Trollies.

15.18. Distinction between trolly, lorry and motor trolly -

(1) A vehicle which can be lifted bodily off the line by four men shall be deemed to be a trolly and any similar but heavier vehicle shall be deemed to be a lorry.

(2) Any trolly which self-propelled, by means of a motor is a motor trolly.

(3) A trolly shall not, except in cases of emergency, be used for the carriage of permanent way or other heavy material; and when a trolly is so loaded, it shall be deemed, for the purposes of these rules, to be a lorry.

S.R.15.18/1. RULES FOR WORKING OF A TROLLY/MOTOR TROLLY/LORRY-

(1) Subject to their being certified competent, the following officials and staff are permitted to use trollies/motor trollies/lorries.

(i) Trollies- All officers and Section Engineer of the Engineering and Signal and Telecommunication departments and such Officers and staff of the Operating, Commercial and OHE departments as may be required.

(ii) Lorries- All Section Engineer of the Engineering and Signal and Telecommunication department.

(iii) Motor Trollies - All officers of the Engineering, Signal & Telecommunication, Operating and Commercial Departments and such Inspectors, as may be prescribed and Motor Trolly Loco Pilots.

(2) (i) No Railway servant is permitted to work a trolly/Motor trolly or lorry unless he is certified to do so by the authorised officer. Each certificate of competency issued shall be valid up to 31st December from the date of issue. Certificate issued from June to December may be made valid for the next calender year also.

(ii) इंजीनियरिंग विद्युत सिगनल या परिचालन विभाग के सभी कर्मचारियों को पुश ट्राली/लारियों के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने और उनकी सम्बन्धित नियमों की जानकारी की परीक्षा लेने के लिए प्राधिकृत अधिकारी सहायक अधिकारी से निम्न पद पर नहीं होगा। अधिकारियों को सक्षमता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी उस विभाग से वरिष्ठ वेतनमान के अधिकारी से निचले पद का नहीं होगा।

प्राधिकृत अधिकारी तब निम्नलिखित फार्म पर सक्षमता प्रमाण पत्र प्रदान करेगा –

श्री ..... आत्मज ..... पद नाम .... जो ..... स्टेशन पर है उन सेक्शनों की पूरी जानकारी रखता है जिन पर उसे पुश ट्राली/लारियों के उपयोग और उससे सम्बन्धित नियमों और उनमें किये गये अद्यतन संशोधनों की भी जानकारी है। और उसे ..... सेक्शन पर पुश ट्राली/लारी चलाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। (प्रत्येक सेक्शन का अलग–अलग उल्लेख किया जायेगा)।

यह प्रमाण पत्र 31 दिसम्बर ..... तक वैद्य है।

दिनांक ..... (प्राधिकृत अधिकारी)

हस्ताक्षर .....

स्टेशन ..... पद नाम .....

उपरोक्त प्रमाण–पत्र का प्रत्येक कैलेण्डर वर्ष के लिए नवीनीकरण किया जाना चाहिए।

(iii) मोटर ट्राली चालक का प्राधिकार निम्नलिखित नियमों के अनुसार दिया जायेगा – मोटर ट्राली चलाने की अनुमति प्राप्त करने के लिए कर्मचारी या अधिकारी, मण्डल के मामले में मण्डल रेल प्रबन्धक को और प्रधान कार्यालय के मामले में मुख्य परिचालन प्रबन्धक/मुख्य इंजीनियर/मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर को आवेदन करेंगे। आवेदन पत्र के साथ निम्नलिखित प्रमाण–पत्र दिया जायेगा –

मैं (नाम) ..... (पद) की हैसियत से .... (स्टेशन) पर काम करने वाला, एतद् द्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मुझे जिन खण्डों पर मोटर ट्राली का प्रयोग करना है उनकी और मोटर ट्राली चलाने से सम्बन्धित सभी नियमों और उनमें अब तक किए गये सभी संशोधनों की पूरी जानकारी है और मैं इनका पूर्णतः अनुसरण करने का बचन देता हूं। यदि मैं इन नियमों का पालन करने में असफल रहा तो मैं अकेला ही इसके लिए जिम्मेदार होऊँगा।

हस्ताक्षर .....

दिनांक .....

तब आवेदक को, मण्डल में वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल रेल प्रबन्धक तथा प्रधान कार्यालय में उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक या मुख्य परिचालन प्रबंधक को मौखिक परीक्षा देनी होगी और यदि वह मौखिक परीक्षा पास कर लेता है तो मण्डल में वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबंधक/मण्डल परिचालन प्रबंधक तथा प्रधान कार्यालय के उप मुख्य परिचालन प्रबन्धक या मुख्य परिचालन प्रबंधक द्वारा उसे सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा। सक्षमता प्रमाण–पत्र जारी होने की तिथि से 31 दिसम्बर तक की अवधि के लिये बनाये जायेंगे। जून से दिसम्बर के दौरान जारी किए गये प्रमाण–पत्र अगले कैलेण्डर वर्ष की अवधि के लिये वैध बनाये जायें।

(iv) निम्नलिखित प्रमाण–पत्र मिलने पर ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/लारियों के लिए सक्षमता प्रमाण पत्रों जिनका उल्लेख उपपैरा (ii) और (iii) में दिया गया है, की वैधता एक कैलेण्डर वर्ष के लिए और बढ़ाई जा सकती है –

(ii) The authorised officer for issue of a competency certificate for push trolly/lorry as also to hold necessary examination in the relevant rules shall be not lower than an Assistant Officer of the Engineering. signal or operating department for all staff of his department. The authorised officer for issuing competency certificates to Officers shall no be lower than a Sr. Scale officer of the department.
The authorised officer shall grant a competency certificate in the following form.

Shri.....S/o..... (Designation)
.....at station..... is found fully conversant with the sections on which he has to use a push trolly/Lorry and also with all the relevant rules in respect of use of push trolly/Lorry as well as the latest changes made in them and is authorised to work a Push Trolly/Lorry on .....Section (each section to be separately mentioned)
This certificate is valid up to 31st December .....
Station ..... Signature .....
(Authorised Officer)
Dated ..... Designation .....

The competency certificate referred to above should be renewed for each calender year.

(iii) The authority to the Loco Pilot of Motor Trolly shall be granted according to rules quoted below: - Officer or staff requiring the permission to drive a Motor Trolly will apply in writing to the DRM. In case of Divisional Officers or to the COM/Chief Engineer/CSTE in case of Hd./Qrs. Office with the following certificates

"I (name) ..... working in the capaciy of (Designation) ..... at station ..... hereby certify that I am fully conversant with all the sections on which I have to use the motor trolly and also conversant with all the rules in respect of driving motor trollies as well as the latest changes made in them and undertaken to confirm strictly to these rules. In case of my failure to comply with these rules I shall alone be held responsible."

Signature .....
Date .....

The applicant will then be given an oral test by the Sr. DOM/DOM/DRM in the Division and by COM/ Dy. COM in the Head Quarters Office. The competency certificate shall be made valid up to 31st December from the date of issue. Certificate issued from June to December may make valid for the next Calender year also.

(iv) The Competency certificate referred to sub paras (ii) and (iii) for trolly/motor lorry or lorry may be further renewed for one calender year, at each time, on receipt of the following certificate.

मैं..... (नाम) .....(पद) की हैसियत में ..... (स्टेशन) पर काम करने वाला, एतद् द्वारा प्रमाणित करता हूँ कि मुझे जिन खण्डों पर अपनी ट्राली/मोटर ट्राली/लारी का प्रयोग करना है उन सब की और ट्राली/मोटर ट्राली/लारी चलाने से सम्बन्धित सभी नियमों और उनमें अब तब किए गये परिवर्तनों की पूरी जानकारी है तथा मैं इन नियमों का पूरा अनुसरण करने का बचन देता हूँ। यदि मैं इन नियमों का पालन करने में असफल रहा तो मैं अकेला ही इनके लिए जिम्मेदार होऊँगा।

हस्ताक्षर .....

दिनांक .....

(v) पर्यवेक्षक अधिकारियों तथा पदाधिकारियों को परमिट धारी कर्मचारियो के ट्राली/मोटर ट्राली/लारी चलाने से सम्बन्धित नियमों की जानकारी की समय–समय पर, जितना जल्दी सम्भव हो सके परीक्षा लेते रहना चाहिए।

(vi) जब कोई अधिकारी या कर्मचारी एक स्टेशन से किसी अन्य स्टेशन पर स्थानान्तरित हो जाता है और उसके अधिकार क्षेत्र के किसी खण्ड में कोई विशेष परिस्थितियां हों तो यह आवश्यक है कि वह उनसे सम्बन्धित सभी नियमों को अच्छी तरह जान ले और मण्डल रेल प्रबन्धक को अपेक्षित प्रमाण–पत्र भेज दे।

(3) कोई भी रेल सेवक ट्राली/मोटर ट्राली/लारी का उपयोग नहीं कर सकता जब तक कि उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी (हस्ताक्षरित) अनुज्ञा पत्र न हो– जिस व्यक्ति के नाम अनुज्ञा–पत्र जारी किया जाता है कि उसकी, ट्राली/मोटर ट्राली/लारी चलाने के नियमों की जानकारी के बारे में परीक्षा लेने और उसे नियमों से परिचित घोषित कर देने के बाद ही अनुज्ञापत्र जारी किया जायेगा। अनुज्ञा–पत्र जारी करने की तारीख से एक वर्ष तक की अवधि के लिए वैध रहेगा। तत्पश्चात् ऊपर बताये गये नियमानुसार अनुज्ञा–पत्र धारक व्यक्ति की परीक्षा लेने के बाद अनुज्ञा–पत्र का हर वर्ष नवीनीकरण किया जायेगा।

(4) प्रत्येक ट्राली/मोटर ट्राली/लारी पर उसका नम्बर, जिस पदाधिकारी को वह आबंटित की गई है उसका पदनाम, और उसके मुख्यालय स्टेशन का कूट सफेद अक्षरों में स्पष्ट रूप से अवश्य पेंट किया जाना चाहिए।

(5) जब कभी कोई ट्राली/मोटर ट्राली/लारी गाड़ी पर लादने या किसी अन्य काम के लिए प्लेटफार्म पर रखी जाए तो उसको पथ के समान्तर और उसमें अच्छी तरह ताला लगाकर किसी रेल कर्मचारी के चार्ज में रखना चाहिए। उसको इस प्रकार रखना चाहिए जिससे वह यात्रियों और रेल कर्मचारियों के रास्ते में न आये।

(6) (क) ट्रालियाँ या लारियाँ हमेशा धकेली जायेंगी, खींची नहीं जायेगी। इनके चलाने के लिए 'सेलों' या अन्य अनधिकृत साधनों का उपयोग करने की सख्त मनाही है।

(ख) लारी/ट्राली/मोटर ट्राली के कार्यभारी को समपार पर पहुंचते समय सड़क यातायात पर निगाह रखनी चाहिए और सुनिश्चित करना चाहिए कि उसकी लारी/ट्राली मोटर ट्राली सुरक्षा से गुजर जाती है।

(7) <u>ट्रालियों/लारियों के उपस्कर</u> – जब किसी ट्राली/लारी को परिचालित लाइन पर रखा जाए तो उस में निम्नलिखित उपस्कर अवश्य रहने चाहिए :–

(i) दिन के समय एक डंडे में जिसकी ऊंचाई 180 से.मी. से कम न हो, लगी एक लाल झंडी को ट्राली के ढांचे में इस प्रकार लगाना चाहिए कि वह स्पष्ट रूप से दिखाई दे।

(ii) रात्रि के समय एक बत्ती ट्राली में लगाई जायेगी जो दोहरी लाइन पर सामने की ओर सफेद एवं पीछे की ओर लाल रोशनी तथा इकहरी लाइन पर सामने और पीछे दोनों ओर लाल रोशनी स्पष्ट रूप से दिखायेगी।

(iii) नियम संख्या 15.20 में निर्धारित किये गये उपस्करों के अतिरिक्त प्रत्येक लारी में (क) इकहरी लाइन के लिए 3 लाल झंडियाँ और 3 हाथ सिग्नल बत्तियाँ (ख) दोहरी लाइन के लिए 1 हाथ सिग्नल बत्ती और एक लाल झंडी की व्यवस्था की जायेगी।

(iv) नियम संख्या 15.21 के अनुसार प्रत्येक ट्राली और लॉरी में एक प्रभावी हाथ ब्रेक लगा होना चाहिए।

(v) प्रत्येक सामग्री लारी में एक चालू हालत में होने वाली फील्ड टेलीफोन की भी अवश्य व्यवस्था होनी चाहिए।

<u>टिप्पणी</u> :– घाट खंडों में लारियों को कार्य करने की अनुमति नहीं है।

(8) <u>मोटर ट्राली के उपस्कर</u>– मोटर ट्राली पर निम्नलिखित उपस्कर अवश्य होने चाहिए:–

(i) मोटर ट्राली में नियम सं. 15.20 और 15.21 में बताये गये उपस्कर अवश्य होने चाहिए।

(ii) सामने की ओर एक बड़ी बत्ती (हेड लाइट) होनी चाहिए जो आगे की ओर सफेद रोशनी दिखायेगी। स्पष्ट दिखाई देने वाली एक लाल बत्ती पीछे की ओर भी अवश्य लगी होनी चाहिए। जब सामने की बड़ी बत्ती (हेड लाइट) न हो तो रात के समय दोहरी लाइन पर आगे की ओर सफेद एवं पीछे की ओर लाल रोशनी और इकहरी लाइन पर दोनों ओर लाल रोशनी स्पष्ट रूप से दिखने वाली एक बत्ती अवश्य प्रदर्शित की जानी चाहिए।

"I (name) ..... working in the capacity of (Designation) ..... at Station ..... hereby certify that I am fully conversant with all the section on which I had to use my trolly/motor lorry/lorry and also with all the rules in respect of driving trollies/motor trollies/lorries as well as the latest changes made in them and undertake to confirm to these rules. In the event of my failure to comply with these rules, I shall alone be held responsible.

Signature.....
Date .....

(v) Supervising officers and official should test the permit holders in their knowledge relating to driving or trollies/motor trollies/lorries as often as possible.

(vi) In the event of an officer or staff getting transferred from one station to another it is necessary for him to acquaint himself with all the rules in regard to any special conditions obtaining on any of the sections within his jurisdictions and to frunish the required certificate to the DRM.

(3) The permit will only be issued after the person, in whose name this issued, has been examined and declared to be conversant with the rules for running or trollies/motor trollies/lorries. The permit shall be valid for a period of one year from the date of issue. It shall, therefore, be renewed annually after the person holding it has been examined as mentioned above.

(4) Each trolly/Motor trolly/lorry must have marked on it the number, designation, and code intials of the Headquarters station of the official, to whom it is allotted, painted in white letters conspicuously.

(5) Whenever a trolly/motor trolly/lorry be placed on the platform for being loaded on a train or for any other purpose, it should be placed parallel to the track, properly locked and in change of a railway servant. It should be so placed as not to come in the way of passengers and railway staff.

(6) (a) Trollies or Lorries shall always be pushed and not pulled. Use of sails or any other unauthorised aid for their propulsion is strictly prohibited.

(b) The official incharge of the lorry/trolly/motor trolly, while approaching a level crossing, should look out for road traffic and ensure safe passage of his lorry/trolly/motor trolly.

(7) EQUIPMENT OF TROLLIES/LORRIES - The following equipment must be provided on a trolly/lorry when placed on running line :

(i) During the day a red flag fixed to a staff of not less than 180 CMs in height placed on the trolly frame so as to be clearly visible.

(ii) During the night, a light shall be placed to show conspicuously, on the double line, white to the front and red to the rear, and on single line, red both to the front and the rear.

(iii) In addition to the equipment prescribed in Rule No. 15.20 each trolly/lorry shall be provided with (a) 3 red flags and 3 Hand Signal lamps for single line. (b) 1 Hand signal lamp and one red flag, for double line.

(iv) Every trolly and lorry must be fitted with an efficient hand brake in terms of Rule No. 15.21.

(v) A portable field telephone in working order must be provided on each material lorry.

Note : Lorries are not permitted to work in ghat sections.

(8) EQUIPMENT OF MOTOR TROLLIES - A motor trolly must be provided with-

(i) A motor trolly must be provided with equipment as given in Rule No. 15.20 and 15.21.

(ii) A head light which will throw a white light towards the front. A red light must also be shown conspicuously towards the rear. When there is no head light, during the night, a light showing conspicuously, on the double line white to the front and red to the rear, and on the single line, red both to the front and the rear, should be exhibited.

(9) <u>ट्राली और मोटर ट्राली पर जाने वाले व्यक्तियों की अधिकतम संख्या</u>– ट्राली पर जाने वाले कुल व्यक्तियों की संख्या, जिनमें ट्राली मैन भी शामिल है 10 से अधिक नहीं होनी चाहिए।

मोटर ट्राली पर जाने वाले कुल व्यक्तियों की संख्या, जिनमें ट्रालीमैन भी शामिल हैं, 4 हार्सपावर की मोटर ट्राली पर सात और 6 हार्स पावर की मोटर ट्राली पर दस से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(10) <u>ट्राली मैनों की न्यूनतम संख्या</u> –

(क) एक ट्राली पर :–

(i) जब ट्राली ब्लाक बचाव के अन्तर्गत चलाई जाए तो उसके साथ चलने वाले ट्राली मैनों की संख्या चार से कम नहीं होनी चाहिए।

(ii) जब वह बिना ब्लाक बचाव के अन्तर्गत चल रही हो तो दोहरी या इकहरी लाइन पर उसके साथ चार ट्राली मैन अवश्य होने चाहिए। लाइन के ऐसे भागों में जहां घुमावों, कटानों, और सुरंगों के कारण दृश्यता में बाधा आती हो, या लाइन के उन भागों पर जहाँ गाड़ियाँ अधिक चलती हों, वहाँ ट्राली को धकेलने के लिए गैगों से अतिरिक्त व्यक्ति अवश्य लेने चाहिए। एक या एक से अधिक नियमित ट्रालीमैन, जिन्होंने दृश्यता–परीक्षा पास कर ली है, ट्राली का बचाव करने के लिए दोहरी लाइन पर पीछे की ओर इकहरी लाइन पर दोनों ओर नियुक्त किये जायेंगे।

(iii) बिजली वाले खंडों में ट्राली के साथ 5 ट्रालीमैन अवश्य चलने चाहिए।

(ख) मोटर ट्राली पर :– सभी मामलों में मोटर ट्राली पर कम से कम 4 हृष्ट–पुष्ट ट्रालीमैन अवश्य होने चाहिए।

(ग) लारी पर :– लारी के साथ चलने वाले व्यक्तियों की संख्या झंडीवालों को छोड़कर अवश्यमेव 8 होनी चाहिए। यह संख्या लादी गई सामग्री के प्रकार, चढ़ाई (ढाल) की किस्म, घुमाव और कटान आदि की आवश्यकतानुसार लारी के साथ चलने वाले पदाधिकारी के द्वारा बढ़ायी जा सकती है। लारी का कार्यभारी पदाधिकारी यह सुनिश्चित करेगा कि लारी के बचाव के लिए तैनात किये गये कर्मचारी स्थायी कर्मचारी हैं जो सामग्री लारी के बचाव के सभी नियमों को जानते हैं।

(11) जब मोटर ट्राली चल रही हो तब उसके आगे की ओर कम से कम 2 आदमी बैठे होने चाहिए।

(12) <u>ट्रालियों को चलाना</u> :–

(क) रात्रि के समय :– गम्भीर आपातकालीन स्थिति को छोड़कर रात के समय सभी ट्रालियों को ब्लाक बचाव में चलाना चाहिए।

(ख) बिना ब्लाक बचाव के ट्राली को चलाना :–

(1) जब कभी ट्राली को बिना ब्लाक बचाव स्टेशन सीमा के बाहर चलाना हो तब ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी लाइन पर ट्राली रखने से पूर्व उन गाड़ियों के पते–ठिकाने के बारे में जानकारी मालूम करेगा जो उस सेक्शन में चल रही होगी।

(2) जहां घुमाव, कटान या ढाल के कारण 1200 मीटर की दूरी पर स्पष्ट न दिखाई दे, वहाँ ट्राली का बचाव सामान्य नियम 15.27 एवं सहायक नियम 15.27 / 1 के अनुसार अवश्य करना चाहिए।

(3) जहाँ लाइन इस प्रकार की हो कि झंडीवाला ट्राली के कार्यभारी व्यक्ति को दिखाई न दे सके तो उसे (कार्यभारी व्यक्ति) सेक्शन में प्रवेश करने से पूर्व, अपने साथ हाथ सिग्नलों तथा जाम झंड़ियों के साथ पर्याप्त संख्या में गैंगमैन अवश्य ले जाना चाहिए जिससे कि ट्राली के कार्यभारी व्यक्ति को सिगनल दोहरने के लिए आवश्यक संख्या में झंडी वालों की व्यवस्था हो सके।

(ग) तीव्र घुमाव, कटान, सुरंगों आदि के कारण बिना ब्लाक बचाव के ट्राली को चलाते समय निम्नांकित विशेष सावधानियाँ बरतनी चाहिए –

(1) ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देगा कि वह ट्राली को लाइन पर कहां रखना चाहता है और ब्लाक सेक्शन में कितनी अवधि तक काम करेगी।

(2) यह सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी को गाड़ियों के चलने के बारे में सूचित करेगा और ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर और दोनों ओर के यात्री गाड़ी रुकने वाले स्टेशनों को भी इस आशय का संदेश भेजेगा। दोहरी लाइन पर, जिस लाइन पर ट्राली चल रही है उसके पीछे की ओर के स्टेशनों को भी संदेश भेजना चाहिए। संदेश पाने वाला स्टेशन मास्टर इसकी प्राप्ति – स्वीकृति देगा।

(3) जिस ब्लाक सेक्शन में ट्राली चल रही है, उसके दोनों ओर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर अथवा यात्री गाड़ियों के ठहरने के अन्तिम स्टेशन का स्टेशन मास्टर जिस सेक्शन में ट्राली चल रही है उस ओर जाने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को तब तक सतर्कता आदेश जारी करेगा जब तक कि ट्राली ब्लाक सेक्शन से निकल नही जाती।

(9) MAXIMUM NUMBER OF PERSONS ON A TROLLY AND MOTOR TROLLY- The total number of persons including trollymen, which can be carried on a trolly, must not exceed 10.

On a motor trolly, the total number of persons including trollymen must not exceed 7 in the case of 4 HP and 10 in the case of 6 HP motor trollies.

(10) MINIMUM NUMBER OF TROLLYMEN-

(a) On a trolly.

(i) When a trolly is run under block protection, it must be accompanied by not less than 4 trollymen.

(ii) When running without block protection, a trolly must be accompanied by 4 trollymen on double or single line. On such part of the line where, on account of curves, cuttings o tunnels the view is obstructed,or on length where there are frequent train services, extra men must be taken from the gangs, for pushing the trolly. One or more of the regular trollymen, who have passed the vision test, will be used for protecting the trolly in the rear on the double line, and on either side on single line.

(iii) On electrified sections, 5 trollymen must accompany a trolly.

(b) On a motor trolly - A motor trolly must, in all cases, be manned by not less than 4 able bodied trollymen.

(c) On a lorry - the minimum number of men accompanying a lorry must be 8 exclusive of flagmen. It should be increased as required by the official accompanying lorry depending on the type of material loaded, nature of gradient, curves, cutting etc. The official incharge of the lorry shall ensure that the men deputed for protection of the lorry are permanent employees who are well conversed with the rules for protection of meterial lorry.

(11) When a motor trolly is running, there shall be as leat 2 persons seated in front.

(12) WORKING OF TROLLIES -

(a) At night time - During night, all trollies must work under block protection except in a grave emergency.

(b) Working without block protection.

(1) When it is proposed to work a trolly outside station limits without block protection, the official-in-charge of the trolly shall ascertain the where abouts of trains that he is likely to encounter on the section before he places to trolly on the line.

(2) Where due to curves, cuttings, or gradients, a clear view is not available for a distance of 1200 meters; the trolly must be protected in accordance with G.R. 15.27. and S.R. 15.27/1.

(3) When the nature of the line is such that the Flagmen cannot be seen by the person in charge of the trolly, the latter must arrange, before entering the section, to take with him sufficient Gangmen with hand signals and banner flag so that the required number of Flagmen can be provided for repeating the signals of the person in charge of the trolly.

(c) Special precautions should be taken while working trollies without block protection due to sharp curves, cuttings, tunnels etc. are as under.

(1) The official in charge of the trolly shall advise in writting to the Station Master on duty, where he intends to place the trolly on line, specifying the period the trolly will work in the block section.

(2) On receipt of this advice, the Station Master will advise the official-in-charge of the trolly about the particulars of running of trains, and will also issue a message to the Station Master at the other end of the block section and also to the coaching train stopping stations, on either side, to this effect. On the double line, the message need only be issued to the stations in rear according to the line on which the trolly is working. The Station Master receiving the message will acknowledge receipt.

(3) The Station Master at the station at either end of the block section where the trolly is working, or the last stopping station in the case of coaching train must issue Caution Orders to the Loco Pilots of all trains proceeding into the block section where the trolly is working, until the trolly clears the block section.

(4) ट्राली के ब्लाक सेक्शन को क्लियर कर देने के तुरन्त बाद जिस स्टेशन पर ट्राली पहुंची है, उस स्टेशन का ड्यूटी वाला स्टेशन मास्टर, ऊपर उपखण्ड (2) में उल्लिखित संदेशों को रद्द कर देगा जिसके पश्चात लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करना बन्द कर दिया जायेगा।

(घ) जब दो ट्रालियाँ एक साथ एक ही दिशा में चल रही हों तो उन्हे पर्याप्त दूरी पर रखा जाना चाहिए, जिससे कि यदि कोई ट्रालीमैन आगे वाली ट्राली से फिसल जाये तो पिछली ट्राली संरक्षा दूरी के अन्दर खड़ी की जा सके अथवा अगली ट्राली अचानक रोकनी पड़े। समतल अथवा चढ़ाव, ढाल पर ट्रालियों के बीच की दूरी 100 मीटर से कम नहीं होनी चाहिए और उतराई ढाल अथवा पीछे से तेज हवा चलने की दशा में 180 मीटर से कम नहीं होनी चाहिए।

(13) <u>मोटर ट्रालियों का संचालन</u> :–

(क) मोटर ट्राली को ब्लाक बचाव में ही चलना चाहिए और उसे एक गाड़ी मानना चाहिए तथा गाड़ी की ही तरह उसे सिगनल देना चाहिए।

लेकिन, मोटर ट्राली/ट्रालियां संबंधित स्टेशन मास्टर को सूचित करने के बाद किसी गाड़ी/मोटर ट्राली के पीछे पर्याप्त अन्तर रखकर निम्नलिखित पैरा 13 (छ) में बताई गई कार्यपद्धति के अनुसार चलाई जा सकती हैं।

मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी दिन के समय यदि दृश्यता साफ हो तो रुकने के बाद बाहरी सिगनल को खतरे में स्थिति में पार कर सकता है। इसके बाद वह सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा और अगले रोक सिग्नल पर (सम्मुख काँटों पर) तब तक खड़ा रहेगा जब तक कि वर्दीधारी कोई स्टेशन कर्मचारी हाथ सिगनल दिखाकर उसे खाली लाइन में न ले जाए। मोटर ट्राली को, उसे खड़ी करने के बाद, केबिन से या सम्मुख काँटों से, जैसा भी सुविधाजनक हो, हाथ सिगनल दिखाकर किसी घिरी हुई लाइन पर भी लिया जा सकता है।

(ख) <u>मोटर ट्राली का खराब हो जाना</u> :–

(i) यदि कोई मोटर ट्राली सेक्शन में बिलकुल खराब हो जाए, तो उसे रेल पथ से हटाकर अलग रख देना चाहिए और सबसे निकट के स्टेशन मास्टर को सेक्शन क्लियर (साफ) करने के लिए लिखित सूचना भेजनी चाहिए। टोकन या लाइन क्लियर टिकट को यदि कोई हो, मेमो के साथ अवश्य भेजना चाहिए। जब किसी अन्य कारण से मोटर ट्राली को सेक्शन में रेल पथ से हटाना पड़े तब भी यही पद्धति अपनानी चाहिए। ट्राली को एक बार पथ से हटा देने के पश्चात् उसे पुनः लाइन पर तब तक नहीं रखना चाहिए जब तक कि उसके लिए लाईन फिर से ब्लाक न कर दी गई हो।

(ii) मोटर ट्राली को लाइन पर पुनः रखने के पूर्व निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना भेजते हुए यह बताना चाहिए कि ट्राली किस दिशा में जायेगी। इसके पश्चात् जब गाड़ियों के संचालन में व्यवधान न पड़े तो स्टेशन मास्टर दो संबंधित स्टेशनों के बीच किसी बताये गये समय से या किसी नामित सवारी या मालगाड़ी के गुजरने के पश्चात् लाइन को ब्लाक करने की व्यवस्था करेगा। इसके पश्चात् मोटर ट्राली के कार्यभारी के पास एक हस्तलिखित प्रस्थान प्राधिकार निम्नलिखित फार्म में भेजा जायेगा।

" ..... गाड़ी के गुजरने के पश्चात् .....
आपकी ट्राली के लिए ..... बजकर ..... मिनट .....
से आपकी ट्राली के ..... स्टेशन पहुंचने तक, लाइन ब्लाक की जायेगी।

संदेश जारी करने वाले स्टेशन मास्टर को उक्त संदेश की एक कार्बन प्रति अपने पास रखनी चाहिए। इकहरी लाइन पर टोकन अथवा लाइन क्लियर टिकट भी स्टेशन मास्टर द्वारा अवश्य भेजा जाना चाहिए।

(ग) इकहरी लाइन सेक्शनों पर जहां टोकन रहित ब्लाक उपकरण लगे हों वहां मोटर ट्राली का संचालन :–

(i) जिस स्टेशन से मोटर ट्राली प्रस्थान करने वाली हो उस ब्लाक स्टेशन का स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे तक स्टेशन मास्टर से ब्लाक उपकरणों को प्रचालित किये बिना, ब्लाक टेलीफोन पर लाइन क्लियर प्राप्त करेगा। तब वह निम्नलिखित फार्म पर सेक्शन – प्रवेश–प्राधिकार की हस्तलिखित दो प्रतियां तैयार करेगा जिसके समर्थन में अगले स्टेशन से प्राप्त किया गया प्राइवेट नम्बर लिखा जायेगा। इसकी एक प्रति मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी को सौंप देगा।

(4) Immediately the trolly has cleared the block section the Station Master on duty at the station where the trolly has arrived, will cancel the message referred to in sub clause (2) above after which the issue of Caution orders to Loco Pilots will be discontinued.

(d) Trollies Running Together - When two trollies are running together in the same direction, they must be kept at a sufficient distance apart so that the rear trolly may be stopped within a safe distance if a trollymen should slip from the front trolly or if the front trolly should be stopped suddenly. On the level, or on an uphill gradient the distance between light trollies should not be less than 100 meters and on a down grade or with a strong wind behind, it should not be less than 180 meters.

(13) WORKING OF MOTOR TROLLIES -

(a) A Motor trolly must run under block protection and should be treated and signalled as a train.

A motor trolly/trollies, however, is/are permitted to follow a train/motor trolly at an adequate distance after advising the Station Master concerned, in accordance with the procedure laid down in para 14 (g) below.

The official in charge of the motor trolly may, during day light and if visibility is good, pass the Outer signal at danger, after coming to a stop, and proceed with caution and stop at the next stop signal (facing points) until hand signalled by a member of the station staff in uniform into a vacant line. A motor trolly may also be received, after stopping the same, on an occupied line, on hand signals from the cabin or facing points, as convenient.

(b) BREAKDOWN OF MOTOR TROLLY -

(i) In the event of a complete breakdown of a motor trolly in the section, the trolly must be removed clear of the tracks and the Station Master of the nearest Station advised in writing to clear the section. The token or line clear Ticket, if any, must also be sent with the memo.

The same procedure must be observed if, for any other reason, a motor trolly is removed from the tracks while in the section, Once a motor trolly has been removed from the line, it must not be replaced on the line unless the line has been blocked for it.

(ii) Before a motor trolly is replaced on the line, intimation in writing must be sent to the nearest Station Master stating in which direction the trolly will proceed. The Station Master will, when the train service permits, arrange to block the line between the two requisite stations from a specified hour or after the passage of a named coaching or goods train. A manuscript authority to proceed will then be sent of the officer in charge of the motor trolly in the following form.

"Line will be blocked for your motor trolly, form _____ hours _____ minutes after the passage of _____ train until the arrival of your trolly at_____.

A carbon copy of this message should be kept by the issuing Station Master. On the single line, Token or Line Clear Ticket must also be sent by the Station Master.

(c) Working of Motor Trollies on single Line section where Tokenless Block instruments are provided.

(i) The Station Master of the block station from which the motor trolly has to leave, will obtain Line clear from the Station Master at the other end of the block section on block telephone without the operation of block instruments. He will then prepare an authority to enter the block section in manuscript in duplicate in the form given below, which will indicate the Private Number obtained in support of the Line Clear obtained from the station in advance, One copy of the same will be handed over to the official-in-charge of the motor trolly.

प्रेषक स्टेशन मास्टर .....

प्रति,

कार्यभारी कर्मचारी,

मोटर ट्राली संख्या .....

आपको, ...स्टेशन और ..... स्टेशन के बीच एक ब्लाक सेक्शन में अपनी मोटर ट्राली को ले जाने की अनुमति दी जाती है तथा ..... स्टेशन पर पहुंचकर आपको गाड़ी रजिस्टर पुस्तक में इस बात के प्रमाण स्वरूप हस्ताक्षर करने होंगे कि आप ..... स्टेशन पर संपूर्ण मोटर ट्राली के साथ पहुंच गये हैं।

प्राइवेट नंबर .....

दिनांक .....

स्टेशन मास्टर

(ii) स्टेशन से प्रस्थान करते समय अंतिम रोक सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए फार्म टी/369(3बी) पर एक प्राधिकार पत्र जारी किया जायेगा। तथापि, संबंधित प्रस्थान सिग्नलों को, जब वे मुक्त हों, तो उन्हें 'ऑफ' किया जा सकता है।

(iii) आगमन स्टेशन पर स्टेशन मास्टर आगमन सिगनलों को 'ऑफ' करने की व्यवस्था करेगा।

(iv) ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे पर पहुंचने पर मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी ट्राली के स्टेशन पर पूरी आ जाने के बारे में प्राधिकार पत्र पर पृष्ठांकन कर स्टेशन मास्टर को सौंप देगा और उस पर तारीख तथा समय डालकर अपने हस्ताक्षर करेगा। स्टेशन मास्टर यह प्राधिकार पत्र रखेगा और उसे अपनी स्टेशन डायरी में चिपका देगा।

(v) ट्राली के जाने (आउट) तथा आने (इन) की रिपोर्ट भी संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा दी जायेगी।

(vi) मोटर ट्राली का लाइन क्लियर रद्द करने के लिए, स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बरों के साथ संदेशों का आदान–प्रदान किया जायेगा। इसके पश्चात् पिछला सिग्नल रद्द करों, सिगनल दिया जायेगा।

(घ) दोहरी लाइन पर, जहां लाक और ब्लाक उपकरण लगे हों, मोटर ट्रालियां चलाना :–

जब किसी मोटर ट्राली को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करना हो, तब जिस स्टेशन से मोटर ट्राली प्रस्थान करेगी उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर से ब्लाक उपकरण के साथ लगे हुए ब्लाक टेलीफोन पर लाइन क्लियर प्राप्त करेगा क्योंकि ब्लाक उपकरण प्रचालित नहीं किया जाता है।

इसके पश्चात् वह ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी को अंतिम रोक सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए टी/369–(3बी) पर प्राधिकार पत्र जारी करेगा। अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राप्त प्राइवेट नम्बर को फार्म टी/369–(3बी) पर दर्ज किया जायेगा और उस पर यह स्पष्ट रूप से पृष्ठांकित किया जाना चाहिए कि अगले स्टेशन से 'लाइन क्लियर' प्राप्त कर लिया गया है। मोटर ट्राली के कार्यभारी को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए उपखण्ड 14 (ग) (i) में निर्धारित किए गये फार्म पर एक प्राधिकार पत्र दिया जायेगा।

आगमन स्टेशन पर, स्टेशन मास्टर आगमन सिग्नलों को 'ऑफ' करने का प्रबंध करेगा। अगले स्टेशन पर पहुंचने पर मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी ट्राली के पूरी आने के बारे में, प्राधिकार पत्र पर पृष्ठांकन कर उसे स्टेशन मास्टर को सौंप देगा और उस पर तारीख तथा समय डालकर अपने हस्ताक्षर करेगा। आगमन स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा यह प्राधिकार पत्र लिया जायेगा और उसे स्टेशन डायरी में चिपका दिया जायेगा। इसके पश्चात् स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर के आधार पर ब्लाक सेक्शन क्लियर करेगा।

मोटर ट्राली का लाइन क्लियर रद्द करने के लिए स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बरों के साथ संदेशों का आदान–प्रदान किया जायेगा। इसके बाद "पिछला सिगनल रद्द करो" सिगनल दिया जायेगा।

(ड) <u>मोटर ट्राली की गति</u> :–

मोटर ट्रालीयों की गति काँटों और क्रासिंग पर से गुजरते समय चाहे वह सीधे मार्ग पर हो या मोड़ पर जा रही हो, 15 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

(च) <u>स्प्रिंग काँटें</u> :–

(i) जिस स्थान पर स्प्रिंग काँटे लगे हों उसके निकटवर्ती स्टेशन का स्टेशन मास्टर मोटर ट्राली के कार्यभारी व्यक्ति को स्प्रिंग काँटों का स्थान बताते हुए सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) मोटर ट्राली स्प्रिंग काँटों से पहले आकर पूर्णतः खड़ी हो जायेगी और फिर वह तभी आगे बढ़ेगी जब स्प्रिंग काँटे से ठीक से लगाकर क्लैम्प कर दिये गये हों। स्प्रिंग काँटों की स्थिति के बारे में चेतावनी देने वाले बोर्ड लगा दिये गये हैं।

From S.M. _____

To,

Official-in-Charge,

Motor Trolly No .....

You are permitted to take your motor trolly into the block section between stations_____and _____and on arrival at _____ station, you are required to sign the Train Signal Register in token of your having arrived _____ station with the motor trolly intact.

Private Number _____

Date _____

Station Master.

(ii) While leaving the station, an authority on Form T/369 (3b) will be issued to pass the last Stop signal in the 'On' position. The relevant starting signals, when free, may, however, be taken 'Off'.

(iii) At the receiving station, the Station Master will arrange for the reception signals to be taken off.

(iv) On arrival at the other end of the block section, the official-in-charge of the motor trolly will deliver the authority to the Station Master with the endorsement that the motor trolly has arrived complete and sign. with date and time on it. The authority will be retained by the Station Master and pasted in the station diary.

(v) Out and in reports of the motor trolly my be given by the Station Masters concerned.

(vi) To cancel Line clear for a motor trolly, messages will be exchanged between the Station Masters with Private Numbers. "Cancel last signal" signal will then be given.

(d) Working of Motor Trollies double line where Lock and Block instruments have been provided- When a Motor trolly has to enter the block section the Station Master of the station from which the motor trolly has to leave will obtain Line clear from the Station Master at the other end of the block section on telephone attached to the block instruments, as the block instruments are not operated.

He will then issue an authority on form T/369 (3b) to the official-in-charge of the motor trolly, to pass the last stop signal in the 'On' position. The Private Number received from the Station Master in advance will be recorded on T/369 (3b) and it should be clearly endorsed that 'Line Clear' has been obtained form the station in advance. An authority to enter the block section on the prescribed form given in sub-clause 14 (c) (i) shall be given to the official-in-charge of the motor trolly.

At the receiving station, the Station Master will arrange for the reception signals to be taken 'Off'. On arrival at the station in advance the official-in-charge of the motor trolly will deliver the authority to the station Master with the endorsement that the motor trolly has arrived complete and sign with date and time on it. The authority must be retained by the Station Master at the receiving end and pasted in the station diary. The station master will then clear the block section supported by a Private Number.

To cancel Line Clear for a motor trolly, message will be exchanged between the Station Masters with Private Numbers. Cancel last signal will then be given.

(e) Speed of motor trolly - The speed of motor trollies while passing over points and crossings, irrespective of whether the trolly is running on the straight or turn-outs, shall not exceed 15 KMPH.

(f) Spring Points -

(i) The Station Master of the station situated short of the place where spring points are located, shall issue Caution Order to the person in-charge of the motor trolly giving the location of the spring points.

(ii) The motor trolly shall stop dead in the rear of the spring points and then proceed over them only when they have been correctly set and clamped. Boards warning the existence of spring points are provided.

(छ) किसी गाड़ी या दूसरी मोटर ट्राली के पीछे चलने वाली मोटर ट्राली :–

(i) दोहरी और इकहरी लाइन वाले खण्डों पर कोई मोटर ट्राली किसी खंड (सेक्शन) में किसी पूर्ण निर्वात ब्रेक युक्त गाड़ी या किसी अन्य मोटर ट्राली के पीछे केवल दिन के प्रकाश में और साफ मौसम होने पर ही चल सकती है। जब मोटर ट्राली किसी गाड़ी या अन्य मोटर ट्राली के पीछे चल रही हो तो गाड़ी या मोटर ट्राली के पीछे आने वाली मोटर ट्राली के बीच कम से कम आधा किलोमीटर का अन्तर होना चाहिए।

(ii) इस प्रयोजन के लिए ब्लाक खंड में प्रवेश करने के पूर्व मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी संबंधित स्टेशन मास्टर से 'मोटर ट्राली अनुज्ञापत्र प्राप्त करेगा। मोटर ट्राली अनुज्ञापत्र की कार्बन द्वारा 2 प्रतियां बनाई जायेंगी। अनुज्ञापत्र की एक प्रति अनुज्ञापत्र (परमिट) जारी करने वाले स्टेशन मास्टर के पास रहेगी और दूसरी प्रति उस समय तक मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी के पास रहेगी जब तक कि वह अगले ब्लाक स्टेशन पर पहुंच न जाए, जहां वह उस अनुज्ञापत्र को ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

(iii) किसी गाड़ी या मोटर ट्राली के पीछे चलने वाली मोटर ट्राली के लिए अंतिम रोक सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जायेगा। अनुगामी मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी को इस सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार फार्म टी/369–(3बी) पर जारी किया जायेगा।

(iv) गाड़ी या आगे जाने वाली मोटर ट्राली के अगले स्टेशन पर पूरी तरह पहुंच जाने के पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा अनुगामी मोटर ट्राली/ट्रालियों को किसी खाली लाइन पर, सिगनल को 'ऑफ' करके या मोटर ट्रालियों को किसी घिरी हुई लाइन पर बुलावा सिगनल को 'ऑफ' कर या हाथ सिगनल दिखाकर, जो भी सुविधाजनक हो, लिया जा सकता है।

(v) आगे जाने वाली गाड़ी या मोटर ट्राली की 'आउट' रिपोर्ट नियमानुसार दी जायेगी और उसकी पावती ली जायेगी तथा उसी समय अनुगामी ट्रालियों की संख्या के बारे में भी सूचना दी जायेगी। प्रत्येक अनुगामी ट्रालियों का प्रस्थान करने का समय (साथ–साथ) अगले स्टेशन मास्टर को, पिछले स्टेशन मास्टर से अंतिम मोटर ट्राली के जाने के बाद, दिया जायेगा। आगे जाने वाली गाड़ी या मोटर ट्राली की 'इन' रिपोर्ट तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि अंतिम अनुगामी (फालोइंग) मोटर ट्राली आ न जाए। आगे जाने वाली गाड़ी या मोटर ट्राली के आने का समय और प्रत्येक अनुगामी मोटर ट्राली के आने का समय एक प्राइवेट नम्बर के सहित साथ–साथ दिया जायेगा और भेजने तथा लेने वाले स्टेशनों के गाड़ी सिगनल रजिस्टरों में दर्ज किया जायेगा। जहां टोकन उपकरण उपयोग में लाये गये हों, वहां आगे जाने वाली गाड़ी या मोटर ट्राली से प्राप्त टोकन ड्यूटी पर होने वाले स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में सुरक्षित ढंग से रखा जायेगा और उसे अंतिम अनुगामी मोटर ट्राली के आने के बाद ही ब्लाक उपकरण में डाला जायेगा।

(vi) यदि आगे जाने वाली गाड़ी या मोटर ट्राली के पीछे एक से अधिक मोटर ट्रालियां जाने वाली हों तो स्टेशन मास्टर प्रत्येक कार्यभारी पदाधिकारी के लिए एक 'मोटर ट्राली अनुज्ञापत्र' तैयार करेगा और उन्हें सौंप देगा तथा अंतिम 'मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी के अनुज्ञापत्र' पर यह शब्द जोड़ देगा "अंतिम मोटर ट्राली"।

प्रत्येक 'मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी अगले स्टेशन के ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को ट्राली का अनुज्ञापत्र सौंप देगा। अंतिम मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी अगले स्टेशन के ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को ट्राली अनुज्ञापत्र के सौंपने के अलावा इस बात के प्रमाण स्वरूप गाड़ी सिगनल रजिस्टर में भी अपने हस्ताक्षर करेगा कि उसकी मोटर ट्राली पूर्ण रूप से आ गयी है तथा वह ट्राली के आगमन का समय भी उसमें दर्ज करेगा। इसके पश्चात् अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन क्लियर करेगा।

अंतिम मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी ट्राली उस स्टेशन पर पहुंचने वाली अंतिम ट्राली है, भले ही किसी कारणवश मार्ग में अन्य ट्रालियों का क्रम क्यों न बदल दिया गया हो।

(vii) इकहरी और दोहरी लाइनों पर आगे जाने वाली मोटर ट्राली के खराब हो जाने पर उपरोक्त खण्ड 13 के उप खण्ड (ख) (i) और (ii) के उपबंधों का पालन अवश्य किया जाना चाहिए।

अनुगामी (फालोइंग) मोटर ट्राली के सेक्शन में खराब हो जाने पर उसे रेल पथ से अलग हटा देना चाहिए और कार्यभारी पदाधिकारी को मोटर ट्राली अनुज्ञापत्र के साथ निकटतम स्टेशन मास्टर को इस संबंध में एक लिखित सूचना भेजनी चाहिए।

यदि आगे जाने वाली मोटर ट्राली खराब हो जाए तो अनुगामी मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी के माध्यम से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को यह सूचना भेजी जा सकती है।

(g) A Motor Trolly following a Train or another Motor Trolly -

(i) A motor trolly may follow a fully vacuum/air braked train or another motor trolly, in the same block section during day light hours and clear weather only, both on the single and double line sections. When motor trolly follows a train or another motor trolly at minimum distance of half a kilometer should be kept with the train or trolly to be followed.

(ii) For this purpose, the Official-in-charge of the motor trolly shall obtain a "Motor Trolly Permit" from the Station Master concerned before entering the block section. The Motor Trolly Permit shall be prepared in duplicate by carbon process. One copy will be retained by the Station Master issuing the permit and the other will remain in the custody of the official-in-charge of the motor trolly till the next block station in advance is reached, where this permit shall be handed over to the Station Master on duty.

(iii) The last Stop Signal shall not be taken 'Off' for the motor trolly following a train or another motor trolly. An authority on Form T/369 (3b) to pass the same in the 'On' position shall be issued to the official in charge of the following motor trolly.

(iv) After complete arrival of the train of the preceding motor trolly at the station in advance the Station Master may receive the following motor trolly/trollies by taking off signals on an unoccupied line, or take off the calling on signal or green hand signal the motor trolly/trollies on an occupied line, as convenient.

(v) The 'Out' report for the preceding train or motor trolly shall be given and acknowledged in the usual manner and advice shall also be given at the same time of the number of trollies that will follow.

The time of departure of each of the following motor trollies shall be given (together) to the station in advance after the last motor trolly had left the station the rear. The "In" report of the preceding train or motor trolly shall not be given, until the last following motor trolly has arrived. The time of arrival of the preceding train or motor trolly and the time or arrival of each of the following motor trollies supported by a Private Number shall be given together and recorded in the Train signal Register of the despatching and receiving stations.

Where token instruments are in use the token received from the preceding train or motor trolly shall be kept in the safe custody of the Station Master on duty and inserted in the block instrument, only after the arrival of the last following motor trolly.

(vi) If there is more than one motor trolly to follow a preceding train or motor trolly, the station Master will prepare and hand over a " Motor Trolly Permit" to each official-in-charge and will add the words, "Last Motor Trolly' on the permit of the official-in-charge of the last motor trolly.

Each Official-incharge of motor trolly will hand over the trolly permit to the Station Master on duty at the station in advance. The Official-in-charge of the last motor trolly besides handing over the trolly permit to the Station Master on duty at the station in advance, will also sign the Train Signal Register in token of his motor trolly having arrived intact indicating the time of arrival. The Station Master of the station in advance will only then clear back the block section.

The Official-in-charge of the last motor trolly will ensure that his trolly is the last one to arrive at the station, even if the order of the other trollies is changed enroute due to any reason.

(vii) In the event of a breakdown of the preceding motor trolly both on the single and double lines, the provisions contained in sub-clause (b) (i) and (ii) of Clause 14 above must be complied with.

In the case of a breakdown of the following motor trolly in section, it must be removed clear of the track and the official incharge must sent an intimation in writing to the Station Master of the nearest station to this effect along with the 'Motor Trolly Permit.'

If the breakdown of the preceding motor trolly, this advice may be sent to the Station Master of the station in advance through the official-in-charge of the following motor trolly.

इकहरी लाइन वाले खंड पर, आगे जाने वाली मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी अनुगामी मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी को लाइन क्लियर टिकट या टोकन जो भी हो, सौंप देगा और अनुगामी मोटर ट्राली का कार्यभारी पदाधिकारी उस टिकट या टोकन के अलावा अपने पास वाले मोटर ट्राली अनुज्ञापत्र (परमिट) को भी अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

एक बार यदि कोई मोटर ट्राली रेल पथ से हटा ली गई हो तो उसे पुनः लाइन पर तब तक नहीं रखना चाहिए जब तक लाइन इस प्रयोजन के लिए ब्लाक न कर दी गयी हो।

(ज) संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने की स्थिति में मोटर ट्रालियों का संचालनः–

संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने की स्थिति में ड्यूटी पर होने वाले स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी को देनी चाहिए और सेक्शन में ट्राली स.नि.6.02/3 और स.नि.6.02/4 के अनुसार चलाई जायेगी।

(झ) ऑटोमैटिक सिगनलिंग सेक्शन में मोटर ट्राली चलाना –

(क) सामान्यतः ऑटोमैटिक सिगनलिंग सेक्शन में केवल दिन के समय साफ मौसम में किसी गाड़ी के पीछे मोटर ट्रॉली चलाने की अनुमति दी जाएगी। रात में या आपात् स्थिति में अथवा जब कोई गाड़ी अनुगमन (follow) करने के लिए न हो, यदि मोटर ट्राली चलाना आवश्यक हो तो, संबंधित स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बर के अंतर्गत संदेश आदान–प्रदान करके ऑटोमैटिक ब्लाक सिस्टम सस्पेंड कर दिया जाएगा। अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राइवेट नम्बर के अन्तर्गत प्राप्त होने के पश्चात् मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी को अन्तिम रोक सिगनल के लिए प्राधिकार टी/369(3बी) जारी किया जाएगा। मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी सेक्शन के अन्य ऑटोमैटिक सिगनलों के संकेतों का अनुपालन करते हुये आगे बढ़ेंगे। ऑटोमैटिक ब्लाक सिस्टम के अन्तर्गत गाड़ियों का सामान्य संचालन तभी चालू होगा जब अगले स्टेशन पर मोटर ट्राली के पहुंचने की सूचना प्राप्त हो गई हो।

(ख) जब मोटर ट्राली को किसी गाड़ी/इंजन के पीछे चलाना पड़े तो निम्नांकित शर्तों का पालन किया जाएगा–

(i) मोटर ट्राली किसी पदाधिकारी के नियंत्रण में होगी जिसके पास ट्राली परमिट होगा। इस पर पर्याप्त मात्रा में ट्रालीमैन रहेंगे जो कि आवश्यकता पड़ने पर ट्राली को लाइन से हटाने में समर्थ हों। अगली गाड़ी/ इंजन तभी ब्लॉक सेक्शन में परमिट किये जाएंगे जब कि मोटर ट्राली अगले स्टेशन पर पहुंच गई हो।

(ii) मोटर ट्राली के कार्यभारी पदाधिकारी प्वाइंट्स एवं क्रॉसिंग्स को पार करते समय सावधान एवं सतर्क रहेंगे। प्वाइंट्स पर धीरे–धीरे गुजरने से पहले संरक्षा के हित में वह प्वाइंट्स से पहले रुकेंगे और उनकी प्रॉपर सेटिंग को सुनिश्चित करेंगे।

14. <u>लारियों का संचालन</u> :–

(क) स्टेशन सेक्शन के भीतर लारी का संचालनः– जब कभी किसी लारी को स्टेशन सेक्शन के भीतर काम करना हो तो खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) या कार्य का कार्यभारी पदाधिकारी स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देगा और यह बतायेगा कि कितनी अवधि तक लारी कार्य करेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन क्लियर देते समय या गाड़ियों को लेने के लिए अथवा भेजने के लिए सिगनलों को 'ऑफ' करने का प्राधिकार देते समय इस बात की स्वयं तसल्ली करेंगे कि लारी के कार्यभारी पदाधिकारी को सूचित किया जा चुका है और लारी गाड़ियों के पथ का उल्लंघन नहीं कर रही है। जिन लाइनों पर लारी काम करेगी उन के निकट सिगनलों को नियंत्रित करने वाली स्लाइडों पर स्लाइड कालरों का उपयोग किया जायेगा।

(ख) (i) लारी सामान्यतया दिन में ही चलायी जायेगी।

(ii) लारी बिना ब्लाक बचाव के चलायी जा सकती है बशर्ते कि कार्यभारी पदाधिकारी ने लाइन पर लारी रखने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर से यह जान लिया हो कि क्या वह लारी के लिए, किसी गाड़ी को रुकाये बिना लाइन क्लियर प्राप्त कर सकता है और यदि किसी गाड़ी को विलम्ब न हो तो लाइन क्लियर प्राप्त किया जाना चाहिए। यदि किसी गाड़ी को रोके बगैर लाइन क्लियर प्राप्त नहीं किया जा सकता जो लारी के कार्यभारी पदाधिकारी को किये जाने वाले कार्य की आवश्यकता को देखकर ही यह विनिश्चय करना चाहिए कि क्या लाइन क्लियर प्राप्त किये बिना लारी को लाइन पर रखा जाए या फिर जब तक लाइन क्लियर प्राप्त न हो जाए तब तक प्रतीक्षा की जाए।

On the single line section, the official-in-charge of the preceding motor trolly will also hand over to the official-in-charge of the following motor trolly, Line Clear Ticket or token as the case may be, which shall be handed over to the Station Master at the station in advance by the official in charge of the following motor trolly in addition to the "Motor Trolly Permit" in his possession.

Once a motor trolly has been removed from the track it must not be replaced unless the line has been blocked for the purpose.

(h) Working of Motor Trolly during total interruption of communications - If there is total interruption of communications, the Station Master on duty must advise the official-in-charge of the motor trolly of the same and the motor trolly shall be worked in the section in accordance with S.Rs. 6.02-3 and S.R. 6.02-4.

(i) Running of motor trolly on Automatic Signalling section-

(a) Normally, Motor trolly shall be allowed to run on Automatic signalling section during day light hours and clear weather following a train only. At night or in emergency or when there is no train to follow, if it becomes necessary to run a motor trolly, Automatic Block system shall be suspended by exchange of messages supported by Private Numbers between the Station Masters of the Stations concerned. After obtaining 'Line Clear' from the station in advance supported by a private number, an authority in form T/369(3b) for last stop signal shall be issued to the official in charge of motor trolly. The official in charge of motor trolly shall proceed following the aspect of other automatic signals in the section. Working of trains on Automatic Block system between the stations concerned shall be resumed only on receipt of the arrival report of the motor trolly supported by a Private Number from the station in advance.

(b) When the motor trolly is required to follow a train/light engine, the following conditions shall be observed -

(i) The motor trolly shall be under the charge of an official holding necessary trolly permit it shall carry adequate number of trolly men so as to enable its being removed bodily from the line in case of necessity. Only when the motor trolly reached the station ahead, the next train/light engine will be permitted to enter the block section.

(ii) The official in charge of the motor trolly shall also be cautious and vigilant while negotiating points and crossings. In the interest of safety, he shall stop short of the points and ensure their proper setting before proceeding slowly over them. Where the route is set against the toolly, he shall arrange for the trolly to be lifted and placed on the correct line.

14. Working of Lorries -

(a) Working of a lorry within station section - Whenever a lorry has to work within station section, the SE (P.Way) or other official in-charge of the work will advise the Station Master in writing specifying the period during which it will work. The Station Master on duty, when granting Line Clear' or authorising the taking' off' of signals for the reception and despatch of trains, will personally satisfy himself that the official-in-charge of the lorry is advised and that the lorry does not fall the path of trains.

(b) Running of lorries -

(i) A lorry shall normally be run during day light hours.

(ii) A lorry may be worked without block protection when the official-in-charge, before putting a lorry on the line, has ascertained from the Station Master on duty whether line clear can be obtained for the lorry without causing detention to a train, and if no detention would be caused, Line clear should be obtained. If line clear cannot be obtained without causing detention to a train, the official-in-charge of the lorry, after considering the urgency of the work to be done, should decide whether to place the lorry on the line without line clear being obtained or wait until line clear can be obtained for it.

(iii) उपर्युक्त परिस्थितियों के बावजूद भी लारी हमेशा ब्लाक बचाव के अंतर्गत ही चलायी जायेगी जब :–
(1) किसी आपात स्थिति के दौरान इसे रात के समय चलाना आवश्यक हो जब कि धूल, आंधी, कुहरे, वर्षा या अन्य किसी कारण से दृश्यता साफ न हो।
(2) लारी में रेल की पटरियां या गर्डर लदे हों।
(3) लारी खासकर ऐसे भारी सामान से लदी हो जिसे शीघ्रता एवं आसानी से न उतारा जा सके, तथा
(4) जब कि यह उन खण्डों में काम कर रही हों जहां भारी घुमाव या कटाने हों आदि

(iv) उपरोक्त उप खंड (iii) में बताई गई परिस्थितियों के अलावा अन्य परिस्थितियों में सामग्री लारी बिना ब्लाक बचाव के चलाते समय निम्नलिखित सावधानियां बरतनी चाहिए।
(1) जब कार्यभारी पदाधिकारी लारी को सेक्शन के बीच में लाइन पर रखना चाहता हो तो वह इकहरी लाइन वाले सेक्शन में दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों को तथा दोहरी लाइन वाले सेक्शन के पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को फील्ड टेलीफोन पर संदेश द्वारा सूचित करेगा कि वह ठीक किस किलोमीटर पर लॉरी को लाइन पर रखेगा। इस संदेश की पुष्टि प्राइवेट नम्बर द्वारा की जायेगी।
जिस स्टेशन मास्टर को लाइन पर लारी रखने के संबंध में नोटिस प्राप्त हो वह लारी के कार्यभारी पदाधिकारी को सेक्शन में चलने वाली अनुमानित गाड़ियों के विवरण से अवगत करायेगा और यह सूचित करेगा कि लारी को लाइन पर किस समय रखा जाए। जब ब्लाक सेक्शन से लारी को लाइन पर रखने की अनुमति मांगी गई हो तो स्टेशन मास्टर लाइन ब्लाक करेगा और लारी के कार्यभारी पदाधिकारी को एक संदेश जारी करेगा जिसमें यह सूचित करेगा कि लारी के लिए लाइन ब्लाक कर दी गई है। इस संदेश की पुष्टि वह प्राइवेट नम्बर द्वारा करेगा।
किसी भी परिस्थिति में लारी का कार्यभारी पदाधिकारी लारी को लाइन पर तब तक नहीं रखेगा जब तक कि उसे जिस स्टेशन से लारी सेक्शन में प्रवेश कर रही हो उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के इस आशय की लिखित पावती प्राप्त न हो जाए कि उसने संबंधित स्टेशन मास्टरों को सतर्कता आदेश जारी करने के संबंध में सूचित कर दिया है, या प्राइवेट नम्बर के साथ इस आशय का एक संदेश, कि जब लारी लाइन पर रखी गई है तब से लाइन ब्लाक कर दी गई है टेलीफोन पर न दे दिया गया हो।

लारी/ट्राली नोटिस
(बिना लाइन क्लियर के काम करने पर)

नोटिस संख्या ..... स्टेशन तक .....
दिनांक .....
प्रति.
स्टेशन मास्टर ..... (स्टेशन) ट्राली/लारी नम्बर .....
को ..... बजे से ..... बजे तक ..... और .....
..... स्टेशनों के बीच ..... किलोमीटर पर कार्य करना है।
वह ..... स्टेशन से आज ..... बजे .....
स्टेशन के लिए / ..... किलोमीटर के लिए रवाना होगी।

कार्यभारी पदाधिकारी

प्रति.
ट्राली/लारी का कार्यभारी पदाधिकारी
..... बजे तक इस स्टेशन पर आने वाली/से गुजरने वाली गाड़ियां वास्तव में आ गई/गुजर चुकी हैं सिवाय गाड़ी नं. ..... के जो ..... मिनट लेट हैं। मैने ..... स्टेशन के साथ सूचना का आदान–प्रदान कर लिया है और मैं सभी लोको पायलटों को तब तक सतर्कता आदेश जारी करता रहूंगा जब तक मुझे ट्राली/लारी के हटाये जाने की सूचना न मिल जाए।
*आपकी ट्राली/लारी के लिए ..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच अप/डाउन लाइन ब्लाक कर दी गई है और ट्राली/लारी के हटाये जाने की रिपोर्ट मिलने पर ही ब्लाक उठाया जायेगा।
प्राइवेट नम्बर ....

स्टेशन मास्टर

*जब टेलीफोन से अनुमति दी जानी हो वहां यह लागू होगा।

(iii) Notwithstanding the provisions above, a lorry shall invariably be worked under block protection when -

(1) it is necessary during an emergency to run it at night or when the visibility is restricted due to dust, storm, fog, rain or any other cause.

(2) it is loaded with rails or girders.

(3) it is loaded with specially heavy materials which cannot be readily unloaded, and

(4) When it is working in certain sections with heavy curves, cuttings or on ghat sections.

(iv) In circumstances other than those mentioned in item (iii) above, the following precautions must be taken while working a material lorry without block protection, sub-para (2) to (g) are retained.

(1) When the official-in-charge intends to place the lorry on the line in mid section, he shall issue a message on field telephone to the Station Masters of the stations on either side on single line and the Station Master of the station in rear on double line indicating the exact kilometerage where he will be placing the lorry on the line. This message shall be supported by a Private Number.

The Station Master who receives notice about the lorry to be put on line shall inform the official-in-charge of the lorry about particulars of trains which are expected to run on the section and also the time at which the lorry can be placed on the line.

When permission has been asked to keep the lorry on line from the block section, the Station Masters shall block the line and issue a message to the official-in-charge of the lorry intimating that the line has been blocked for the lorry. This message shall be supported by a Private Number.

The Official-in-charge of the lorry shall under no circumstances keep the lorry on the line unless he has obtained acknowledgement in writing from the Station Master of the station at which the lorry enters the section that he has advised the Station Masters concerned in regard to the issue of Caution Order, or a message on telephone supported by a Private Number to the effect that the line has been blocked when the lorry is kept online from the section.

TROLLY/LORRY NOTICE
(Working without Line Clear)

Notice No _____ Station _____
Date _____
To, Station Master _____ (Station) Trolly/Lorry No. _____ is required to work between _____ and _____ stations at _____ Kms. from _____ hrs. to _____ hrs. It will leave Station at _____ hours of this day for _____ station/km No._____

Official-in-charge

To,
The Official in charge of Trolly/Lorry
Trains due to arrive/pass this stations at _____ hours have actually done so except :
Train No. ..... is ..... minutes late.
I have exchanged advice with _____ station and shall issue Caution Order to all Loco Pilots until I receive advice of the removal of the trolly/lorry.

* The line has been blocked for your Trolly/Lorry between _____ _____ station to _____ station on Up/Down line and the block will be removed only on receipt of the removal report of the Trolly/Lorry.

Private No. _____ _____
Station Master

* Applicable when permission is given on the telephone.

(2) यह सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर सेक्शन में चलने वाली गाड़ियों का विवरण, जैसा कि फार्म में दर्शाया गया है, निर्दिष्ट करेगा।

(3) इसके पश्चात् स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को एक संदेश जारी करेगा। इस संदेश में जिस समय और जिस किलोमीटर पर सामग्री लारी चलेगी उसे सूचित किया जायेगा।

(4) इस संदेश के मिलने पर संबंधित स्टेशन मास्टर उपर्युक्त उप–खंड (4) में दर्शाये गये विवरण का उल्लेख करते हुए जिस ब्लाक सेक्शन में लारी बिना ब्लाक बचाव के, चल रही हो उस ब्लाक सेक्शन की ओर जाने वाली सभी गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(5) उपर्युक्त सतर्कता आदेश तब तक जारी किये जायेंगे जब तक कि खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) या सामग्री लारी के कार्यभारी पदाधिकारी से निर्धारित फार्म पर या फील्ड टेलीफोन के जरिए प्राइवेट नम्बर के साथ लारी सेक्शन से हटाये जाने की रिपोर्ट प्राप्त नहीं हो जाती एवं "सेक्शन से लारी हटा दी गई है" सिगनल प्राप्त नहीं हो जाता और उसकी पावती नहीं दे दी जाती।

लारी हटाने की रिपोर्ट

संदर्भ ट्राली/लारी नोटिस ..... दिनांक .....
ट्राली/लारी नं. ..... जो ..... बजे .....
आयी किलोमीटर पर रेल पथ से ..... बजे हटायी गई। लारी हटाने की रिपोर्ट ..... बजे प्राप्त हुई। स्टेशन मास्टर ..... स्टेशन
*प्राइवेट नम्बर .....

.....
कार्यभारी पदाधिकारी

* लारी जब हटायी जाने की रिपोर्ट फील्ड टेलीफोन पर दी गई हो तब इसे हटा देना चाहिए।

(6) सामग्री लारी का बचाव सा.नि.15.27/1 के अनुसार अवश्य किया जाना चाहिए।

(7) यह संदेश मिलने पर कि लारी बिना ब्लाक बचाव के चल रही है संबंधित स्टेशन मास्टर उपर्युक्त उप खंड (4) और (5) में बताये निर्देशानुसार जिस ब्लाक सेक्शन में लारी चल रही है उस ब्लाक सेक्शन में जाने वाली सभी गाड़ियों को सतर्कता आदेश जारी करेगा ताकि गति प्रतिबंधित की जा सके और जहां लारी काम कर रही हो वहाँ खतरा सिगनल को देखकर लोको पायलट उस किलोमीटर के पहले गाड़ी रोक सके।

जहाँ चढ़ाई या ढाल 1 में 200 है अथवा इससे भी अधिक ढाल हो, वहां उस दिशा की ओर जाने वाली माल सामग्री गाड़ियों और अकेले इंजन के लोको पायलटों को जारी किये गये सतर्कता आदेश में अतिरिक्त गति प्रतिबंध अवश्य दर्ज किये जाने चाहिए। बड़ी लाइन एवं मीटर लाइन के लिए 40 किलोमीटर प्रतिघंटा, और छोटी लाइन के लिए 25 किलोमीटर प्रति घंटा का गति प्रतिबंध होगा।

(8) जब दोहरी लाइन वाले खण्ड में अस्थायी रूप से इकहरी लाइन का गाड़ी संचालन प्रारंभ किया जाए तो आपात् स्थिति को छोड़कर, उस खण्ड में कोई भी सामग्री लारी का संचालन नहीं किया जायेगा।

(ग) एक दूसरे का अनुगमन करने वाली लारियां :– जब लारियां एक दूसरे का अनुगमन करें, तो उनके बीच कम से कम 100 मीटर की दूरी रखनी चाहिए। यह लारी के कार्यभारी पदाधिकारी द्वारा चढ़ाई (ढाल) या अन्य स्थानीय परिस्थितियों की आवश्यकतानुसार बढ़ा देनी चाहिए।

(घ) संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाने के दौरान लारी का संचालन :– जब संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो जाए तो सामग्री लारियों को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी। तथापि जब किसी गंभीर आपातकालीन परिस्थिति में सामग्री लारी को संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने के दौरान ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करना जरूरी हो, तो सामग्री लारी के कार्यभारी पदाधिकारी की यह जिम्मेदारी होगी कि वह साधारण नियम 15.27 और सहायक नियम 15.27–1 तथा उपर्युक्त खंड 12 के उप खंड (ग) (ii) और (iii) के उपबंधों के अनुसार लारी का बचाव करे।

(ङ.) दोहरी लाइन पर सामग्री लारियों को सही लाइन पर अवश्य चलाना चाहिए और यदि आवश्यक हो तो उन्हें उसी लाइन पर पीछे धकेलना चाहिए। ब्लाक सेक्शन में लारी को एक लाइन से दूसरी लाइन पर कदापि स्थानांतरित नहीं करना चाहिए।

IndiaCode

(2) On receipt of this notice, the Station Master will indicate the particulars of trains running on the section as shown in the form.

(3) The Station Master will then issue a message to the Station Master of the station at the other end of the block section indicating the time and kilometer where the material lorry will be working.

(4) On receipt of this message, the Station Master concerned will issue Caution Orders mentioning the particulars as indicated under sub-clause (4) above to all trains proceeding into the block section in which the lorry is working without block protection.

(5) The above Caution Orders will continue to be issued till the removal report in the prescribed form or through the field telephone supported by a Private Number has been received from the Sectional Engineer (P.Way) or the Official in charge of the material lorry and the 'lorry removed from the section' signal has been received and acknowledged.

REMOVAL REPORT

Reference : Trolly/Lorry Notice No _____ Date _____

Trolly/Lorry No. _____ arrived at _____ was removed from the track at km _____ at _____ hours.

Removal Report received at _____ hours.

Station Master _____ Station.

* Private No _____

_____

Official in charge

* To be given when the removal report is given on field telephone.

(6) A material lorry must be protected in accordance with G.R. 15.27 and S.R. 15.27/1.

(7) On receipt of this message (of Lorry working without block protection), the Station Master concerned will issue Caution Orders as indicated under sub-clauses (4) and (5) above, to all trains proceeding into the block section in which the lorry is working to restrict the speed so as to enable the Loco Pilot to stop short of the km, where the lorry might be working, on observing the danger signal.

In case, there is a gradient of 1 in 200 or steeper, additional speed restrictions must be recorded in Caution Order issued to the Loco Pilots of goods/material trains proceeding in that direction. The speed restriction shall be B.G./MG 40 KMPH and N.G. 25 KMPH.

(8) When temporary single line working is introduced on a double line section, no material lorry shall be allowed to work in that section except in case of an emergency.

(c) LORRIES FOLLOWING ONE ANOTHER - When lorries follow one another, a minimum distance of 100 meters should be kept. This should be increased by the official-in-charge of the lorry as required in accordance with gradient and other local conditions.

(d) WORKING OR LORRY DURING TOTAL INTERRUPTION OF COMMUNICATIONS - Material lorries shall not be allowed to enter a block section when there is total interruption of communications. If, however, in a grave emergency, it is necessary for a material lorry to enter a block section when there is total interruption of communications, it is the responsibility of the official-in-charge of the material lorry to have it protected in accordance with the provision of G.R. 15.27 and S.R. 15.27/1 and subclauses (c) (ii) and (iii) of Clause (12) above.

(e) On double line, material lorries must go out on the right line and if necessary, they must push back on the same line. On no account a lorry must be transferred from one line to another in a block section.

IndiaCode

(15) <u>समीपवर्ती परिचालित लाइनों को उल्लंघित नहीं करना चाहिए</u> :–

(i) दोहरी लाइन वाले खण्ड में, ट्राली, मोटर ट्राली या लारी चलाते समय यदि उसे ब्लाक खण्ड में पटरियों से हटा दिया गया हो तो उसे इस प्रकार हटाना चाहिए कि जिस से समीपवर्ती परिचालित लाइनों का उल्लंघन या अतिक्रमण न हो।

(ii) दोहरी लाइन वाले ब्लाक खण्ड में चलने वाली लारियों से जब सामग्री उतारी जाए तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि किसी परिचालित लाइन का उल्लंघन तो नहीं होता।

(16) <u>जब दृश्यता क्षीण हो</u> :– जब ट्राली या लारी ब्लाक खण्ड में दिन के दौरान ब्लाक बचाव के बिना चल रही हो और यदि वर्षा, धूल, आंधी, कुहरे या अन्य किसी कारण से दृश्यता क्षीण हो गई हो, तो ट्राली या लारी को लाइन से हटा देना चाहिए और उसे तब तक लाइन पर पुनः नहीं रखना चाहिए जब तक कि दृश्यता पर्याप्त न हो जाए।

(17) <u>ट्राली / मोटर ट्राली / लारी पर अनधिकृत व्यक्ति</u> –

ट्राली / मोटर ट्राली / या लारी चलाने के लिए अधिकृत व्यक्ति, ट्राली / मोटर ट्राली या लारी पर रेल कर्मचारी के सिवाय किसी भी व्यक्ति को अपने साथ नहीं लेगा परंतु यदि ऐसा करना ड्यूटी के लिए आवश्यक हो तो बीमारी या अन्य आपात स्थिति को छोड़कर ऐसा कर सकता है, जिसकी रिपोर्ट अपने मंडल अधिकारियों को भेजनी चाहिए।

(18) <u>मोटर ट्रालियों, ट्रालियों और लारियों को गाडी में ले जाना –</u>

मोटर ट्रालियों और ट्रालियों को माल गाड़ियों और मिली जुली गाड़ियों के ब्रेकयानों में तथा यदि स्थान हो तो सवारी गाड़ियों द्वारा भी ले जाया जा सकता है, बशर्ते कि मोटर ट्रालियों, ट्रालियों के लादने और उतारने में सवारी गाड़ी को कोई विलम्ब न हो तथा उनसे यान में लदे अन्य पारेषणों को क्षति पहुँचने की कोई सम्भावना न हो। लारियों को सामान्यतः माल गाड़ियों और मिली–जुली गाड़ियों के ब्रेकयान में ले जाया जायेगा और जिन खण्डों में माल गाड़ियों की संख्या पर्याप्त न हो, उन खण्डों में सवारी गाड़ी के ब्रेकयानों में ले जाया जायेगा बशर्ते कि सवारी गाड़ियों में ट्रालियों को ले जाने की शर्ते पूरी होती हों।

स.नि.15.18 / 2 <u>डॉली का कार्य संचालन</u> :–

(1) प्रमाणित सक्षम सभी निरीक्षकों और रेलपथ मिस्त्रियों को डॉली का उपयोग करने की अनुमति है।

(2) सक्षमता प्रमाण–पत्र सेक्शन के प्रभारी वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा जारी किया जाएगा, उसे स्वयं संतुष्टि करनी चाहिए कि जिस व्यक्ति को सक्षमता प्रमाण–पत्र जारी किया जा रहा है उसे रेल डॉली संचालन के नियमों के बारे में पूर्ण जानकारी है और वह संबंधित सेक्शन से भी पूर्णतया परिचित है।

(3) अनुमति पत्र उसी व्यक्ति के नाम जारी किया जायेगा, जिसे परीक्षा लेकर यह घोषित कर दिया गया हो कि उसे डॉली संचालन के नियमों के बारे में जानकारी है, यह अनुमति पत्र जारी करने की तिथि से एक वर्ष तक वैध रहेगा। अनुमति पत्र रखने वाले कर्मचारियों को, जिन्हें कि उपरोक्त विधि द्वारा परीक्षण किया गया है यह अनुमति पत्र प्रतिवर्ष नवीनीकृत किया जायेगा।

(4) प्रत्येक डॉली पर प्रधान कार्यालय का नम्बर पदनाम और कूट प्रथमाक्षर उस स्टेशन के अधिकारी के नाम से रहेगा जिसे यह दी गयी है। यह अक्षर सफेद रंग द्वारा स्पष्ट रूप से लिखे जायेंगे।

(5) डॉली हमेशा ढकेली जायेगी न कि खींची जायेगी।

(6) डॉली सामान्यतः दिन के समय कार्य करेगी यदि रात में भी कार्य करने की आवश्यकता हो तो यह ब्लाक सुरक्षा के अंतर्गत कार्य करेगी।

(7) डॉली का कार्यभारी अधिकारी समपार फाटक पर पहुंचते समय सड़क यातायात को देखेगा और सुनिश्चित करेगा कि उनकी डॉली के लिये रास्ता सुरक्षित है तभी डॉली पार करायी जायेगी।

(8) डॉली के उपस्कर :–

(i) परिचालित लाईन पर डाली रखने से पूर्व उस पर निम्नलिखित उपस्कर होने चाहिए –

(क) दिन के समय एक लाल झंडी जो डाली पर बंधी हो 180 से.मी. से कम माप के डंडे पर नहीं होनी चाहिए और इस प्रकार लगी हो कि दोनों ओर से साफ दिखायी पड़े।

(ख) दोहरी लाइन पर रात के समय एक प्रकाश इस प्रकार लगाया जाय कि वह स्पष्ट रूप से सामने की ओर सफेद और पीछे की ओर लाल तथा इकहरी लाईन पर दोनों तरफ लाल दिखायी पड़े।

(ii) जब डॉली रेल पथ पर रखी जा रही हो तब डॉली के कार्यभारी के साथ पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन डॉली पर अवश्य रखनी चाहिए।

(9) डॉली वालों की न्यूनतम संख्या:– प्रत्येक डॉली पर झंडे और पटाखों के साथ बचाव करने वाले को छोड़कर डॉली मैनों की संख्या न्यूनतम तीन होनी चाहिए।

(15) ADJACENT RUNNING LINES NOT TO BE FOULED -

(i) When working a trolly, motor trolly or lorry on the double line section, if the same is removed from the rails in the block section, it should be removed in such a way that the adjacent running lines are not fouled or infringed.

(ii) In the case of lorries working in the block section on double line, when material is unloaded, it should be ensured that no running line is fouled.

(16) WHEN VISIBILITY IS IMPAIRED - when a trolly or lorry is working on a block section during day without block protection, if the visibility is impaired due to rain, dust, storm, fog, or any other cause, the trolly or lorry should be removed from the line and should not be replaced until the visibility is adequate.

(17) UNAUTHORISED PERSONS ON TROLLY/MOTOR TROLLY/ LORRY- Persons authorised to work a trolly, motor trolly or lorry shall not take anyone with them on trolly/motor trolly/lorry unless employed on the Railway, and then only if duty requires, it, except in case of sickness or other emergency, when a report should be made to their Divisional Officers.

(18) CONVEYANCE OF MOTOR TROLLES, TROLLIES AND LORRIES IN TRAINS- Motor trollies and trollies may be carried in the brakevans of goods and mixed trains, and also by passenger trains if there is room and provided the loading and unloading can be done without delaying the passenger train and they are not likely to cause damage to the packages in the van. Lorries will ordinarily be carried in the brakevans of goods and mixed trains and on sections where goods services are insufficient, by passenger trains, provided the conditions for the carriage of trollies and motor trollies by passenger trains are fulfilled.

S.R.15.18/2. Working of Dollys -

(1) Subject to their certified competent, all inspector and Mistries of paramount way or permitted to use dollys.

(2) Certificate of competency shall be issued by the SSE (P.Way), incharge of the section who must satisfy himself that the person to whom competency certificate is being issued is fully conversant with the rules for the working of rail dollys and is also well acquainted with the concerned section.

(3) The permit will only be issued, after the person, in whose name, it is, issued, has been examined and declared to be conversant with the rules for working of dollys. The permit shall be valid for a period of one year from the date of issue. It shall, therefore, be renewed annually after the person holding it has been examined as mentioned above.

(4) Each dolly must have marked on it, the number, designation and code-intials of the head quarter station of the official, to whom it is allotted, painted in white letters, conspicuously.

(5) Dollys should always be pushed and not pulled.

(6) Dollys shall normally be worked during day light hours. If it is necessary to work at night, it shall be worked under block protection.

(7) The official-in-charge of the dolly, while approaching a level crossing should look out for road traffic and ensure safe passage of his dolly.

(8) Equipment of Dollys-

(i) Following equipment should be provided on Dollys when placed on running line.

(a) During the day time a red flag, fixed to a staff of not less than 180 cm. in height should be displayed on each dolly so as to be clearly visible.

(b) During the night, a light shall be placed to show conspicuously, on the double line, white to the front and red to the rear and on single line, red both to the front and the rear.

(ii) A portable field telephone in working order must be carried with the in-charge of dolly when dollys are put on track.

(9) Minimum number of Dollymen - A minimum number of 3 dollymen should man each dolly exclusive of flagmen to protect them with flags and detonators.

(10) डॉली संचालन की पद्धति :–

(क) रात के समय सभी डॉलियाँ ब्लाक बचाव के अंतर्गत कार्य करेंगी।

(ख) <u>स्टेशन सेक्शन के अन्तर्गत डॉलियों का संचालन</u> :–

जब कभी डॉली को स्टेशन सेक्शन के अंतर्गत कार्य करना हो तो डॉली के कार्यभारी अधिकारी को स्टेशन मास्टर को लिखित रूप से सूचित करना चाहिए कि उन्हें इस लाइन पर कितने समय का कार्य है। कार्यरत स्टेशन मास्टर किसी भी गाड़ी के लिए आगमन अथवा प्रस्थान सिग्नल ऑफ करने से पूर्व, व्यक्तिगत रूप से संतुष्ट होंगे कि डॉली के कार्यभारी अधिकारी को सूचित कर दिया गया है। डॉली गाड़ी के रास्ते को उल्लंघित नहीं कर रही है। जिस लाईन पर डॉली कार्य कर रही है उस लाइन के सिगनलों को नियंत्रित करने वाले बटन/स्लाइड/लीवर पर स्लाईड/लीवर कॉलर/बटन रखा जाना चाहिए। किसी भी परिस्थिति में डॉली की गति 3 कि.मी. प्रं.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ग) <u>बिना ब्लाक बचाव के ब्लाक सेक्शन में डॉली का संचालन</u> :–

(i) डॉली सामान्यतः बिना ब्लाक बचाव के कार्य करेगी। जब स्टेशन सेक्शन के बाहर बिना ब्लाक बचाव में डॉली संचालन करना हो तो डॉली का कार्यभारी लाईन पर डॉली रखने से पहले यह पता लगाकर सुनिश्चित करेगा, कि गाड़ियाँ कहां–कहां हैं, जिनसे उसका सामना होगा।

(ii) जहां घुमाव, कटाव या उतार के कारण 1200 मीटर तक दृश्यता साफ न हो तो डॉली का बचाव सामान्य नियम 15.27 और सहायक नियम 15.27/1 के अनुसार करना चाहिए।

(iii) ऐसे सेक्शन में प्रवेश करने से पहले जहां लाइन की प्रकृति ऐसी हो कि डॉली के कार्यभारी को झंडे वाला व्यक्ति नहीं दिखता है तो डॉली के कार्यभारी को पर्याप्त संख्या में हाथ सिगनलों और बैनर फ्लैगों के साथ गेंगमैनों को लेना चाहिए जो कि सिगनलों को दोहराने के लिए उपयोग में लाये जा सकें।

(iv) जब वर्षा, धूल या तूफान या अन्य कारण से दृश्यता अस्पष्ट हो गयी हो तो डॉली को लाइन से हटा लेना चाहिए और तब तक उसे लाइन पर नहीं रखना चाहिए जब तक कि दृश्यता पर्याप्त न हो जाए।

(v) सहायक नियम 15.18/1 (12) (घ) (1) के अनुसार सूचित किये गये खण्डों पर जब डॉली बिना ब्लाक बचाव के तीक्षण घुमाव कटाव या सुरंग इत्यादि में कार्य करती है, तो सहा. नियम 15.8/1 12 (घ) (ii) (1 से 4) के अनुसार विशेष सावधनियां लेनी चाहिए।

(vi) निम्नलिखित परिस्थितियों में यदि डॉली का संचालन करना हो तो हमेशा ब्लाक बचाव में ही कार्य करेगी :–

(क) यदि आपातकालीन स्थिति में रात के समय कार्य करना आवश्यक हो तो।

(ख) यदि धूल, तूफान कुहरा वर्षा या अन्य कारणों से दृश्यता में बाधा पड़ रहीं हो तो।

(vii) संपूर्ण संचार व्यवस्था भंग हो गई हो या दोहरी लाइन पर जब अस्थायी इकहरी लाईन संचालन चल रहा हो तब किसी भी डॉली को ब्लाक सेक्शन में जाने की अनुमति नहीं देनी चाहिए। यदि अत्यंत आपात कालीन स्थिति में डॉली का कार्य करना आवश्यक हो तो डॉली के कार्यभारी व्यक्ति को सा.नि.15.27 और स.नि.15.27/1 के अनुसार डॉली के बचाव का प्रबंध करना चाहिए और यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि किसी भी समय डॉली की गति 3 कि.मी. प्रं.घं. से अधिक न हो।

(11) <u>डॉली संचालन पद्धति</u> –

(i) एक रेल को ले जाने के लिये दो डॉली का उपयोग करना चाहिए और तीन रेल पैनल को ले जाने के लिए 6 रेल डॉली लगानी चाहिए। प्रत्येक डॉली पर कम से कम 3 व्यक्ति होने चाहिए।

(ii) रेल डॉली को दोहरी लाईन पर बाहर वाली रेल पर चलाना चाहिए। जिससे कि बगल वाली लाइन की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

(iii) ज्यों ही गाड़ी दिखाई पड़े डॉली को शीघ्र ही परिचालित लाइन से लीवर आर्म द्वारा मुक्त कर देना चाहिए। जिससे कि रेल परिचालित लाइन से दूर होकर गिट्टी पर गिर जाये। साथ ही साथ रेल डॉली को इस प्रकार हटा देना चाहिए ताकि अन्य प्रकार की रूकावटें साफ हो जायें जिससे कि गाड़ी सुरक्षित पार हो जाये। उपरोक्त प्रक्रियाओं में सामान्यतः दो मिनट से अधिक समय नहीं लगना चाहिए।

(12) घाट सेक्शन पर रेल डालियों को कार्य करने की अनुमति नहीं है।

15.19. लाल झंडी या बत्ती का दिखाया जाना – प्रत्येक लारी या ट्राली, जब लाइन पर है, दिन के समय लाल झंडी और रात के समय या धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखायी नहीं देता है या सुरंग में, लाल बत्ती दिखायी जायेगी। लाल झंडी या लालबत्ती उन दिशाओं की ओर दिखाई जाएगी जिधर से गाड़ी आ सकती है।

(10) System of working of Dollys -

(a) At night time all dollys must work under block protection.

(b) Working of dollys within station section - Whenever a dolly has to work within Station section, the official-in-charge of the Dolly will advise the Station Master in writing specifying the line and the period during which it will work. The Station Master on duty before authorising taking "Off" of signals for reception and despatch of trains, will personally satisfy himself that the official incharge of the dolly is advised and that the dolly does not foul the path of trains. Button/Slide/Lever collars shall be used on those button/slides/leavers governing the signals of the line on which dolly would be working. The speed of Dolly will not exceed 3 KMPH at any time.

(c) Working Dollys in Block section without Block protection -

(i) Dollys shall normally be worked without block protection. When it is proposed to work dollys outside the station section, without block protection, the official incharge of the dolly shall ascertain the where abouts of trains that he is likely to encounter on the section before he places the dolly on the line.

(ii) Where due to curves, cuttings or gradients, a clear view is not available for a distance of 1200 Meters, the dollys must be protected in accordance with G.R. 15.27 and SR 15.27/1.

(iii) When the nature of the line is such that the flagmen cannot be seen by the person incharge of the dollys, the later must arrange, before entering the section, to take with him sufficient number of Gangmen with hand signals and banner flags so that the required number of flagmen can be provided for repeating the signals to the person in charge of the dollys.

(iv) If the visibility is impaired due to rain, dust, storm, for or any other cause the dolly shall be removed from the line and should not be replaced untill the visibility is adequate.

(v) On the sections enlisted under Rule SR 15.18/1 (12) (d) (i) special percautions should be taken as in SR 15.18/1 (12)(d)-(ii) 1 to 4, when working dollys without block protection due to sharp curves, cuttings tunnels etc.

(vi) Dollys shall invariably be worked under block protection when-

(a) it is necessary during an emergency to work it at night.

(b) the visibility is restricted due to dust, storm, fog, rain or any other causes.

(vii) During total interruption of communications or when TSL working is in force on a Double line section Dollys shall not be allowed to enter a block section. In case of extreme emergency, if it is indispensable to work dollys, the person incharge of dolly should arrange for protection as in G.R. 15.27 and S.R. 15.27/1 and ensure that the speed of the dolly does not exceed 3 KMPH at any time.

(11) Mode of working Dollys-

(i) For carrying of single rail, 2 rail dollys shall be used and for transporting a 3 rail panel 6 number of rail dollys shall be deployed. The minimum number of dollymen shall be 3 (three) per dolly.

(ii) Rail dolly should run on the cess rail in case of double line to ensure safety of adjacent track.

(iii) As soon as the train is sighted, the dolly shall be instantly released by the release lever arm from the running line thus allowing the rail to drop on the ballast shoulder far away from the running line. Simultaneously the rail dolly is turned over and all infringements cleared before the passage of the train. All these operations normally should not take more than 2 minutes.

(12) On Ghat sections, rail dollys are not to be worked.

15.19. Red flag or light to be shown - Every lorry or trolly when on the line shall show a red flag by day and a red light by night, during thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or in a tunnel in the directions from which a train may come.

15.20.ट्राली, लारी या मोटर ट्राली के साज सामान – प्रत्येक ट्राली, लारी या मोटर ट्राली में निम्नलिखित साज सामान होंगे, अर्थात् :–

(क) दो हैंड सिग्नल बत्तियाँ
(ख) दो लाल और दो हरी झंडियाँ (हैंड सिग्नल)
(ग) पर्याप्त संख्या में पटाखे,
(घ) एक जंजीर और एक ताला,
(ड.) रेल के जिस खण्ड पर ट्राली या मोटर ट्राली को चलाना है, उस पर लागू कार्यचालन समय सारणी की एक प्रति साथ ही उसके सभी शुद्धि–पत्र तथा परिशिष्ट, यदि कोई है,
(च) (केवल मोटर ट्राली के लिए) एक मोटर हार्न और एक सर्च लाईट,
(छ) (केवल लारी के लिए) दो रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग) और
(ज) अन्य ऐसी वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस हेतु निर्धारित करे।

टिप्पणीः– ट्राली, लारी या मोटर ट्राली के कार्यभारी अधिकारी के पास निर्धारित साज–सामान के अतिरिक्त एक घड़ी भी होगी।

15.21. कारगर ब्रेक, लारी या मोटर ट्राली लाइन पर तब तक नहीं रखी जायेगी, जब तक कि उसमें उत्तम ब्रेक नहीं लगे हों।

15.22. लारी या ट्राली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति ही उसका कार्यभारी (इंचार्ज) होगा–

(1) विशेष अनुदेशों द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त योग्यता प्राप्त व्यक्ति के सिवाय अन्य कोई व्यक्ति किसी लारी या ट्राली को लाइन पर नहीं रखेगा।
(2) ऐसा योग्यता प्राप्त व्यक्ति लारी या ट्राली के साथ रहेगा। उसके उचित बचाव तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार उसके प्रयोग के लिए जिम्मेदार होगा।

15.23. गाड़ी के साथ जोड़ने का निषेध – कोई लारी या ट्राली किसी गाड़ी के साथ नहीं जोड़ी जायेगी।

15.24. चलाने का समय – साधारणतः लारी केवल दिन में और इतने साफ मौसम में चलाई जायेगी कि सिगनल पर्याप्त दूरी से अच्छी तरह देखा जा सके और यह दूरी कभी भी 800 मीटर से कम नहीं होगी।

15.25. मोटर ट्राली – मोटर ट्राली केवल विशेष अनुदेशों के अनुसार ही चलाई जाएगी।

15.26. लाइन पर ट्राली का बचाव – ट्राली का योग्यता प्राप्त कार्यभारी (इंचार्ज) व्यक्ति किसी स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले सभी आने वाली गाड़ियों का पता ठिकाना सुनिश्चित करेगा और यदि लाइन पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं दिखाई देती है तो :–

(क) इकहरी (सिंगल) लाइन पर दोनों दिशाओं में, या
(ख) दोहरी लाइन पर जिधर से गाड़ी आ सकती है उस दिशा में, वह अपनी ट्राली की रक्षा के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित सावधानियाँ बरतेगा।

15.27. लाइन पर लारी का बचाव –

(1) जब कभी लदी हुई या खाली लारी लाइन पर रखने का प्रस्ताव है तो, गाड़ी संचालन नियमों के अन्तर्गत उस लाइन को, यदि संभव है तो, ब्लाक कर दिया जाएगा किन्तु यह तब, जब इससे गाड़ियों के संचालन में बाधा न पड़े।
(2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय यदि लाइन को इस प्रकार ब्लाक नहीं किया जाता है और खाली अथवा भरी हुई लारी लाईन पर रखी जाती है तो लारी का बचाव निम्नलिखित रूप में की जाएगी, अर्थात्–
    (क) दोहरी लाइन पर, जिस दिशा से गाड़ियां आ सकती हैं उस दिशा में, आवश्यकतानुसार एक या दो व्यक्ति, बड़ी लाइन पर लारी से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन एवं छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल पथ के आर–पार रोक पताका (बैनर फ्लैग) लिए रहेंगे और एक अन्य बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक हाथ सिगनल दिखाता रहेगा, अथवा

15.20. Equipment of trolly, lorry or motor trolly - Each trolly, lorry or motor trolly shall have the following equipment -

(a) Two hand signal lamps.

(b) Two red and two green hand signal flags,

(c) Sufficient supply of detonators,

(d) A chain and a padlock,

(e) a copy of the Working Time Table and all correction slips and appendices, if any, in force on that section of the railway over which to trolly, lorry or motor trolly is to run,

(f) a motor horn and a search light (for motor trolly only),

(g) two banner flags (for lorry only), and

(h) such other articles as may be prescribed by the Railway Administration in this behalf.

Note : The Official-in-charge of the trolly, lorry or motor trolly shall also be in possession of a watch in addition to the prescribed equipment.

15.21. Efficient brakes - No lorry or trolly shall be placed on the line unless it is fitted with efficient brakes.

15.22. Qualified person to be incharge of lorry or trolly when on the line.

(1) No lorry or trolly shall be placed on the line except by a qualified person appointed in this behalf by special instructions.

(2) Such qualified person shall accompany the lorry or trolly, and shall be responsible for its proper protection and for its being used in accordance with special instructions.

15.23. Attachment to train prohibited - No lorry or trolly shall be attached to a train.

15.24. Time of running - A lorry shall ordinarily be run only by day and when the weather is sufficiently clear for a signal to be distinctly seen from an adequate distance, which shall never be less than 800 meters.

15.25. Motor Trolly - A motor trolly shall only be run in accordance with special instructions.

15.26. Protection of trolly on the line - The qualified person in charge of a trolly shall, before leaving a station, ascertain the whereabouts of all approaching trains, and shall, when a clear view is not obtainable for an adequate distance.

(a) On a single line, in both directions, or

(b) On a double line, in the direction from which trains may approach, take such precautions for the protection of his trolly as may be prescribed by special instructions.

15.27. Protection of lorry on the line -

(1) Whenever it is proposed to place a lorry, whether loaded or empty on the line, the line shall if it is possible to do so, without interference with the working of trains, be blocked under the rules for working of trains.

(2) Except under approved special instructions, when the line has not been so blocked and a lorry whether loaded or empty is placed on the line, the lorry shall be protected.

(a) On double line, by one or two men as required, at a distance of 600 meters on the Board Gauge and 400 meters on the meter Gauge and the Narrow Gauge, carrying a banner flag across the track and another man plainly showing a Stop hand signal at a distance of not less than 1200 meters on the Broad Gauge and 800 meters on the Meter Gauge and the Narrow Gauge from the lorry in the direction from which trains may approach, or

(ख) इकहरी लाइन पर, लारी के आगे और पीछे एक या दो व्यक्ति आवश्यकतानुसार बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर एवं छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल पथ के आर–पार रोक पताका (बैनर–फ्लैग) लिए रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति दोनों तरफ बड़ी लाइन पर लारी से कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तौर पर रोक हाथ सिगनल दिखाता रहेगा।

(3) लारी से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर लाइन एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर ऐसे आगे या पीछे चलने वाले प्रत्येक व्यक्ति को पटाखे दिए जाएंगे और ज्यों ही लारी सामान लादने या उतारने के लिए खड़ी होगी अथवा ज्यों ही कोई गाड़ी आती दिखाई देगी, त्यों ही वह आदमी लाइन पर 10–10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे रख देगा और रोक हाथ सिगनल दिखाता रहेगा।

(4) ज्यों ही लारी आकर रुके या कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दें, त्यों ही एक या एक से अधिक रोक पताका उठाने वाला व्यक्ति उस पताका का रेल–पथ के आर–पार गाड़ देगा और रोक हाथ सिगनल दिखाता रहेगा।

(5) ऐसी सभी दशाओं में जब आगे या पीछे झंडे लिये हुए व्यक्ति लारी से दिखाई नहीं देते हैं तो उनका सिगनल दोहराने के लिए बीच में अतिरिक्त झंडे वाले तैनात किए जाएंगे।

(6) जब तक लारी के कार्यभारी (इंचार्ज) कर्मचारी से झंडे वालों को रोक सिग्नल को पटाखें हटाने का आदेश नहीं मिलता, तब तक उन्हें हटाया नहीं जायेगा।

स.नि.15.27 / 1. <u>लाइन पर लारी का बचाव</u> – जब ब्लाक बचाव के बिना खाली या भरी हुई लारी लाइन पर रखी जाती है तब लारी का बचाव निम्नलिखित रूप में किया जायेगा :–

(क) दोहरी लाइन पर जिस दिशा से गाड़ी के आने की संभावना हो उस दिशा की ओर 2 व्यक्तियों द्वारा बचाव किया जायेगा जो बड़ी लाइन पर लारी से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन एवं छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल पथ के आर पार 2 मीटर ऊँचे डंडे में लगी हुई जाम झंडी (बैनर फ्लैग) पकड़े खड़े रहेंगे और एक दूसरा व्यक्ति बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट रूप से खतरे का हाथ सिगनल दिखाते हुए खड़ा रहेगा। अथवा

(ख) इकहरी लाइन पर लारी के आगे और पीछे दो व्यक्ति बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा मीटर एवं छोटी लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल पथ के आर पार 2 मीटर ऊँचे डंडे में लगी हुई जाम–झंडी (बैनर फ्लैग) पकड़े हुए खड़े रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा मीटर लाइन एवं छोटी लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट रूप से लारी से दोनों ओर खतरे का हाथ सिगनल दिखाते हुए खड़ा रहेगा।

(ग) लारी से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा मीटर एवं छोटी लाइन पर लारी से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर ऐसे आगे या पीछे चलने वाले प्रत्येक व्यक्ति को पटाखे दिये जायेंगे और जैसे ही लारी किसी भी कारणवश खड़ी हो जाए अथवा कोई गाड़ी आती दिखाई दे वैसे ही आदमी लाइन पर 10–10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे रख देगा और खतरे का हाथ सिग्नल दिखाता रहेगा।

(घ) ज्यों ही लारी रूक जाए या कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे त्योंही जामझंडी लेकर चलने वाले व्यक्ति जामझंडी (बैनर फ्लैग) को रेल पथ के आर पार तुरन्त लगा देंगे और खतरे का हाथ सिग्नल दिखाते रहेंगे।

(ड.) जब तक लारी के कार्यभारी पदाधिकारी से झंडी वाले को खतरे के सिगनल और रखे हुये पटाखों को हटाने का आदेश नहीं मिल जाता तब तक इन्हें हटाया नहीं जायेगा।

(च) जब लाइन ऐसी बनी हो कि लारी का कार्यभारी व्यक्ति झंडी वाले को देख न सके तो सेक्शन में प्रवेश करने के पहले लारी का कार्यभारी व्यक्ति को अपने साथ पर्याप्त संख्या में गैंगमैनों को हाथ सिग्नलों सहित अवश्य ले जाना चाहिए जिस से लारी के कार्यभारी व्यक्ति को सिग्नलों को दोहराने के लिए आवश्यक संख्या में झंडी वालों की व्यवस्था हो सके।

(छ) ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लारी के ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने एवं बाहर होने के समय की इन्ट्री करेंगे।

15.28. लारियाँ या ट्रालियाँ जो प्रयोग में न हों – जब लारी या ट्राली का प्रयोग नहीं किया जा रहा हो, तब वह लाइन से अलग रख दी जाएंगी और उसके पहिये जंजीर और ताले से जकड़ कर बाँध दिए जाएंगे।

(b) On single line, by one or two men as required, following and preceding the lorry at a distance of 600 meters on the Broad Gauge and 400 meters on the Meter Gauge and the Narrow Gauge, carrying a banner flag across the track and another man plainly showing a Stop hand signal at a distance of not less than 1200 meters on the Broad Gauge and 800 meters on the Meters Gauge and the Narrow Gauge from the lorry on either side.

(3) Each man so following or preceding the lorry at a distance of 1200 meters on the Broad Gauge and 800 meters on the meter Gauge and the Narrow Gauge shall be provided with detonators and place three on the line, 10 meters apart, immediately the lorry comes to a stand for the purpose of either unloading or loading or should any train be seen approaching, and continue to display the Stop hand signals.

(4) The man or men carrying the banner flag shall immediately fix the banner flag across the track immediately the lorry comes to a stand or a train is seen approaching and continue to display the Stop hand signal.

(5) In all cases where the Flagmen in advance or in rear cannot be kept in view from the lorry. additional intermediate Flagmen shall be posted to relay the signals.

(6) The Stop Signals and detonators shall not be removed until the Flagmen have received the orders to withdraw them from the official-in-charge of the lorry.

S.R. 15.27/1. Protection of Lorry on the line - When a lorry, whether loaded or empty, is placed on the line, without block protection, the lorry shall be protected :

(a) On double line, by two men at a distance of 600 meters on Broad Guage and 400 Meters in M.G. & N.G. carrying a banner flag held with staff of 2 meters height across the track and another man plainly showing a danger hand signal at a distance of not less then 1200 meters on B.G. and 800 meters on M.G. & N.G. from the lorry in the direction from which trains may approach.

(b) On a single line, by two men, following and preceding the lorry at a distance of 600 meters on B.G. and 400 meters on M.G. & N.G. carrying a banner flag held with staff of 2 meters height across the track and another man plainly showing a danger hand signal at a distance of not less than 1200 meters on B.G. and 800 meters on M.G. & N.G. from the lorry on either side.

(c) Each man so following or preceding the lorry at distance of 1200 meters on B.G. and 800 meters on M.G. & N.G. shall be provided with detonators and place three on the line 10 meters apart immediately the lorry comes to a stand for any purpose or should any train be seen approaching, and continue to display the danger hand signal.

(d) The men carrying the banner flag shall immediately fix the banner flag across the track immediately the lorry comes to a stand or a train is seen approaching, and continue to display the hand danger signal.

(e) The danger signals and detonators shall not be removed until the flagmen have received the orders to withdraw them from the official in charge of the lorry.

(f) When the nature of the line is such that the flagmen cannot be seen by the person in charge of the lorry, the latter must arrange, before entering the section, to take with him sufficient gangmen with hand signals so that the required number of flagmen can be provided for repeating the signals to the person in charge of the lorry.

(g) Station Masters at both ends of the block section enter remarks in the Train Signal Register showing the time at which the lorry entered and cleared the block section.

15.28. Lorries and trollies out of use - A lorry or trolly when not it use, shall be placed clear of the line, and the wheels thereof be secured with a chain and padlock.

अध्याय — 16

समपार (लेबिल क्रासिंग)

16.01. सिगनलों की जानकारी – किसी व्यक्ति को फाटकवाला तब तक नियुक्त नहीं किया जायेगा जब तक उसे सिगनलों की जानकारी न हो।

स.नि.16.01/1. गेटमैन सक्षमता प्रमाणपत्र – बिना सक्षमता प्रमाण पत्र के किसी भी व्यक्ति को फाटकवाले की जगह कार्य करने के लिए नियुक्त नहीं किया जायेगा जब तक कि उसके पास सक्षमता प्रमाणपत्र न हो। यह प्रमाणपत्र अधोलिखित निर्देश तत्वों के अनुसार जारी किये जायेंगे –

(क) प्रत्येक फाटकवाले की यथास्थिति खण्ड अभियंता (रेलपथ) अथवा यातायात निरीक्षक (जो संबंधित हो) द्वारा परीक्षा ली जायेगी और स्वतंत्र रूप से काम पर लगाने के पहले उसे निम्नलिखित फार्म पर सक्षमता प्रमाणपत्र दिया जायेगा जो 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा।

सक्षमता प्रमाणपत्र

प्रमाणित किया जाता है कि मैने श्री ..... पुत्र श्री ..... समपार फाटक संख्या ..... पर गेटमैन की ड्यूटी संबंधी परीक्षा ली है। वह इस फाटक पर उपलब्ध कराये गये हाथ सिगनल, पटाखा सिगनल और अन्य संरक्षा उपकरणों के प्रयोग से परिचित है। वह इस फाटक पर किसी असामान्य स्थिति में अपनायी जाने वाली कार्यविधि से भी अवगत है। यह प्रमाणपत्र जारी होने की तिथि से 3 वर्षो के लिए मान्य होगा।

स्थान .....
दिनांक ..... हस्ताक्षर .....
पदनाम .....
यातायात निरीक्षक/खण्ड अभियंता (रेलपथ)

(ख) उपर्युक्त प्रमाणपत्र के अलावा प्रत्येक गेटमैन को प्रारंभिक/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम उत्तीर्ण कर लेने पर प्रभारी अनुदेशक, प्रशिक्षण विद्यालय द्वारा प्रमाणपत्र दिया जायेगा।

(ग) फाटक पर काम करने के सम्बन्ध में केबिन मास्टर/केबिनमैन/लीवरमैन की सक्षमता की जांच क्षेत्रीय प्रशिक्षण केंद्र/मंडल प्रशिक्षण केंद्र में की जानी चाहिए एवं उनके सक्षमता प्रमाणपत्र पर गेट के परिचालन/संचालन की सक्षमता भी संलग्न की जानी चाहिए।

16.02. साज सामान देना तथा उनकी देखभाल – प्रत्येक फाटक वाले को :–

(क) दिन और रात्रि के हैंड सिग्नल, पटाखे और अन्य निर्धारित साज सामान दिए जायेंगे, तथा

(ख) इन सिग्नलों, पटाखों और अन्य साज सामान को वह सही हालत में तथा प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

16.03. सड़क यातायातः–

(1) इस विषय में इन नियमों द्वारा अनुमत विशेष अनुदेशों के अधीन रहते हुए, हर समपार पर रेल लाइन के सभी फाटक सामान्य यातायात के लिए हर समय बन्द और मजबूती से बांध कर रखे जायेंगे। ये तभी खोले जाएंगे जब इन्हें सड़क सामान्य यातायात के आने–जाने के लिए खोलना आवश्यक और सुरक्षित हो।

परंतु कोई भी रेल प्रशासन किसी विशेष समपार या किसी वर्ग विशेष के समपार के लिए समय समय पर विशेष अनुदेश जारी कर सकता है और इस प्रकार के विशेष अनुदेशों द्वारा किसी भी समपार अथवा किसी वर्ग विशेष के समपार के फाटकों को सड़क यातायात के लिए सामान्यतः खुला रखने की अनुमति दे सकता है और ऐसे समपार के लिए वे शर्तें निर्धारित कर सकता है जिनके अधीन किसी गाड़ी या गाड़ियों के आने जाने या किसी अन्य रेल परिचालन के लिए फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द रखे जाएंगे और ऐसे सभी विशेष अनुदेश, जब तक कि उन्हें निरस्त नहीं कर दिया जाता अथवा हटा नहीं दिया जाता, अधिनियम की धारा 60 के प्रावधान के अर्थ में तथा उनके अधीन, जहां तक कि उन्हें जारी करने वाले रेल प्रशासन का संबंध है, साधारण नियम समझे जाएंगे।

CHAPTER-XVI

LEVEL CROSSINGS

16.01. Knowledge of signals - No person shall be appointed to be a Gateman unless he has a knowledge of signals.

S.R.16.01/1. Gateman Competency Certificates - No person shall be appointed to work as a Gateman unless he is in possession of a certificate of competency. This certificate shall be issued as per the guidlines given below :

(a) Every Gateman shall be tested by SE (Engg.) or Traffic Inspector as the case may be, and issue a certificate of competency in the from given below before he is put to work independently which shall be valid for a period to three years.

CERTIFICATE OF COMPETENCY

Certified that I have examined Shri ..... s/o ..... in his duties of Gateman at level crossing gate no. ..... He is also conversant in the use of hand signals, detonators and other safety equipment provided at this gate. He is also conversant with the procedure to be adopted during abnormal conditions at this gate. This certificate is valid for three years from the date of issue.

Place .....
Date .....

Signature .....
SE (Engg)/TI

IndiaCode

(b) In addition to the above certificate, every Gateman shall be issued a certificate of training by the instructor in charge of the Training School after passing initial/ refresher course.

(c) The competency of Cabinmaster/Cabinman/Leverman regarding working of the gate should be checked at ZTC/DTC. The competency certificate should include their competency regarding operation/working of the gate also.

16.02. Supply and care of equipment - Every Gateman shall -

(a) be supplied with day and night hand signals, detonators, and other prescribed equipment, and

(b) keep such signals, detonators and other equipment in proper order and ready for use.

16.03. Road Traffic -

(1) Subject to such special instructions in that behalf as are permitted by these rules, all gates at level crossings shall be kept constantly closed and securely and fastened across the thorough fare on both sides of the railway and shall only be opened when it is necessary and safe to open them for the passage of road traffic:

Provided that any Railway administration may from time to time issue special instructions for any particular level crossing or class of level crossing and may by such special instructions permit the gates at any level crossing or class of level crossing to be normally kept open to road traffic and may therein prescribe the conditions under which gates are to be kept closed against road traffic for the passages of a train or trains or for the purposes of any other railway operation; and all such special instructions so long as they be not cancelled or superseded shall for the purposes only of the Railway Administration issuing the same be deemed to be General Rules within the meaning and subject to the provision of section 60 of the Act.

(2) यदि किसी कारण वश रेल के दोनों ओर समपार पर स्थित गेट को बंद नहीं किया जा सकता हो तो वहां पहुंचने वाली गाड़ी को रोकने के लिए सा.नि.16.06 में अधिकथित अनुबंधों के अनुसार कार्यवाही की जाए।

(3) जहां समपार पर फाटक वालों की व्यवस्था की गई है, वहां जब कभी सड़क यातायात के लिए समपार खोला जाता हो और कोई गाड़ी आ रही हो तो वे उसे रोक हाथ सिगनल दिखाने के लिए तैयार रहेंगे।

(4) जिस समपार पर रात्रि की ड्यूटी पर किसी फाटक वाले की विशेष व्यवस्था नहीं है तो वहां फाटक पर, विशेष अनुदेशों के अधीन रहते हुए, रात्रि के समय ताला बन्द रहेगा और वे विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति में, सड़क यातायात को पार करने के लिए ही खोले जाएंगे।

स.नि.16.03/1.

(क) समपार फाटकों के कार्य करने के तरीके से संबंधित विस्तृत अनुदेश स्टेशन संचालन नियमों में शामिल किये जायेंगे चाहे वे फाटक स्टेशन सीमा में हो या ऐसे इंजीनियरिंग फाटक जिनका स्टेशन केबिन के साथ टेलीफोन संचार संबंध हो। सभी गेट संचालन के अनुदेश चाहे यातायात के हो या इंजीनियरिंग के वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक एवं वरिष्ठ मंडल अभियंता द्वारा हस्ताक्षरित किये जायेंगे। इन्टर लाक्ड गेट के संचालन अनुदेशों पर वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, वरिष्ठ मंडल अभियंता एवं वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे। अंग्रेजी के साथ–साथ हिन्दी भाषा में भी संचालन अनुदेशों की हस्ताक्षर की हुई प्रति समपार फाटक पर उपलब्ध रहनी चाहिए।

(ख) सामान्यतः सभी नान इण्टर लाक्ड गेट सड़क यातायात के लिये बंद रखे जायेंगे। ब्रान्च लाइनों के लेवल क्रासिंग गेट, जहां सड़क यातायात बहुत अधिक है एवं रेल यातायात कम है वहां इन फाटकों को सड़क यातायात के लिये खुला रखा जा सकता है यदि निम्नशर्तों की संतुष्टि हो सके तो–

(i) समपार फाटक उपनगरीय खण्ड पर नहीं होने चाहिए।

(ii) सभी समपार फाटक साथ–साथ ऊपर उठने वाले अवरोधकों (लिफ्टिंग बैरियर) से सुसज्जित होने चाहिए सिवाय उन समपार फाटकों के जो ब्रान्च लाइनों पर हैं और जहां ऊपर उठने वाले अवरोधक लगाना आवश्यक नहीं है।

(iii) संबंधित खण्ड स्वचल ब्लाक सिगनलिंग वाला नहीं होना चाहिए।

(iv) समपार फाटक पर स्टेशन मास्टर से सम्पर्क बनाये रखने के लिये टेलीफोन की व्यवस्था होनी चाहिये और यह पद्धति होनी चाहिये कि गेट मेन से स्टेशन मास्टर गेट बंद होने की सुनिश्चितता के लिये प्राइवेट नम्बर ले।

(v) समपार फाटक पर रेलवे लाइन सीधी होनी चाहिये जिससे आती हुई गाड़ी दोनों दिशाओं में दूर से दिखाई दे।

(vi) जब फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हो तो दिन में लाल झण्डी बैनर फ्लैग और रात के समय लाल प्रकाश समपार फाटक दोनों ओर से आती हुई गाड़ियों को दिखाना चाहिए।

(vii) समपार फाटक के दोनों ओर पर्याप्त दूरी पर सीटी बोर्ड होना चाहिये जिससे सड़क उपयोग करने वाले लोगों को आती हुई गाड़ी का लोको पायलट श्रव्य चेतावनी दे सके।

(ग) जहां समपार फाटकों पर विशेष रूप से रात्रि पाली के लिए फाटक वाला नहीं दिया गया है वहां दिन पाली का फाटक वाला अपनी ड्यूटी के पश्चात फाटक को बंद कर ताला लगायेगा और संबंधित केबिन/स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर देगा तथा चाभियाँ अपने पास रखेगा। यातायात फाटक पर फाटक वाला यह सुनिश्चित करने के बाद कि फाटक बंद और तालित है अपना प्राइवेट नंबर स्टेशन मास्टर को देगा एवं चाभियाँ स्टेशन मास्टर के पास जमा करेगा। उसी प्रकार जब दिन पाली में फाटक वाला अपनी ड्यूटी करने आये उसे अपना प्राइवेट नंबर संबंधित केबिन/स्टेशन मास्टर को इस आश्वासन स्वरूप देना चाहिए कि उसने ड्यूटी पुनः ग्रहण कर ली है।

उपरोक्त प्रकार के गेटों का प्रतिवर्ष पुनर्वीक्षण किया जाना चाहिए एवं उन पर आवश्यक सुविधायें उपलब्ध कराने के साथ ही गेट को "क" श्रेणी में उच्चीकृत करने का प्रयास करना चाहिए।

टेलीफोन खराब होने पर/रात्रि के समय/धुन्ध एवं कुहरे के समय दृश्यता कम होने पर इन गेटों को सड़क यातायात के लिए बंद रखा जायेगा। गेट खोलने की आवश्यकता होने पर जब कोई गाड़ी न हो केवल तभी खोला जा सकेगा।

(2) If for any reasons, the gates at level crossing can not be so closed/fastened across the thorough fares on both sides of the track, action to prevent the approaching trains, if any, from running in to the gate may be taken in accordance with stipulations laid down under General Rules 16.06

(3) Gatemen, where provided, shall, at all level crossings be prepared, whenever such level crossings be open to road traffic, to show a Stop hand signal to any approaching train.

(4) Where to Gateman is specially provided for night duty at a level crossing, the gates thereat shall, subject to special instructions, be locked at night and opened only to pass road traffic in such manner as may be prescribed by special instructions.

S.R. 16.03/1.

(a) The detailed working instructions of level crossing gates including its normal position will be incorporated in the Station working Rules in respect of level crossing gates, which are situated within station limits and also of those engineering gates, which are provided with telephonic communication with the station. all the gate working instructions, including Traffic and Engineering gates will be signed by Sr. DOM & Sr. DEN.

In case of interlocked gates the gate working instructions will be signed by Sr. DOM, Sr. DEN and Sr. DSTE. In addition to English version a signed copy of the instructions in Hindi language should be available at the level crossing gates.

(b) The normal position of all non-interlocked gates will be closed to road traffic. In case of branch line, gates where road traffic has increased and rail traffic is less may be kept open to road traffic provided the following conditions are satisfied.

(i) The level crossing should not be on a suburban section.

(ii) All level crossing should be equipped with lifting barriers except those located on Branch lines where provision of lifting barrier need not be insisted upon.

(iii) The section concerned should not have automatic block signalling.

(iv) The level crossing should be provided with a telephonic connection with the Station Master and should have a system of obtaining private number from Gateman in token of having closed the gate.

(v) The railway track at the level crossing should be straight on either side to afford a clear view of an approaching train.

(vi) As long as the gate is kept open for road traffic a red flag by day time and a red light during night should be displayed towards the approaching train on either side of the level crossings.

(vii) The level crossing shall be provided with Whistle Board on either side at an adequate distance to enjoin the Loco Pilot of approaching train to give audible warning of the approach of train to the road users.

(c) When no Gateman is specially provided for night duty at a level crossing, the gates there at shall be closed and locked against road traffic by the Gateman of day duty after his duty hours and should give his private number to the station/cabin concerned and the key should be kept with the Gateman only.

In a traffic gate, such Gateman should give his private number after ensuring the closure and padlocking of gate and hand over the keys to the Station Master concerned. Likewise, while the Gateman resumes his duty at the gate in the day time, he should give his private number to the station/cabin concerned as an assurance of having resumed duty.

Review of such level crossings should be taken every year and attempts should be made to provide necessary, facilities and upgrade them to 'A' class at the earliest.

All gates shall be closed for road traffic in the event of failure of telephone or during night and also, it the visibility is impaired due to rain, thick, foggy or tempestuous weather and shall be opened only when necessary, provided no train is approaching.

(घ) जहां रात में रेल यातायात नहीं है वहां दिन पाली वाला गेटमैन अपनी ड्यूटी के बाद गेट को सड़क यातायात के लिए खुला छोड़कर जा सकता है। गेट छोड़ने से पूर्व गेटमैन इसकी अनुमति नियंत्रक स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर के आदान–प्रदान के द्वारा लेगा। स्टेशन मास्टर ऐसी अनुमति देने से पूर्व यह सुनिश्चित करेगा कि ब्लाक सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है। गेट की चाभी गेटमैन द्वारा रखी जायेगी। गेटमैन जब दिन के समय ड्यूटी पर आयेगा तब ड्यूटी पर आने की सूचना नियंत्रक स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर के आदान–प्रदान के द्वारा देगा। स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन में गाड़ी संचालन पुनः आरम्भ करने से पहले गेटों पर गेटमैन की उपलब्धता सुनिश्चित करेगा।

स.नि.16.03/2. स्टेशन सीमा के अंदर स्थित समपारों और जो इंजीनियरिंग समपार फाटक स्टेशन सीमा के बाहर स्थित है किन्तु टेलीफोन संचार की व्यवस्था है उनके लिए विशेष अनुदेश स्टेशन संचालन नियमों में सम्मिलित किये जायेंगे। यह अनुदेश इंजीनियरिंग विभाग द्वारा वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक और वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर के पूर्व अनुमोदन से सेक्शन के वरिष्ठ मंडल इंजीनियर के हस्ताक्षर के अधीन तैयार किये जायेंगे। कोई समपार चाहे स्टेशन सीमा के अंदर हो या बाहर, यदि स्टेशन से संचार व्यवस्था हो तो कार्यविधि का उल्लेख विशेष अनुदेशों में अवश्य किया जाना चाहिए। समपार और स्टेशन/केबिन के बीच संचार व्यवस्था विफल हो जाने की स्थिति में फाटक वाले/स्टेशन मास्टर द्वारा जो कार्यवाही की जानी है उसका उल्लेख ऐसे नियमों/अनुदेशों में अवश्य किया जाना जायेगा। इन नियमों/स्टेशन संचालन नियमों से सम्बद्ध उद्धरणों की एक प्रति ऐसे समपार फाटक की गुमटी में टांगी जानी चाहिए। जहां फाटक वाला नियुक्त है।

स.नि.16.03/3. गेटों को खोलने/बंद करने से सम्बन्धित प्रत्येक इंट्री को गेटमैन अलग से उपलब्ध करायी गयी "गेट लॉग बुक" में करेगा जब कि स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर सम्बन्धित इंट्री लॉग बुक/ट्रेन सिगनल रजिस्टर में करेगा।

स.नि.16.03/4. कर्मचारी वाले समपार फाटक के कार्य संचालन से सम्बन्धित नियम परिशिष्ट–'क' में दिये गये हैं।

16.04. पार होने वाली गाड़ियों को फाटक वाला ध्यान से देखे – यदि विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, तो फाटक वाला पार होने वाली सभी गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यक कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि.16.04/1. सभी समपार फाटकों के फाटकवालों को चाहिए कि वह दिन में लिपटी हुई लाल और हरी झंडियाँ क्रमशः दायें और बायें हाथ में लेकर अथवा रात में सफेद हाथ सिग्नल बत्ती रेल पथ की ओर दिखाते हुए सावधानीपूर्वक रेलपथ की ओर मुंह किये फाटक/गुमटी पर खड़ा रहे। वह सभी गुजरने वाली गाड़ियों को उनकी असामान्य स्थिति, जैसे गर्म धुरी, लटकती जंजीर, जलता वाहन/वैगन, लोड का खिसकना आदि को सावधानी पूर्वक देखेगा और गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को चेतावनी देने के लिए तुरंत खतरे का सिगनल दिखाएगा।

16.05. पहियों की कोर (फ्लेन्ज आफ व्हील्स) के लिए चैनल – फाटकवाला पहियों की कोर के लिए नाली साफ रखेगा।

स.नि.16.05/1. <u>समपार फाटक पर सड़क की सतह का रख–रखाव</u> – उन समपार फाटकों पर जहां फाटक वाले तैनात हैं सड़क की सतह का रख–रखाव रेल पथ गैंग द्वारा किया जायेगा। सड़क की सतह पर पानी छिड़कने, उसकी कुटाई करने तथा पहियों की कोरों के लिए रेल लाइन एवं चेक रेल के बीच वाली नालियों को साफ रखने का कार्य फाटक वाले द्वारा किया जायेगा।

उन समपार फाटकों के मामलें में जो लीवरमैन/केबिन मैन या स्टेशनों द्वारा नियुक्त प्वाइंट्समैन/पोर्टर द्वारा परिचालित किये जाते हैं पहिये की कोरों के लिये रेल लाईन और चेक रेल के बीच वाली लाइन साफ रखने का कार्य चाबी वाले द्वारा और सड़क की सतह का रख–रखाव उस पर पानी छिड़कने और उसकी कुटाई करने का काम स्थाई रेल गैंगो द्वारा किया जायेगा।

(d) Where there is no rail traffic during night, the gateman of day duty, after his duty hours may leave the gate open for road traffic, Before leaving the gate, the gateman will ask permission to do so from the controlling station Master under exchange of private number, Station Master will give such permission only after ensuring that there is no train in the block section. Keys of gate lodge will be kept by gateman, Likewise, while the gateman resumes his duty at a gate in the day time, he will exchange private number with the controlling Station Master as an assurance of having resumed duty. Station Master will ensure the availability of gateman at the gates in the section before resumption of train working in the block section.

S.R.16.03/2. Special instructions shall be embodied in the station working rules for level crossings situated within the station limit and also for those engineering level crossing gates, which are situated outside station limits but provided with telephone communications. These instructions shall be framed by engineering branch signed by Sr. DEN with prior approval of Sr. DOM and Sr. DSTE, If any communication is provided between station and level crossing whether situated within or outside station limits, procedure to be followed must be laid down in the special instructions. Action to be taken by the Gateman/SM in the event of failure of communication between the level crossing and the station/cabin should specially be maintained in such rules/instructions. A copy of these rules/relevant extract from the Station Working Rule should be hung, up at the gate lodge at manned level crossing.

S.R.16.03/3. All entries regarding opening/closing of the gate should be recorded by the Gateman in a seprate Log Register, Whereas Station Master/Cabinmaster will work the entries in their Log/Train Signal Register.

S.R. 16.03/4. Working instructions for mannned level crossing is given in Appendix 'A'

16.04. Gateman to observe passing trains - Except where otherwise prescribed under special instructions, the Gateman shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.

S.R.16.04/1.The Gateman at all level crossing gates should stand alternatively at the gate lodge side facing to the track with furled red and green flags during day in right and left hands respectively and at night hold the hand signal lamp with the white light pointing towards the track. He shall watch all passing trains to see any unusual condition like hot axle, chain hanging, any vehicle/wagon on fire, load-shifted etc. and take prompt action to warn the Loco Pilot and Guard of the train while showing danger hand signal and blow whistle also.

16.05. Channel for flange of wheels - The Gateman shall see that the channel for the flange of the wheels is kept clear.

S.R. 16.05/1. Maintenance of road surface at Level crossing gates - In case of level crossing gates where Gate men are provided, the maintenance of the road surface will be done by Permanent way gangs and the watering and ramming of road surface and keeping clear of the channel for flange of wheels will be done by the Gateman.

In the case of level crossing gates, which are operated by Lever men/Cabin men of the nearby cabins, or by Points men deputed from the stations, the clearing of the channel for flange of wheels shall be done by Key man and maintenance of road surface. watering and ramming will be done by the Permanent Way gangs.

16.06. समपार (लेवल क्रासिंग) पर खराबियां – यदि कोई फाटक या उसके बंधक (फास्टनिंग) या फाटक से संबंधित कोई स्थावर सिग्नल खराब हो जाता है तो फाटक वाला :–

(क) यदि संभव हो तो गेट को सड़क (रोड) यातायात के लिये बंद कर देगा।

(ख) फाटक बंद करने के पश्चात ही हाथ सिग्नल दिखाकर फाटक से पास होने (गुजरने) वाली गाड़ी को पार करायेगा।

(ग) यदि किसी कारण से फाटक बन्द न हो सके तो बैनर फ्लैग या लेविल क्रासिंग झंडियों का प्रयोग इस प्रकार से किया जाये कि आने वाली गाड़ी गेट के पास खड़ी हो सके एवं गाड़ी के खड़े हो जाने के पश्चात् ही उसे हाथ सिग्नल दिखाया जायेगा।

(घ) अपने वरिष्ठ अधिकारी को या निकटतम गैंगमैन को इसकी रिपोर्ट देगा।

स.नि.16.06/1. <u>फाटक सिगनल का खराब होना</u> –

(क) यदि स्टेशन सीमा के बाहर स्थित किसी समपार फाटक का "G" मार्कर लगा हुआ फाटक सिग्नल खराब हो जाय तो उसे ऑन स्थिति में रखा जायेगा और रात में रोशनी जलती रहेगी। आने वाली गाड़ी का लोको पायलट जब 'G' मार्कर लगे हुए फाटक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में देखे तो एक लम्बी सीटी बजायेगा और अपनी गाड़ी सिग्नल के पीछे रोक देगा। यदि दिन में 1 मिनट और रात में 2 मिनट रुकने के बाद सिग्नल 'ऑफ' नहीं हो जाता है तो उसे अपनी गाड़ी को सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ाना चाहिए और समपार फाटक के पहले फिर रुक जाना चाहिए। सड़क यातायात के लिए फाटक को बन्द करने और उसमें ताला लगाने के बाद फाटकवाला गाड़ी को समपार फाटक पार कराने के लिए हाथ सिग्नल दिखाएगा। फाटकवाले की अनुपस्थिति में यह कार्य इंजन कर्मीदल के किसी एक व्यक्ति द्वारा किया जायेगा।

(ख) यदि अस्वचल (नान आटोमेटिक) सिग्नलवाले क्षेत्र में, समपार फाटक का कोई सिग्नल जिसमें "G" मार्कर न लगा हो खराब हो जाए, तो इसे 'ऑन' स्थिति में रखा जायेगा तथा रात में रोशनी जलती रहेगी। आने वाली गाड़ी का लोको पायलट जब ऐसे फाटक सिगनल को बगैर "G" मार्कर के "ऑन" स्थिति में देखे, तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे रोक देगा तथा फाटकवाले का ध्यान आकर्षित करने के लिए इंजन की सीटी बजायेगा। सड़क यातायात के लिए फाटकों को बंद करने और उनमें ताला लगाने के बाद फाटकवाला सिगनल की ओर बढ़ेगा, लोको पायलट को खराबी की रिपोर्ट देगा और गाड़ी को पायलट करके समपार फाटक से पार करायेगा।

(ग) उपर्युक्त पैरा (क) और (ख) में उल्लिखित फाटक सिग्नलों के संबंध में पहली गाड़ी का लोको पायलट अगले स्टेशन पर गाड़ी को रोकेगा तथा ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को खराब सिग्नल की रिपोर्ट देगा। जब सिग्नल 'ऑफ' स्थिति में खराब हो जाए तो स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन को इसकी सूचना देगा। पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों को रोकेगा और सतर्कता आदेश जारी करेगा।

स.नि.16.06/2 इंटरलॉक्ड समपार फाटक के बूम टूट जाने की दशा में स्लाइडिंग बूम समपार बचाव की आपातकालीन व्यवस्था है जबकि डबल इलेक्ट्रिक लिफिटंग बैरियर व्यवस्था में एक अतिरिक्त बूम (ई. एल बी) उपलब्ध कराया गया है। संबंधित स्टेशन संचालन नियम में इसकी कार्यविधि का विस्तृत वर्णन है।

16.07. समपार (लेवल क्रासिंग) पर अवरोध – प्रत्येक फाटकवाला लाइन पर कोई अवरोध देखते ही उसे तुरंत हटा देगा अथवा यदि वह ऐसा नहीं कर सकता तो वह :–

(क) यह सुनिश्चित करेगा कि यदि फाटक की रक्षा के लिए स्थावर सिग्नल लगे हैं तो वह 'ऑन' रहें।

(ख) रोक (स्टाप) हैंड सिग्नल दिखाएगा और आने वाली गाड़ियों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, तथा

(ग) नियम 3.62 के अनुसार अवरोध की रक्षा करेगा।

16.08. गाड़ी का विभाजन – यदि कोई फाटक वाला देखता है कि कोई गाड़ी विभाजित हो गई है, तो वह लोको पायलट को रोक (स्टाप) हैंड सिग्नल नहीं दिखाएगा बल्कि वह चिल्लाकर और इशारों या अन्य तरीकों से लोको पायलट और गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

16.09. अतिचार (ट्रेस पास) – प्रत्येक फाटक वाला जहां तक हो सके, व्यक्तियों और पशुओं के अतिचार को रोकेगा।

16.10. फाटक के चार्ज का हस्तान्तरण (सौंपना) – विशेष अनुदेशों के सिवाय, कोई भी फाटक वाला अपने फाटक को छोड़कर तब तक नहीं जायेगा जब तक कि दूसरा फाटक वाला उसका कार्यभार (चार्ज) ग्रहण नहीं कर लेता।

16.06. Defects at level crossings - If any gate or the fastenings there of, or any fixed signal pertaining to the gate becomes out of order, the Gateman shall-

(a) Take action to close the gates, if possible, against the road traffic;

(b) After closing the gates, hand signal the train movement past the level crossing;

(c) If the gates cannot be closed put the banner flag or level crossing flag in such manner as to warn the approaching train to stop short of the gate and thereafter hand signal the train.

(d) Report the fact to his Superior or the nearest gang mate.

S.R.16.06/1. Gate Signal Defective -

(a) If any Gate signal of a level crossing gate outside station limits, which has been provided with a 'G' marker, becomes defective, it shall be kept at 'On'

The Loco Pilot of an approaching train, finding a Gate signal with a 'G' marker at 'On' shall sound a long whistle and bring his train to a stop in rear of the signal. If after waiting for one minute by day and two minutes by night the signal to not taken 'Off' he should draw his train ahead cautiously and stop again short of the level crossing.

The Gateman, after closing and locking the gate across the road, shall hand signal the train passed the level crossing. In the absence of the Gateman, this duty will be performed by one of the engine crew.

(b) If any Gate signal of a level crossing gate in non-automatic signalling territory, which has not been provided with 'G' maker, becomes defective, it shall be kept in the 'On' position and the light shall be kept burning at night.

The Loco Pilot of an approaching train finding such Gate signal without 'G' Marker in the 'On' position, shall bring his train to a stop in rear of the signal and sound his whistle to attract the attention of the Gateman. The Gateman after closing and locking the gates against road traffic, shall proceed to the signal, report the defect to the Loco Pilot and Pilot the train passed the level crossing gate.

(c) In respect of Gate signals referred to in (a) and (b) above, the Loco Pilot of the first train shall stop the train at the next station and report the defective signal to the station master on duty, who will then advise the station at the other end when gate signal has failed in 'Off' position. The Station Master of the station immediately in rear shall stop all trains and issue Caution Order.

S.R.16.06/2 Sliding boom arrangement at interlocked level crossing gate is an emergency gate protection in case of breakage of boom, where as in double electric lifting barrier arrangement an additional ELB provided. Relevant working is detailed in SWR concerned.

16.07. Obstructions at level crossing - Every Gateman, on noticing any obstruction on the line, shall at once remove it or, if unable to do, shall -

(a) Take action to ensure that the fixed signals, if any, protecting the gate are kept at 'On'

(b) Show Stop hand signal and do his best to stop approaching trains and

(c) Shall protect the obstructions as per Rule 3.62

16.08. Parting of a train if a Gateman notices that a train has parted, he shall not show a Stop hand signal to the Loco Pilot, but shall endeavour to attract the attention of the Loco Pilot and the Guard by shounting, gesticulating or other means.

16.09. Trespassing Every Gateman shall, as far as possible, prevent any trespassing by persons or cattle.

16.10. Transfer of charge of gate except in accordance with special instructions, No Gateman shall leave his gate unless another Gateman has taken charge of it.

16.11. ऊँचाई मापी (हाइट गेज) –

(1) प्रत्येक समपार (लेवल क्रासिंग) पर ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के दोनों ओर एक–एक ऊंचाई मापी लगाने का इस प्रकार पर्याप्त प्रबंध किया जायेगा जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि उसके नीचे से निकल सकने वाले सब वाहन और चलने वाले ढांचे, ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से पर्याप्त फासले के अंतर से, निकल जाएंगे।

(2) उपनियम (I) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन मंजूर की जाएगी।

(3) जो वाहन और चलने वाले ढांचे ऊँचाई मापी के नीचे से, उससे टकराए बिना या उसे छुए बिना नहीं निकल सकते हैं, उन्हें विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय, ऊपरी उपस्कर के नीचे से निकलने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

IndiaCode

16.11. Height gauges -

(1) Adequate arrangements shall be made to erect height gauges on either side of the overhead equipment or other equipment at every level crossing so as to ensure that all vehicles and moving structures passing under the height gauge also pass under the over head equipment or other equipment with adequate clearance.

(2) The adequate clearance referred to in sub-rule (1) shall be sanctioned under approved special instructions.

(3) Vehicles and moving structures, which cannot pass under the height gauge without striking or touching it, shall not be permitted to pass the overhead equipment or other equipment except in accordance with special instructions.



IndiaCode

अध्याय – 17

रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01. साधारण नियमों का लागू होना – इस अध्याय के नियमों में अन्यथा किए गए उपबंधो के सिवाय, गाड़ियों के संचालन संबंधित सभी नियम रेलों के विद्युतीकृत खण्डों में भी लागू होंगे।

स.नि.17.01/1. (1) इन नियमों में जहां अन्यथा कहा गया हो, उसे छोड़कर सभी सहायक नियम जो डीजल गाड़ियों के संचालन और परिचालन पर नियंत्रण रखते हैं, बिजली गाड़ियों के संचालन और परिचालन के लिए भी लागू होंगे।

(2) (क) सभी चल स्टाक के संचालन से संबंधित पदाधिकारियों को इन नियमों का पूर्ण ज्ञान रखना होगा। वे यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारी अपना काम तथा सामान्य और आपात स्थिति में अपनायी जाने वाली सही पद्धति से संबंधित अनुदेशों को भली–भांति समझते हैं।

(ख) प्रत्येक रेल कर्मचारी जिसे ये नियम दिये गये हों, इन नियमों की जानकारी भली भांति प्राप्त करेगा और उनकी जानकारी तथा अनुपालन करने के लिए जिम्मेदार होगा। नियम न जानने की वजह से नियमों का पालन नहीं किया गया, यह बहाना स्वीकार नहीं किया जायेगा।

(3) (क) ए.सी. कर्षण उपस्कर के परिचालन के लिए ए.सी. कर्षण नियम पुस्तक केवल 25 के.वी. ए.सी. कर्षण प्रणाली पर ही लागू होगी

(ख) उस क्षेत्र में जहां बिजली कर्षण (ट्रैक्शन) का इस्तेमाल होता है काम करने वाले सभी कर्मचारियों को 25 के.वी.ए.सी. कर्षण प्रणाली पर अपनी काम से संबंधित समुचित नियमों की पूरी जानकारी अवश्य प्राप्त कर लेनी चाहिए।

17.02. इस अध्याय में लागू विशेष परिभाषाएं – इन नियमों में, यदि प्रसंग में अन्यथा अपेक्षित न हो तो :–

(1) विद्युत रेल पथ और निर्माण कार्य का अभिप्राय कर्षण संस्थापन से है, जिसके अंतर्गत ऐसे ऊपरी उपस्कर और अन्य संबद्ध निर्माण कार्य भी हैं जिनकी व्यवस्था रेल के विद्युतीकृत खण्डों में की गई है।

(2) 'संभरण पोस्ट' का अभिप्राय ऐसी सप्लाई नियंत्रण पोस्ट से है, जहां ग्रिड उप स्टेशन से जाने वाली संरक्षक लाइनें समाप्त होती हैं।

(3) 'निरावेशित खण्ड'का अभिप्राय है, विद्युत रोधित और निष्क्रिय ऊपरी उपस्कर का वह छोटा सेक्शन, जो समीपस्थ उप स्टेशनों अथवा संभरण पोस्टों द्वारा संभरित क्षेत्रों को पृथक करता है।

(4) 'विद्युत ब्लाक' का अभिप्राय लाइन के किसी खण्ड पर केवल विद्युत गाड़ियों के यातायात के अवरूद्ध करने से है।

(5) 'प्रदाय नियंत्रण पोस्ट' का अभिप्राय है अवरोधकों, पृथक्कारी स्विचों, दूर नियंत्रण उपस्कर और अन्य उपकरणों का समुच्चय, जिनकी व्यवस्था ऊपरी उपस्कर को शक्ति प्रदान नियंत्रण के लिए की जाती है। इसके अंतर्गत संभरण पोस्ट सेक्शनिंग एवं पैरेललिंग पोस्ट और उप सेक्शनिंग है।

(6) 'टावर वैगन' का अभिप्राय एक ऐसे स्वनोदित वाहन से है जो ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए प्रयोग किया जाता है।

(7) 'कर्षण शक्ति नियंत्रक' का अभिप्राय उस संरक्षक रेल सेवक से है जो उस समय कर्षण वितरण प्रणाली पर शक्ति के प्रदाय के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है।

स.नि.17.02/1. (i) "फेज संवाहक" का अर्थ वह संवाहक जो "ट्रैक्शन ऊपरी उपस्कर" में बिजली पहुंचाता है।

(ii) "वापसी संवाहक" का अर्थ है वह संवाहक जो वापस आने वाली बिजली को ट्रैक से उप बिजली घर तक पहुंचाता है। वापसी संवाहक में वह संवाहक भी शामिल है जो वापसी को बूस्टर ट्रांसफॉर्मर से ट्रैक तक पहुंचाता है।

स.नि.17.02/2. कर्षण शक्ति वितरण पद्धति का अर्थ है, वह वितरण पद्धति जो कर्षण के लिए इस्तेमाल की जाए इसे "शक्ति वितरण पद्धति" भी कहा जाता है।

स.नि.17.02/3. (i) भूयोजित या भूमि से जुड़ा हुआ का अर्थ है बिजली द्वारा पृथ्वी के पिण्ड से इस प्रकार जुड़ा हुआ होगा कि उससे हमेशा बिना किसी खतरे के बिजली का शीघ्र डिस्चार्ज सुनिश्चित किया जा सके।

(ii) "अर्थ" केवलों ऊपरी उपस्कर के काम के लिए जिसमें ट्रैक रिटर्न परिपथ और ऊपरी उपस्कर को सहारा देने वाली संरचना शामिल है, बशर्ते ऐसी संरचनाएं जो भूमि या ट्रैक रिटर्न से जुड़ी हुई हों।

CHAPTER-XVII

WORKING OF TRAINS ON ELECTRIFIED SECTIONS OF RAILWAYS

17.01. Applicability of General Rules - All rules referring to the working of trains shall also apply to electrified sections except as otherwise provided in the rules contained in this chapter.

S.R. 17.01/1.(1) All Subsidiary rules, which control the movement and operation of Diesel trains shall also apply to movement and operation of electric trains, except as otherwise provided in these rules.

(2) (a) All officials connected with movement of rolling stock shall have a through knowledge of these rules. They shall also be responsible for ensuring that staff, working under them, are throughly conversant with the instructions relating to their work and correct procedure to be followed under normal condition as well as in an emergency.

(b) Every Railway employee, supplied with these rules shall make himself throughly acquainted with the rules and shall be held responsible for knowledge of and compliance with them. Ignorance of the rules will not be accepted as an excuse for non-compliance.

(3) (a) The A.C. Traction Manual containing the rules for the operation of A.C. Traction equipment shall be applied to only 25 KV AC Traction System.

(b) All staff working in an area where electric traction is in use must make themselves thoroughly conversant with the appropriate rules pertaining to their duties on 25 KV A.C. traction.

17.02. Special definitions applicable to this chapter in these rules unless the context otherwise requires.

(1) "electrical way and works" means the traction installations including overhead equipment and other connected works provided on the electrified sections of the railway;

(2) "feeding post" means a supply control post, where the incoming feeder lines from grind sub-station are terminated;

(3) "neutral section" means a short section of insulated and dead overhead equipment which separates the areas fed by adjacent sub-stations or feeding posts;

(4) "Power Block" means blocking of a section of line to electric traffic only;

(5) "Supply control post" means an assembly of interruptors, isolator switches, remote control equipment and other apparatus provided for controlling power supply to overhead equipment. It includes feeding posts, sectioning and paralleling posts, sub-sectioning and paralleling posts and sub-sectioning posts;

(6) "tower wagon" means a self-propelled vehicle which is used for the maintenance and repairs of overhead equipment;

(7) "Traction Power controller" means a competent railway servant who may for the time being be responsible for the control of power supply on the traction distribution system.

S.R.17.02/1. (i) "Phase Conductor" means a conductor, which carries current to the traction overhead equipment.

(ii) "Return Conductor" means a conductor which carries return current from the tracks to the sub-station. Return conductor also includes conductor carrying return current from booster transformer to the track.

S.R.17.02/2."Traction Power distribution system" means a distribution system provided for traction purposes. This is also referred to as "Power distribution system".

S.R.17.02/3. (i) "Earthed" or "Connected to Earth" means electrically connected with the general mass of earth in such manner as to ensure at all times an immediate discharge of energy without danger.

(ii) "Earth" for the purpose of the overhead equipment only includes the track return circuit and the structures supporting the overhead equipments, provided such structures are connected to earth or track return.

स.नि.17.02/4. संभरक का अर्थ है किसी स्विचिंग स्टेशन से ग्रिड उप केन्द्र को और स्विचिंग स्टेशन या स्विच गैन्ट्री से किसी फीडिंग प्वाइन्ट को जोड़ने वाला कंडक्टर और इसमें ऊपरी उपस्कर के स्विचिंग स्टेशन से जोड़ने वाला कंडक्टर भी शामिल है।

स.नि.17.02/5. "वोल्टेज" का अर्थ है वोल्ट में नापा गया बिजली का अन्तर जो किन्हीं दो कंडक्टरों के बीच या किसी कंडक्टर के किसी हिस्से और अर्थ के बीच हो और जिसे उपयुक्त वोल्ट मीटर से नापा गया हो।

स.नि.17.02/6. (i) बिजली के सभी ऊपरी उपस्कर, वितरण लाइनों, प्रेषण लाइनों और फीडरों को सामूहिक रूप से ऊपरी लाइनें, कहा जा सकता हैं।

(ii) "पैन्टोग्राफ" का अर्थ है, वह दबने वाला साधन जो बिजली के इंजन या मोटर कोच की इन्सुलेटेड छत के ऊपर लगाया जाता है और जिसमें ऊपरी उपस्कर से बिजली प्राप्त करने के साधन लगे रहते हैं।

स.नि.17.02/7. (i) रेल बन्ध का अर्थ है, पटरी के समीपवर्ती लम्बाइयों के बीच जोड़ के आर पार बिजली का कनेक्शन।

(ii) "निरन्तरता बंध" का अर्थ है वह पटरी बंध जिसका इस्तेमाल काँटों और समपारों पर पटरी रिटर्न परिपथ की निरन्तरता बनाये रखने के लिए किया जाए।

(iii) "बन्ध पार" का अर्थ है वह पटरी बन्ध जिसका इस्तेमाल ट्रैक की दो पटरियों या समीपवर्ती ट्रैकों की पटरियों को एक साथ जोड़ने के लिए किया जाए।

(iv) "बन्ध अड़चन' का अर्थ है, वह बन्ध जो सिग्नल एवं दूर संचार विभाग द्वारा दोहरी पटरी ट्रैक परिपथ पर लगाया गया हो, जो ट्रैक्शन रिटर्न बिजली के लिए धीमी या कम अवरोध का पथ और ट्रैक परिपथ बिजली के लिए इसकी अपेक्षाकृत बड़े अवरोध का पथ बनाये।

(v) "जोड़ बन्ध" का अर्थ है ट्रैक रिटर्न के भाग के रूप में पटरी के समीपवर्ती लंबाइयों के बीच जोड़ के आर पार बिजली का कनेक्शन।

(vi) "संरचना बन्ध" का अर्थ है ट्रैक संरचना, पुल या स्टेशन भवन जिससे "ट्रैक्शन ऊपरी उपस्कर' जुड़ा हो, के इस्पात कार्य और ट्रैक रिटर्न के बीच बिजली का कनेक्शन।

स.नि.17.02/8. (i) "इकहरी एकक गाड़ी" का अर्थ है मोटर कोच और ट्रेलर या मोटर कोच और ट्रेलरों का ऐसा मेल जिसे परिचालन की एक इकाई मान लिया गया हो।

(ii) "बहु एकक गाड़ी" का अर्थ है वह गाड़ी जो दो या अधिक इकहरी एकक गाड़ियों को एक दूसरे से जोड़कर बनायी जाए और एक गाड़ी के रूप में परिचालित की जाए।

स.नि.17.02/9. (i) "स्विच" का अर्थ है बिजली परिपथ को खोलने या बन्द करने वाला साधन।

(ii) "स्विच आल्टर्नेट फीड" का अर्थ है ऐसा स्विच जिसका इस्तेमाल किसी लूप या साइडिंग या क्रास के ऊपर उपस्कर को ऊपरी उपस्कर के आल्टर्नेटिव खण्डों से जोड़ने के लिए किया जाए।

(iii) "गैंग द्वारा संचालित भूयोजन किस्म का स्विच" का अर्थ है, वह विशेष स्विच जिसका इस्तेमाल बिजली इंजन निरीक्षण गर्तों पर और बिजली इंजन शेडों, में ऊपरी उपस्कर को पृथक करने और भूयोजित करने तथा साथ ही साथ उसके आगे के सेक्शन को बिजली हीन करने और एक ही संचालन में दोनों खण्डों में बिजली प्रवाहित करने के लिए होता है।

(iv) "इंटर कनेक्टिंग सेक्शन स्विच या आइसोलेटर" का अर्थ ऊपरी उपस्कर या वितरण मेन लाइनों के समीपवर्ती प्रारंभिक खण्डों को जोड़ने या अलग करने के लिए प्रयुक्त स्विच।

(v) "स्विच गियर" का अर्थ है बिजली परिपथों के परिचालन विनियमन और नियंत्रण के लिए प्रयुक्त किए जाने वाले आइसोलेटर स्विच, सरकिट ब्रेकर, इंटरप्टर्स, कट–आउट्स और अन्य उपकरण।

स.नि.17.02/10. <u>उत्तर मध्य रेलवे पर प्रयुक्त अतिरिक्त परिभाषाएं</u> –

(1) "यंत्र" का अर्थ है विद्युत यंत्र और इसमें सभी मशीनी, फिटिंग्स, सहायक पुर्जे और उपकरण, जिनमें संवाहकों का प्रयोग होता है, शामिल है।

(2) "सहायक विद्युत इंजीनियर" (कर्षण वितरण) का अर्थ है किसी मंडल या क्षेत्र में शक्ति वितरण के अनुरक्षण या मरम्मत के लिए कार्यभारी अधिकारी और जो मंडल विद्युत इंजीनियर के प्रति जिम्मेदार हो।

S.R.17.02/4. "Feeder" means a conductor connecting a switching station to a grid sub-station, and a switching station or switch gantry to a feeding point and includes a conductor connecting O.H.E. to switching station.

S.R.17.02/5."Voltage" means the difference of electric potential measured in volts between any to conductors or between any part of either conductor and the earth as measured by a suitable voltmeter.

S.R.17.02/6.(i) All overhead electrical equipments, distribution lines, transmission lines and feeders may be collectively referred to as "overhead lines".

(ii) "Pantograph" means collapsible devices mounted on and insulated from the roof of an electric engine or motor coach and provided with a means for collecting current from the overhead equipment.

S.R.17.02/7. (i) "Rail Bond" means an electrical connection across a joint in or between adjacent length of rail.

(ii) "Bond Continuity" means a rail bond used for maintaining continuity of the rail return circuit at points and crossings.

(iii) "Bond cross" means a rail bond used for connecting together two rails of a track or rails of adjacent tracks.

(iv) "Bond Impedance" means a bond installed on a double rail track circuit by the S&T department, which provides a low impedance path for the traction return current and relatively high impendance path for track circuit current.

(v) "Bond, joint" means an electrical connection across a joint between two adjacent lengths of rails as part of the track return.

(vi) "Bond Structure" means an electrical connection between the steel work of a track structure, bridge or station building to which the traction overhead equipment is attached, and the track return.

S.R.17.02/8. (i) "Single Unit Train" means the combination of a motor coach and trailer or motor coach and trailers adopted as an operating unit.

(ii) Multiple Unit Train" Means a train consisting of two or more single unit trains coupled together and operated as one train.

S.R.17.02/9. (i) "Switch (Electrical)" means a device for opening or closing an electric circuit.

(ii) "Switch, Alternate Feed" means a switch used for connecting the overhead equipment of a loop or siding or crossover to alternative sections of the overhead equipment.

(iii) "Switch, Gang operated, Earth type" means a special switch used for isolating and earthing the O.H.E. over electric loco inspection pits and in electric loco sheds (and carriage, coaching section) and for providing a dead section in front of it. Simultaneously and for energising both sections in one operation.

(iv) "Switch, Inter connecting, section or isolator" means a switch used for connecting or disconnecting adjacent elementary section of overhead equipment or of distribution mains.

(v) "Switchgear" means isolator switches, Circuit Brakers, Interrupters, Cut-Outs and other apparatus used for the operation, regulation and control of electrical circuits.

S.R.17.02/10. Additional definitions in use on North Central Railway-

(1) "Apparatus" means electrical apparatus and includes all machines fittings, accessories and appliances in which conductors are used.

(2) "Assistant Electrical Engineer (Traction Distribution) /(AEE/TRD)" means an Assistant Executive Office-in-charge of maintenance and repairs of the Power distribution system in a division or in an area and responsible to the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution).

IndiaCode

(3) "सहायक विद्युत इंजीनियर (चल स्टाक) का अर्थ है किसी मंडल या क्षेत्र में चल स्टाक के अनुरक्षण और मरम्मत के लिए कार्यभारी सहायक कार्यकारी अधिकारी और जो मंडल विद्युत इंजीनियर के प्रति जिम्मेदार हो।

(4) "सहायक कर्षण फोरमैन" –

(क) "ऊपरी उपस्कर' सहायक कर्षण फोरमैन का अर्थ है किसी संबंधित क्षेत्र का एक अधीनस्थ कर्मचारी, जो कर्षण ऊपरी लाइनों, पटरी बन्धों के निरीक्षण तथा अनुरक्षण के लिए तथा वहाँ नियुक्त कर्मचारियों के लिए कर्षण फोरमैन के प्रति जिम्मेदार हो।

(ख) "चल स्टाक" सहायक कर्षण फोरमैन का अर्थ है, किसी सम्बन्धित क्षेत्र का अधीनस्थ कर्मचारी जो बिजली चल स्टाक के अनुरक्षण तथा वहां नियुक्त कर्मचारी के लिए कर्षण फोरमैन (चल स्टाक) के प्रति जिम्मेदार हो।

(5) "बेयर" का अर्थ है जो इंसुलेड सामग्री से ढका न हो।

(6) "केबल" का अर्थ है इंसुलेटेड इकहरा संवाहक की अपनी या ऐसे दो से अधिक संवाहकों की एक लम्बाई जिनमें से प्रत्येक पर उसका अपना इंसुलेशन हो और जो एक साथ बिछाये गये हों।
इस प्रकार का/के इंसुलेटेड संचालन (कंडक्टर) समस्त यांत्रिक संरक्षी आवरण के साथ/बिना हो सकते हैं।

(7) "सतर्कता सूचना" का अर्थ है, विद्युत्मय उपस्कर से संलग्न या उसके पास टँगी हुई वह सूचना जिसमें ऐसे उपस्कर को छूने से या उसके कार्य में हस्तक्षेप करने से उत्पन्न खतरे की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है और उस पर "सावधान–विद्युत्मय उपस्कर" लिखा रहता है।

(8) "चार्ज मैन" का अर्थ है, कामगारों और या लाइनमैनों की टोली का वह कार्यभारी अधिकृत व्यक्ति जो विशिष्ट प्रकार के कर्षण उपस्कर जैसे ऊपरी उपस्कर, स्विचिंग स्टेशन, फीडर लाइनों, रिमोट कंट्रोल, उपस्कर, बिजली चल स्टाक आदि पर काम करने के लिए प्राधिकृत हो।

(9) परिपथ का अर्थ है, संवाहक या संवाहकों की वह व्यवस्था जो बिजली के प्रवाह और कोई एक पद्धति या पद्धति की शाखा के निर्माण के लिए हो।
जब वे एक बन्द पथ बनाती हैं, जिसके जरिये बिजली प्रवाहित हो सकती है तो उस परिपथ को "बन्द" कहा जाता है जब पथ बन्द न हो तो परिपथ को "खुला" कहा जाता है।

(10) 'परिपथभंजक" का अर्थ है, जब तक अन्यथा निर्दिष्ट न किया गया हो, किसी बिजली परिपथ को सभी हालतों में बन्द करने और खोलने का एक साधन और उसमें ऐसी व्यवस्था हो कि असाधारण हालतों में परिपथ अपने आप खुल जाए।

(11) "सक्षमता प्रमाण पत्र" का अर्थ है, किसी को रेल प्रशासन द्वारा प्रदत्त वह प्रमाण पत्र जिसके द्वारा उसे उसके काम से सम्बन्धित विशिष्ट कार्यों को पूरा करने का प्राधिकार दिया गया हो।

(12) "सम्पर्क तार" का अर्थ है, वह ऊपरी संवाहक जिससे बिजली चल स्टाक को बिजली की सप्लाई की जाती है।

(13) "कट आउट" का अर्थ है, वह साधन जो, जब बिजली पूर्व निर्धारित मात्रा से अधिक हो जाए, जो किसी संवाहक के जरिये बिजली प्रेषण में अपने आप व्यवधान उत्पन्न कर दे।

(14) "खतरा" का अर्थ है, वह खतरा जो संचारण, रूपान्तरण, परिवर्तन, वितरण या बिजली के इस्तेमाल के समय, किसी व्यक्ति के स्वास्थ्य या जीवन को या उसके शरीर के किसी हिस्से को बिजली के झटके से या जल जाने से या व्यक्तियों को अन्य प्रकार से चोट लगने या सम्पत्ति को नुकसान पहुँचाने या आग लगाने या धमाका होने से उत्पन्न हो।

(15) "खतरे की सूचना" का अर्थ है, वह सूचना जो किसी बिजली हीन उपस्कर पर इस बात की चेतावनी देने के लिए टाँग दी जाए कि उस उपस्कर को विद्युत्मय न किया जाए और उस पर लिखा हो "खतरा" कर्मचारी काम कर रहे हैं।

(16) "खतरा क्षेत्र" का अर्थ है, वह क्षेत्र जो 25 के.वी.ए.सी. कर्षण पद्धति में किसी विद्युत्मय प्रणाली में विद्युत्मय उपस्कर के 2 मीटर के अन्दर हो, जिसमें यदि उपस्कर विद्युत्मय हो तो कोई काम करने की अनुमति नहीं है। फिर भी बिजली इंजन के लोको पायलट को इंजन के लोको पायलट कक्ष की सतह पर बाहर निकली बफर बीम पर खड़े होकर इंजन के सामने की बड़ी बत्ती का बल्ब बदलने की अनुमति है।

(17) "मंडल विद्युत इंजीनियर" का अर्थ है, वह कार्यकारी अधिकारी, जो किसी मंडल या क्षेत्र में बिजली सप्लाई व्यवस्थाओं और रिमोट नियंत्रण उपस्कर सहित कर्षण बिजली वितरण पद्धति के लिए जिम्मेदार हो।

(18) "मंडल विद्युत इंजीनियर (चलस्टाक) मं.वि.इं./च. स्टा.)" का अर्थ है, वह कार्यकारी अधिकारी, जो किसी मंडल या क्षेत्र में बिजली चलस्टाक के लिए जिम्मेदार हो।

(3) "Assistant Electrical Engineer (Rolling Stock) / (AEE/RS)" means an Assistant Executive Officer-in-charge of maintenance and repairs of electrical rolling stock in a division or in an area and responsible to the Divisional Electrical Engineer (Rolling Stock).

(4) "Assistant Traction Foreman (A.T.F.O.)"

(a) Means a subordinate of the area concerned responsible to the Traction Foreman for inspection and maintenance of traction overhead lines, rail bonds and for the staff employed there on.

(b) "Rolling Stock (RS)" means a subordinate of the area concerned responsible to Traction Foreman (Rolling Stock) for the maintenance of electric rolling stock and for the staff employed thereon.

(5) "Bare" means not covered with insulating material.

(6) "Cable" means length of Insulated single conductor (solid or stranded) or of two or more such conductors, each provided with its own insulation which are laid up together.

Such insulated conductor or conductors may or may not be provided with an overall mechanical protective covering.

(7) "Caution Notice" means notice attached to or placed near live equipment calling attention to the danger of touching or interfering with such equipment, and bearing the words "Caution - Live Equipment."

(8) "Chargeman" means an authorised person in charge of a gang of workmen and/or Lineman, authorised to work on specific types of traction equipment such as overhead equipment, switching station feeder lines, remote control equipment, electric rolling stock etc.

(9) "Circuit" means an arrangement of conductor or conductors for the purpose of conveying electrical energy and forming a system or a branch of a system.

When they form a closed path through which a current can circulate, the circuit is referred to as 'closed' When the path is not closed, the circuit is referred to as 'Open'.

(10) "Circuit Breaker" means a device for closing and opening an electrical circuit under all conditions unless otherwise specified and so designed as to open the circuit automatically under abnormal conditions.

(11) "Competency Certificate" means a certificate issued to a person by the Railway Administration authorising him to carry out specified duties pertaining to his employment.

(12) "Contact Wire" means an overhead conductor from which electric power is supplied to electric rolling stock.

(13) "Cut-out" (fuse) means any appliance for automatically interrupting the transmission of energy through any conductor when the current rises above predetermined value.

(14) "Danger" means danger to health or to life or any part of body from stock, burn or other injury to persons, or property, or from fire or explosion, attendant upon transmission, transformation, conversion, distribution or use of electrical energy.

(15) "Danger Notice" means a notice attached to dead equipment to convey a warning against such equipment being made alive, and bearing the words "Danger-Men Working."

(16) "Danger Zone" means the zone lying within two meters of any live equipment in the 25 KV AC traction system in which no work is permitted when the equipment if alive. Notwithstanding the above the Loco Pilot of an electric loco is permitted to change the headlight bulb of the loco while standing on the buffer beam projection at the floor level of the cab.

(17) "Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) (D.E.E./TR.D)" means an Executive officer responsible for the traction power distribution system including power supply arrangement and remote control equipment in a division or in an area.

(18) "Divisional Electrical Engineer (Rolling Stock)/(D.E.E./R.S.)" means an Executive officer responsible for the electric rolling stock in a division or in an area.

(19) "ड्रापर" का अर्थ है, वह फिटिंग जो कैटनरी के सम्पर्क तार को सहारा देने के लिए ऊपरी उपस्कर निर्माण में इस्तेमाल की जाती है।

(20) "बिजली लगे ट्रैक" का अर्थ है, वह ट्रैक जिस पर ऊपरी उपस्कर लगा हो।

(21) "आपात टेलीफोन" का अर्थ है, कर्षण शक्ति नियंत्रक से सम्पर्क स्थापित करने के लिए लगाया गया टेलीफोन परिपथ।

(22) "ग्रिड उप स्टेशन" का अर्थ है, वह स्टेशन जिसमें बिजली सप्लाई प्राधिकारी के ट्रांसफार्मर और स्विच गियर लगे हों जिससे बिजली कर्षण के लिए 25 के.वी. पर बिजली सप्लाई की जाती है।

(23) "रक्षित" का अर्थ है खतरनाक सम्पर्क की सम्भावना दूर करने या व्यक्तियों या चीजों का खतरे की जगह पर पहुँचना रोकने के लिए ढके हुए, कवचित (कवर्ड) फेंसिंग के अन्दर या अन्य तरीकों या, उचित खोलों, बैरियरों, पटरियों या धातु की जालियों द्वारा संरक्षित।

(24) "इंसुलेटेड (एयर गैप) – ओवरलैप स्पैन" – का अर्थ है, किसी ट्रैक के ऊपरी उपस्कर पर की गयी वह व्यवस्था, जिसमें कर्षण संवाहकों के दो सेट ओवरलैप करते हुए थोड़ी दूर तक एक दूसरे पर पड़ते हों जिससे बिजली चल स्टाक का पैन्टोग्राफ सरलतापूर्वक पार हो सके और जिससे तारों के दोनों सेट एक दूसरे से पर्याप्त एयर गैप द्वार पृथक रहें।

(25) (i) "इन्टरप्टर" – का अर्थ है इकहरी अवस्था का तेल परिपथ भंजक जिसमें स्वतः ट्रिपिंग न हो।

(क) "ब्रिजिंग इन्टरप्टर" का अर्थ है, ऊपरी उपस्कर के एक सेक्टर को, जिसे सामान्यतः किसी उप स्टेशन से बिजली पहुँचाई जाती है, आपातकालीन परिस्थितियों में या पहला उप स्टेशन खराब हो जाने पर दूसरे उप स्टेशन द्वारा बिजली पहुँचाने के लिए न्यूट्रल सेक्शन में लगाया गया इन्टरप्टर। यह इन्टरप्टर सामान्यतया खुली अवस्था में रहता है।

(ख) "सेक्शनिंग इन्टरप्टर" का अर्थ है, वह इन्टरप्टर जो सप्लाई लगातार बनाये रखने के लिए निकटस्थ उप सेक्टरों को जोड़ता है। यह इन्ट्रप्टर सामान्यतया बन्द स्थिति में रहता है।

(ग) "समानान्तर इन्टरप्टर" का अर्थ है, वह इन्टरप्टर जो दो भिन्न ट्रैकों के ऊपरी उपस्कर को जोड़ता है। यह इन्ट्रप्टर वोल्टेज ड्राप को कम करने के लिए सामान्यतः बन्द स्थिति में रहता है।

(ii) "पृथक्कारी" का अर्थ है लोड न होने की हालत में परिपथ को अलग करने के लिए एक उपयुक्त स्विच होता है।

(26) "लाइनमैन" का अर्थ वह व्यक्ति है, जो ऊपरी लाइनों और उनसे सम्बन्धित स्विचों का निरीक्षण करने और काम के लिए प्राधिकृत किया गया हो।

(27) "प्रचालक" (आपरेटर) का अर्थ है, ड्यूटी पर तैनात वह व्यक्ति जो किसी स्विचिंग स्टेशन का कार्यभारी हो।

(28) (क) "दूरस्थ नियंत्रण केन्द्र" का अर्थ है, वह केन्द्र जहाँ से कर्षण शक्ति नियंत्रण द्वारा विभिन्न स्विचिंग स्टेशनों के उपस्कर का दूर से नियंत्रण किया जाता है।

(ख) "दूरस्थ नियंत्रण कक्ष" का अर्थ है, स्विचिंग स्टेशन का वह कक्ष जिसमें दूरस्थ नियंत्रण उपकरण और बैटरियाँ उस पोस्ट में स्थित स्विच गियर के दूरस्थ परिचालन के लिए लगाई गई है।

(29) "सेक्शन इन्सुलेटर" का अर्थ हे, पैन्टोग्राफ के लिए लगातार मार्ग बनाते समय दो प्रारम्भिक बिजली सेक्शनों को एक दूसरे से पृथक करने के लिए सम्पर्क तार में लगाया गया एक साधन।

(30) "सेक्टर" का अर्थ है, संभरण पोस्ट से सेक्शनिंग पोस्ट तक ट्रैक के ऊपरी उपस्कर का सेक्शन।

(क) "उप–क्षेत्र" का अर्थ है, ऊपरी उपस्कर का वह सबसे छोटा सेक्शन जिसे इन्टरप्टरों को खोलकर पृथक किया जा सकता है।

(ख) "प्रारम्भिक सेक्शन" का अर्थ है, ऊपरी उपस्कर का वह सबसे छोटा सेक्शन जो इस प्रणाली के शेष भाग से स्विचिंग आपरेशनों के द्वारा पृथक किया जा सकता है।

(31) "सेक्शनिंग और पैरललिंग पोस्ट" का अर्थ है, किसी न्यूट्रल सेक्शन में दो–दो फीडिंग पोस्टों के बीचो बीच स्थित स्विचिंग स्टेशन और जहाँ ब्रिजिंग और पैरेलेलिंग इन्टरप्टर लगे हुए हों।

(32) "सब सेक्शनिंग और पैरेललिंग पोस्ट" का अर्थ है, स्विचिंग स्टेशन, जब सेक्शनिंग और पैरेललिंग इन्टरलिंक इन्टरप्टर लगाये गये हों।

(33) "यार्ड सप्लाई पोस्ट" का अर्थ है, वह स्विचिंग स्टेशन जहां यार्डों को बिजली की संभरण पूर्ति करने के लिए सेक्शनिंग इन्टरप्टरों की व्यवस्था की गयी है।

(34) "कर्षण उप स्टेशन" का अर्थ है, एक बिजली का वह संस्थापन जिसमें कनवर्टिंग या रेक्टीफाइंग या ट्रान्सफार्मिंग मशीनरी या बैटरियाँ और पावर (शक्ति) वितरण पद्धति को बिजली सप्लाई करने के लिए, नियंत्रण उपकरण लगा होता है।

(19) "Dropper" means a fitting used in overhead equipment construction for supporting the contact wire from the catenary.

(20) "Electrified Track" means track provided with overhead equipment.

(21) "Emergency telephone" means a telephone circuit provided for contacting the Traction Power controller.

(22) "Grid sub-station" means a sub-station equipped with transformer and switchgear belonging to the power supply authority from which power at 25 K V is supplied for electric traction.

(23) "Guarded" means covered, shielded, fenced or otherwise protected by means suitable casing, barrier, rails or metal screens to remove the possibility of dangerous contact or approach by persons or objects to a point of danger.

(24) "Insulated (Air-gap) Overlap-Span" means an arrangement of over head equipment over a track where two sets of traction conductors overlap each other for a short distance providing for a smooth passage for the pantograph of electric rolling stock, the two sets of wires being insulated from each other by an adequate air-gap.

(25)(i) "Interruptor" means a single phase oil circuit breaker without an automatic tripping device.

(a) "Bridging Interruptor" means an "Interruptor" which is provided at a natural section to enable one sub-station to feed a sector of the overhead equipment normally fed by another sub-station during emergencies or when the latter is out of use. This interruptor normally remains in the open position.

(b) "Sectioning Interruptor" means an Interruptor, which connects adjacent sub-sectors together to maintain continuity of supply. This interruptor normally remains in the closed position.

(c) "Paralleling Interruptor" means an interruptor, which connects overhead equipment of two different tracks. This interrupter normally remains in the closed position to reduce voltage drop.

(ii) "Isolator" Means a switch suitable for disconnecting circuit on no load condition.

(26) "Lineman" means a person authorised to inspect and work on the overhead lines and switches in relation therewith.

(27) "Operator" means a person on duty who is in charge of a switching station.

(28) (a) "Remote Control Centre" means the centre from which the equipment's at various switching stations are remote controlled by the Traction Power Controller.

(b) "Remote Control Cubicle" means a room in a switching station in which remote control equipment and batteries are erected for remote operation of switchgear located at the post.

(29) "Section Insulator" means a device installed in the contact wire for insulating two elementary electrical sections from each other while providing a continuous path for the pantograph.

(30) "Sector" means a section of overhead equipment of a track from a feeding post to a sectioning post.

(a) "Sub-sector" means the shortest section of overhead equipment, which can be isolated by opening of Interruptors.

(b) "Elementary Section" means the shortest section of overhead equipment which can be isolated from the rest of the system by switching operations.

(31) "Sectioning and Paralleling post (SP)" Means a switching station situated mid way between two feeding posts at a neutral section and provided with bridging and paralleling Interruptors.

(32) "Sub-sectioning and Paralleling Post (SSP)" means switching station where sectioning and paralleling Interruptors are provided.

(33) "Yard Supply Post (YS)" means a switching station where sectioning interruptors are provided for feeding yards.

(34) "Traction Sub-station" means an electrical installation comprising of converting or rectifying and transforming machinery, batteries and controlling apparatus for supply of energy to the power distribution system.

IndiaCode

(35) "ट्रैक रिटर्न" का अर्थ है, ट्रैक–पटरियाँ, जब उनका इस्तेमाल उप स्टेशन को कर्षण बिजली के लिए वापसी संवाहक के रूप में किया जाता है।

(36) "कर्षण" का अर्थ है, बिजली कर्षण।

(37) "कर्षण इंजन परीक्षक" का अर्थ है, वह पदाधिकारी जो बिजली चल स्टाक के निरीक्षण और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार हो।

(38) (क) "कर्षण फोरमैन ऊपरी उपस्कर" का अर्थ है, संबंधित क्षेत्र का वह अधीनस्थ कर्मचारी जो ऊपरी उपस्कर के प्रचालन और अनुरक्षण तथा वहाँ नियुक्त कर्मचारियों के प्रति जिम्मेदार हो।

(ख) "कर्षण फोरमैन चल स्टाक" का अर्थ है, वह अधीनस्थ कर्मचारी जो बिजली चल स्टाक के अनुरक्षण और/या निरीक्षण और वहां नियुक्त कर्मचारियों के लिए सहायक विद्युत इंजीनियर (चल स्टाक) के प्रति जिम्मेदार हो।

(39) "कर्षण लोको नियंत्रण" का अर्थ है, सहायक विद्युत इंजीनियर (चल स्टाक) के अधीन वह पदाधिकारी, जो यातायात की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए बिजली इंजनों और चालक वर्ग कर्मचारियों को बुक करने के लिए जिम्मेदार हो।

17.03. विद्युत रेल–पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण – विद्युत रेल–पथ और निर्माण कार्यों का निरीक्षण, इस प्रयोजन के लिए नामित अधिकारियों द्वारा विशेष अनुदेशों के अनुसार और उन्हें सौंपे गए कर्तव्यों के अनुरूप नियमित रूप से किया जायेगा।

स.नि.17.03/1. (क) सा. नियम 15.01 से 15.10 (सहित) तक में दी गयी रेल–पथ निरीक्षकों की वे ड्यूटियाँ, जो जहाँ कहीं बिजली लगे और निर्माण कार्यों पर लागू होती हों, वहां कर्षण फोरमैन सहायक कर्षण फोरमैन पर उस सीमा तक लागू होंगी जिस सीमा तक बिजली लगे मार्ग और निर्माण का वह सम्बन्धित कार्य उनके चार्ज में हो।

(ख) गैंगमेट की वे ड्यूटियाँ जो जहाँ कहीं ऊपरी उपस्कर पर लागू हों, ऊपरी उपस्कर लाइनमैन पर लागू होंगी। ऊपरी उपस्कर में किसी खराबी या क्षति के कारण, यदि परिचालित लाइनों के किसी विशिष्ट खण्ड में पैन्टोग्राफ को नीचे करना हो, तो संबंधित कर्षण पदाधिकारी कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा, जो खण्ड नियंत्रक को सूचित करेगा और वह स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करायेगा। जिन सही किलोमीटर और ढाँचों की संख्या के बीच लोको पायलट पैन्टोग्राफ को नीचे करेगा और आगे बढ़ेगा, सतर्कता आदेश में उनका स्पष्ट उल्लेख किया जायेगा। इसके अलावा सतर्कता आदेश जारी कराने के लिए कहने वाला कर्षण कर्मचारी सहायक कर्षण फोरमैन से कह कर समुचित संकेत बोर्ड लगवाने का प्रबंध करेगा जो उस प्रभावित सेक्शन के आरम्भ और अन्त में लगाये जायेंगे जहां लोको पायलट पैन्टाग्राफ को नीचा करके आगे बढ़ेंगे।

स.नि.17.03/2. जब तक रेल प्रशासन द्वारा इसके लिए निर्धारित नियमों के अनुसार इसके संरक्षण की समुचित व्यवस्था न कर दी गयी हो, तब तक विद्युत्मय ट्रैक पर या उसके साथ कोई कन्डक्टर (संवाहक) नहीं लगाया जायेगा।

स.नि.17.03/3.

(1) सप्लाई नियंत्रण पोस्टों पर ऊपरी उपस्कर और बिजली उपस्कर का आवधिक निरीक्षक, मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) द्वारा जारी किये गये अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(2) चल स्टाक के बिजली उपस्कर का आवधिक निरीक्षण, मंडल विद्युत इंजीनियर (चल स्टाक) द्वारा जारी किये गये अनुदेशों के अनुसार किया जोयगा।

(3) (क) बिजली चल स्टाक के लोको पायलट, जहां तक संभव हो, अपनी प्रारम्भिक ड्यूटी में बिना हस्तक्षेप किये ऊपरी उपस्कर पर निगरानी रखेंगे।

(ख) जब ऊपरी उपस्कर में आगे कोई खराबी दिखाई दे जिससे पैन्टोग्राफ के ठीक तरह से संचालन में कोई अड़चन पड़े या उसके क्षतिग्रस्त होने की संभावना हो तो लोको पायलट परिपथ भंजक को ट्रिप कर देगा और पैन्टोग्राफ के हत्थे को नीची स्थिति में करके तुरन्त पैन्टोग्राफ को नीचे कर देगा।

(ग) यदि आवश्यक हो, तो आपातकालीन रोक बनायी जानी चाहिए।

(घ) यदि ऊपरी उपस्कर को थोड़ा नुकसान पहुँचा हो (जैसे ड्रापरों या कैटनरी से सम्पर्क तार का टूट कर हट जाना), तो खराब सेक्शन के अन्तर्गत आगे बढ़ना व्यवहारिक हो सकता है, लेकिन खराबी की रिपोर्ट समीपस्थ आपातिक टेलीफोन परिपथ के जरिये या यह परिपथ न मिले तो किसी अन्य टेलीफोन से कर्षण पावर नियंत्रक को दी जायेगी।

(35) "Track Return" means the track rails when used as the return conductor for the traction return current to the sub-station.

(36) "Traction" means electric traction.

(37) "Traction Engine Examiner" means an official responsible for inspection and maintenace of electric rolling stock.

(38) (a) "Traction Foreman (T.F.O.) Overhead equipment (O.H.E.) means a subordinate of the area concerned responsible for the operation and maintenance of overhead equipment and for the staff employed thereon.

(b) "Traction Foreman (T.F.O.) Rolling Stock (RS)" means a sub-ordinate responsible to Assistant Electrical Engineer (Rolling Stock) for the maintenance and/or inspection of electric rolling stock and for the staff employed thereon.

(39) "Traction Loco Controller (T.L.C.)" means an official under the control of Assistant Electrical Engineer (Rolling Stock) who will be responsible for booking of electric locomotives and running staff to meet the requirements of the traffic.

17.03. Inspection of electrical way and works - The electrical way and works shall be inspected regularly in accordance with special instructions by officials nominated for the purpose and in accordance with the duties assigned to them.

S.R.17.03/1.(a) The duties of Section Engineer in General Rules 15.01 to 15.10 (inclusive), wherever applicable to electrical way and works shall devolve on the Traction Foreman, (Overhead Equipment) and Assistant Traction Foreman, (Overhead Equipment) in so far as these duties related to the respective items of electrical way & works in their charges.

(b) The duties of the Gangmate, wherever applicable to overhead equipment, shall devolve on the overhead equipment Lineman.

If due to any defect or damage to the overhead equipment it is necessary to lower pantographs over any particular section of the running lines, the traction official concerned shall communicate with the Traction Power Controller, who, in turn, shall advise the Section Controller for arranging the issue of necessary Caution Orders by the Station Masters to the Loco Pilots. The Caution Order shall specify the exact kilometers and structure numbers between which the Loco Pilot shall lower the pantographs and trail through. In addition, the traction official, asking for the Caution Order to be issued, shall arrange with the Assistant Traction Foreman (Overhead Equipment) for the exhibition of suitable indication boards marking the beginning and end of the affected section in which Loco Pilots shall train through with lowered pantographs.

S.R.17.03/2. No conductor shall be erected over or along side an electrified track unless it is adequately guarded in accordance with the rules laid down by the Railway Administration. This guard shall be effectively connected to earth.

S.R.17.03/3.

(1) The inspection of overhead equipment and electrical equipment at supply control posts shall be carried out periodically in accordance with instructions issued by the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution).

(2) Electrical equipment in rolling stock shall be inspected periodically in accordance with instructions issued by the Divisional Electrical Engineer (Rolling Stock).

(3) (a) Loco Pilots of electric rolling-stock shall, as far as possible and without interfering with their primary duties, watch the overhead equipment.

(b) When a defect on the overhead equipment, which is likely to interfere with the smooth movement of the pantograph or cause damage to it, is noticed ahead, the Loco Pilot shall trip the circuit breaker and immediately lower the pantograph by placing the pantograph handle in the 'lower' position.

(c) An emergency stop should be made, if necessary.

(d) If damage to overhead equipment is slight (such as a slight break away of the contact wire from the droppers or catenary), it may be practicable to coast under the defective section, but the defect shall be reported to the Traction Power Controller through the nearest emergency telephone circuit or in case this circuit is not available, through any other telephone.

(ड) ऊपरी उपस्कर के खराब हो जाने पर, जब गाड़ियों का रोकना, आवश्यक हो जाए, तो ऐसी खराबी देखने वाला लोको पायलट अपनी गाड़ी को तुरन्त रोक देगा और प्रभावित लाइन या लाइनों का बचाव सा.नि.6.03 स्वचल सिगनल पद्धतिवाले खण्ड में खराबी हो जाने पर सा.नि.9.10 के अनुसार लाइन का बचाव अवश्य किया जाना चाहिए। इसके बाद वह समीपस्थ आपातिक टेलीफोन परिपथ के जरिए कर्षण शक्ति नियंत्रक को खराबी का विवरण देते हुए इसकी सूचना देगा और यह परिपथ न मिले तो वह किसी दूसरे टेलीफोन पर समीपस्थ स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर को यह सूचना देगा। यह सूचना मिलने पर कर्षण पावर नियंत्रक, खण्ड नियंत्रक को समुचित अनुदेश भेजेगा और यदि जरूरी हो तो, वह प्रभावित खण्ड में गाड़ियाँ न चलाने की सलाह देगा।

(4) (क) जब कोई कर्मचारी ऊपरी उपस्कर या अन्य कर्षण उपस्कर में जिसमें निरन्तरता बन्ध, जोड़ बन्ध, पारगमन बन्ध, निर्माण बन्ध और अवरोध बन्ध शामिल हों, कोई ब्रेक डाउन या खराबी देखें, तो वह सभी प्रकार की खराबियों की सूचना तुरन्त कर्षण पावर नियंत्रक को देगा। यदि उससे सम्पर्क स्थापित न किया जा सके, तो समीप के स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर, कर्षण फोरमैन या सहायक विद्युत इंजीनियर को इसकी सूचना दी जायेगी। अवरोध बन्धों के मामले में सूचना खण्ड अभियंता (सिगनल) को दी जयेगी। स्टेशन मास्टर केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर, जिसे भी ब्रेक डाउन होने या खराबी की सूचना दी गयी हो, खण्ड नियंत्रक के जरिए कर्षण शक्ति नियंत्रक को तुरन्त सूचित करेगा। संचार भंग हो जाने की हालत में वह यातायात संचालित करने के लिए स्वविवेक से काम करेगा और समीप के कर्षण पदाधिकारी को सूचित करेगा।

(ख) ऊपरी तार के टूट जाने पर इसका पता लगाने वाला कर्मचारी यह सुनिश्चित करेगा कि जब तक कोई प्राधिकृत व्यक्ति घटनास्थल पर न पहुँच जाये तब तक कोई भी व्यक्ति तार को छू न पाये। प्राधिकृत व्यक्ति प्रभावित लाइन को बिजली हीन और भूयोजित करने के लिए तुरन्त कार्रवाई करेगा।

(5) (क) ऊपरी–लाइन के सभी कर्मचारी, जब वे गश्त पर हों तो, गुजरने वाले बिजली चल स्टाकों के पैन्टोग्राफों पर ध्यान रखेंगे और यदि किसी खराबी का पता चले तो उन्हें खतरे का हाथ सिगनल या किसी अन्य संकेतों द्वारा गाड़ी खड़ी करने के लिए लोको पायलट/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने की तुरन्त कोशिश करनी चाहिए। तथापि यदि वे लोको पायलट/गार्ड का ध्यान आकर्षित न कर सके तो उन्हें आपात टेलीफोन परिपथ द्वारा या आपात टेलीफोन परिपथ उपलब्ध न हो तो किसी दूसरे टेलीफोन द्वारा कर्षण पावर नियंत्रक को सूचना देनी चाहिए जिसमें चल स्टाक का पूरा विवरण, उसका नम्बर खराबी का प्रकार तथा जिस समय खराबी का पता चला हो, वह समय देना चाहिए।

(ख) कर्षण पावर नियंत्रक खराब पेन्टोग्राफ की रिपोर्ट लोको नियंत्रक (टी.एल.सी.) को देगा जो खराब पैन्टोग्राफ की जांच करने के लिए, बिजली चल स्टाक को यथासम्भव शीघ्र रुकवाने का प्रबंध करेगा।

(6) कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) सभी सहायता उपस्करों, ऊपरी तार मरम्मत गाड़ियों, टावर वैगनों और सहायता (ब्रेक डाउन) लारियों आदि के उचित और कुशलता पूर्वक अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार होगा जिससे वे हर समय अच्छी हालत में उपलब्ध रहें। वह सुनिश्चित करेगा कि उनमें अनुमोदित सूची के अनुसार पूरी मात्रा में सामान और अतिरिक्त पुर्जे उपलब्ध रहते हैं। सभी औजारों उपस्करों को कसने के स्क्रूओं, क्लैम्पों रस्सियों और सीढ़ियों को अच्छी हालत में रखा जायेगा जिससे उनका हर समय इस्तेमाल किया जा सके।

(7) सम्बन्धित कर्मचारी सुनिश्चित करेंगे कि उस उपस्कर को छोड़कर जिसकी मरम्मत या ओवरहालिंग की जा रही हो, अन्य उपस्करों का जिसका कि दैनिक प्रयोग न होता हो उसे हर समय प्रयोग के योग्य रखा जाता है।

स.नि.17.03/4.

(i) (क) सभी बाहरी स्विचों की चाबियाँ सामने की ओर शीशे लगे हुए बक्सों में बन्द करके स्टेशन मास्टरों, केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों, केबिन मास्टरों या अन्य व्यक्तियों की, जो स्विचों के समीप सुविधाजनक स्थान पर तैनात किये गये हों, की अभिरक्षा में रखी जायेंगी। ये चाबियाँ, माँगी जाने पर केवल प्राधिकृत व्यक्तियों को ही दी जायेंगी, और चाबियाँ प्राप्त करने के प्रमाणस्वरूप उनके हस्ताक्षर इस काम के लिये रखे गये रजिस्टर में लिये जायेंगे।

(e) In the case of a breakdown of overhead equipment requiring trains to be stopped, the Loco Pilot noticing such a breakdown shall immediately bring his train to a stop and arrange protection of the line or lines affected in accordance with G.R. 6.03.

In the case of a breakdown in an automatic signalling section, the track must be protected in accordance with G.R.9.10. Thereafter he will take immediate action to advise the Traction Power Controller on the nearest emergency telephone circuit giving details of the break down,

In case this circuit is not available, communicate the information to the nearest Station Master/Cabin S.M./Cabinmaster on any other telephone circuit.

The Traction Power Controller, on receipt of such message, will pass on suitable instructions to the section Controller, and, if necessary, advice him to stop running or trains in the affected section.

(4) (a) All breakdowns of defects, noted in the overhead equipment or any other traction equipment, including continuity bonds, joint bonds, cross bonds, structural bonds and impedance bonds by any railway employee, shall be reported immediately to the Traction Power Controller.

In case he cannot be contacted, the nearest Station Master, Cabin Station Master, Cabinmaster, Traction Foreman, (Overhead equipment) or the Assistant Electrical Engineer (Traction Distribution) shall be advised. In case of the impedance bonds, the Signal Inspector shall be advised. The Station Master, Cabin Station Master or Cabinmaster to whom such breakdowns or defects are reported shall convey the information immediately to the Traction Power Controller through the Section Controller.

In case of failure of communication, he shall use his discretion regarding movement of traffic and advise the nearest Traction official.

(b) In case of breakage of an overhead line the railway employee detecting it shall ensure that no person comes in contact with the line until an authorised person arrives on the spot. The authorised person will take immediate action to make the affected line dead and earthed.

(5) (a) All overhead line staff, when on patrol, shall watch the pantographs of passing electric rolling stock and, if any defects are noticed, they should immediately try to attract the attention of the Loco Pilot/ Guard to stop by displaying hand danger signals or by gesticulation. If, however, they are unable to attract the attention of Loco Pilot/Guard, they must immediately report to the Traction Power Controller through the emergency telephone circuit or any other telephone, if the emergency telephone circuit is not available, giving full particulars including number of the rolling stock, nature of defect and the time when the defect was noticed.

(b) The Traction Power Controller shall communicate reports of a defective pantograph to the Traction Loco Controller who shall arrange to have the electric rolling stock stopped as soon as possible for examination of the defective pantograph.

(6) Traction Foreman (Overhead equipment) shall be responsible for the proper and efficient maintenance of all breakdown equipment, wiring trains, tower wagons, break down lorries etc., so that they are always in a state of good repair. He shall ensure that they are equipped with full quantities of stores and spare parts as per approved inventory. All tools and tackles, straining screws, clamps, ropes and ladders shall be maintained in good condition and ready for use at all times.

(7) The staff concerned shall ensure that equipment, not in immediate use, is always ready for service, except such equipment as may be under repair or overhaul.

S.R.17.03/4.

(i) (a) The keys for all out door switches shall be kept in locked glass fronted boxes in the custody of Station Masters, Cabin Station Master, Cabin Master or other persons stationed conveniently nearby the switches. The keys shall be issued on demand only to authorised persons, whose signatures for receipt shall be obtained in a book maintained for this purpose.

(ख) ऐसे सभी कमरे या अहाते, जिसमें विद्युत्मय उपस्कर स्थिति हो, ताला लगाकर रखे जायेंगे और उनकी चाबियाँ प्राधिकृत व्यक्तियों की अभिरक्षा में रहेंगी। इसकी दूसरी चाबी शीशे के ढक्कन वाले एक बाक्स में रखी जायेगी जिसे मण्डल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) द्वारा शीशे के ढक्कन को तोड़कर निकाली जा सकती है। चाबी के इस प्रकार से इस्तेमाल किये जाने के प्रत्येक मामले का एक रिकार्ड रखा जायेगा। चाबी बोर्ड का शीशा तोड़े जाने पर चाभी या चाभियां स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर की निजी अभिरक्षा में तब तक रखी जायेंगी जब तक दूसरा शीशा न लगा दिया जाये। कर्षण पावर (शक्ति) नियंत्रक इस बात का रिकार्ड रखेगा कि ये चाबियां कहां रखी जाती है जिससे वह आपात स्थिति में कर्मचारियों को वहां भेज सके। जब दूसरी चाबी प्राप्त करने के लिए शीशे का ढक्कन तोड़ा जाए, तो सम्बन्धित कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) को दूसरा शीशा लगाने के लिए तुरन्त सूचित किया जायेगा। शीशा बदलने वाला व्यक्ति प्राधिकृत व्यक्ति के हस्ताक्षर लेगा जो शीशा बदलने की तारीख लिख देगा।

(ग) सामान्यतया विद्युत्मय बिजली उपस्कर लगे हुए कमरे में या अहाते में काम करने वाला व्यक्ति, उस कमरे या अहाते की चाबियां अपने पास रखेगा। कमरे या अहाते में ताला लगा देने के बाद, ये चाबियां उस व्यक्ति को तुरन्त लौटा दी जायेंगी, जिसके पास ये चाबियां सामान्यतया रखी जाती हैं।

(घ) जब तक ये चाबियां उस बक्से में न रख दी जायें या उस व्यक्ति को, जिसके पास सामान्तया रखी जाती हैं, वापस न लौटा दी जायें, तब तक कार्य अनुमति कार्ड रद्द नहीं किये जायेंगे।

(ii) (क) आपात स्थिति में इन स्विचों का प्रचालन कर्षण पावर (शक्ति) नियंत्रक के विशिष्ट निर्देश के अनुसार स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर करेगा।

(ख) ऊपरी उपस्कर के खराब हो जाने की स्थिति में, जब कि खराब सेक्शन के अलावा किसी अन्य सेक्शन को पृथक करने की आवश्यकता हो, तो सहायक कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) या कोई प्राधिकृत व्यक्ति, कर्षण पावर (शक्ति) नियंत्रक से कहकर अच्छे सेक्शन को भी पृथक करवाने का प्रबंध करेगा लेकिन यदि आवश्यक हो तो वह उन स्विचों को स्वयं खोलेगा, जिनका आसानी से प्रचालन किया जा सकता है।

(ग) यदि कर्षण पावर (शक्ति) नियंत्रक किसी आइसोलेटर स्विच को खुलवाना या बन्द करवाना चाहे तो वह सहायक कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) या स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर या किसी अन्य प्राधिकृत व्यक्ति से अपेक्षित स्विच का प्रचालन करने के लिए कहेगा। संबंधित व्यक्ति आदेशों का पालन करने के बाद स्विच को या तो "खुली या "बन्द" हालत में, जैसी भी स्थिति हो, ताला लगाकर बन्द कर देगा और कर्षण शक्ति नियंत्रक को की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक से अगला आदेश मिलने तक वह चाबी किसी को भी नहीं देगा। संबंधित व्यक्ति इस प्रकार के हर एक प्रचालन का रिकार्ड रखेगा।

चाबी देने से संबंधित प्रत्येक अनुदेश की पुष्टि प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान द्वारा की जायेगी।

(घ) प्रत्येक स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर, अपने स्टेशन में या अपने केबिन के पास स्थित ऊपरी उपस्कर के बिजली सप्लाई के नियंत्रण के लिए लगाए गए आइसोलेटर स्विचों की जगह की जानकारी रखेगा और आपात स्थिति में उन्हें खोलने या बन्द करने के सही तरीके की जानकारी भी रखेगा।

(iii) प्राधिकृत अनुरक्षण कर्मचारियों और उनके सहायकों (जब उनके साथ हों) और उन व्यक्तियों को, जिनको मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) द्वारा विशेष अनुमति दी गयी हो, को छोड़कर तथा निम्नलिखित व्यक्तियों के अलावा किसी अन्य व्यक्ति को सप्लाई नियंत्रण पोस्टों में प्रवेश नहीं मिलेगा।

(क) वह व्यक्ति जिसके साथ मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) या सहायता विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) हो।

(ख) किसी दुर्घटना के प्रकरण में चिकित्सा के लिए बुलाया गया डाक्टर।

(ग) संबंधित तेल क्षेत्र का सरकारी विद्युत निरीक्षक।

(घ) उस परिसर में लगे टेलीफोन पर बात करने के लिए किसी अधिकारी द्वारा बुलाया गया कोई व्यक्ति।

(iv) प्रचालक (आपरेटर) या लाइनमैन से नीचे के पद के किसी व्यक्ति को अकेले सप्लाई नियंत्रण पोस्ट में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

(b) All chambers or enclosures containing live equipment shall be kept closed and locked, with the keys in the custody of the authorised person. A duplicate key shall be kept in a box with a fixed glass fronted cover in place to be notified by the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution). The key may be removed by breaking open the glass over the box, in case of emergency, by an authorised person. A record shall be maintained of every such use of the key.

In the event of breaking of the glass of the keyboard, the key or the keys will be kept in safe custody of the A.S.M., Cabin S.M. or Cabin Master, until the glass is replaced. The Traction Power Controller will keep a record where such keys are kept so that, in an emergency, he will be able to direct the parties.

When the glass cover is broken to obtain the duplicate key, the concerned Traction Foreman (OHE) shall be immediately advised to replace the glass. The person replacing the glass shall obtain the signature of the authorised person who shall put down the date of replacement.

(c) Any person, while working in a chamber or enclosure containing electrical equipment, which under normal conditions is alive, shall retain the keys of the chamber or enclosure. These keys shall be returned to the person in whose custody they are normally kept, immediately after the chamber or enclosure has been locked.

(d) Permit-to-work cards shall not be cancelled until the keys have been returned to the box or to the person in whose custody they are normally kept.

(ii) (a) In emergency, Station Master or a Cabin Station Master/Cabinmaster shall operate such switches as per specific direction of the Traction Power Controller.

(b) In the event of a fault in the overhead equipment necessitation isolation of a section in addition to the faulty one, the Assistant Traction Foreman (Overhead Equipment) or an authorised person shall arrange with the Traction Power Controller to isolate the healthy section also. However, if necessary, he shall himself open those switches, which can be operated conveniently.

(c) Should the Traction Power Controller wish to have any isolator switch opened or closed he shall ask the Assistant Traction Foreman (Overhead Equipment) or Station Master/Cabin Station Master/Cabinmaster or any authorised person to carry out the required switching operations. The person concerned shall, after carrying out the orders, lock the switch either in 'Open' or 'Closed' position, as the case may be and inform the Traction Power Controller of the action taken. He shall not part with the key until receipt of further order from the Traction Power Controller. A record of every such operation shall be maintained by the person concerned.

Each instruction regarding the parting with the keys shall be confirmed by exchange of Private Numbers.

(d) Every Station Master, Cabin Station Master or Cabinmaster shall be fully aware of the location of isolator switches provided for the control of power supply overhead equipment at his station or near his cabin and shall be conversant with the correct method of opening and closing the same in an emergency.

(iii) No person other than authorised maintenance staff, there assistants when accompanying them, and persons provided with special permits issued by Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) Shall be admitted to supply control posts except the following.

(a) A person escorted by the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) or by the Assistant Electrical Engineer (Traction Distribution).

(b) A doctor summoned to attend an accident case.

(c) Electrical Inspector to Government for the Railway area concerned.

(d) A person required by an officer to speak from a telephone installed in the premises.

(iv) No person below the rank of an Operator or Lineman shall be allowed to enter an unattended supply control post alone.

स.नि.17.03/5.

(1) किसी जिम्मेदार व्यक्ति की उपस्थिति :– जब ऊपरी उपस्कर की मरम्मत या समायोजन करते समय किसी गाड़ी को सावधानी से गुजरना आवश्यक हो जाये तो कार्यस्थल पर कोई प्राधिकृत व्यक्ति उपस्थित रहेगा और वह सामान्य नियम 15.09 में निर्धारित सिगनलों को दिखाने के लिए जिम्मेदार होगा।

(2) सतर्कता आदेश जारी करना :– ऊपरी उपस्कर पर काम आरंभ करने से पहले या ऊपरी उपस्कर खराब हो जाने पर जब किसी गाड़ी को सतर्कता से आगे बढ़ाना आवश्यक हो जाए तो, ऐसी अधिसूचना के लिए जिम्मेदार कर्षण फोरमैन या सहायक कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) सतर्कता आदेश जारी करने की व्यवस्था करेगा।

(3) किसी भी उपस्कर में ऐसा परिवर्तन या परिवर्द्धन चाहे वह स्थायी हो या अस्थायी, नहीं किया जायेगा जिससे मानक मापों का अतिलंघन हो जाये। यदि अतिलंघन अपरिहार्य हो, तो इसके लिए मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) से पहले ही मंजूरी प्राप्त कर ली जाये।

(4) इस बात की तसल्ली करने के लिए सावधानी बरतनी चाहिए कि टंकी माल डिब्बों के ढक्कनों, भाप क्रेनों की चिमनियों या ऐसी अन्य सामग्रियों को ऐसी स्थिति में न रखा जाए जिससे कर्षण ऊपरी उपस्कर में रुकावट पैदा हो जाए।

(5) (क) किसी भी भाप/डीजल या हाथ क्रेन को तब तक कर्षण ऊपरी उपस्कर के समीप नहीं चलाया जायेगा, जब तक ऐसा ऊपरी उपस्कर बिजली हीन न कर दिया जाए और उसको भूयोजित न कर दिया जाये। क्रेन के सभी संचालकों को सावधानीपूर्वक इस प्रकार नियंत्रित किया जायेगा, जिससे कर्षण ऊपरी उपस्कर का उल्लंघन न हो सके। जहां तक संभव हो, क्रेन की चिमनी से (वाष्प चालित क्रेन के संदर्भ में) ऊपरी उपस्कर तक और विशेष तौर पर सेक्शन इंसुलेटरों तक सीधा धुआं (ब्लास्ट) न पहुंचने पाए।

(ख) आपात स्थिति के सिवाय, ऊपरी उपस्कर के समीप क्रेन चलाने के उद्देश्य की 24 घंटे की पूर्व सूचना मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) को दिया जाएगा ताकि ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों के उपस्थित रहने की व्यवस्था की जा सके। जब संभव हो, तब क्रेनों के प्रचालन को स.नि.17.04/1 में उल्लिखित साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल किया जायेगा। आपात स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित किया जायेगा और वह ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों के उपस्थित रहने की व्यवस्था करेगा।

(ग) क्रेनों को तब तक कर्षण ऊपरी उपस्कर के समीप नहीं चलाया जायेगा, जब तक कि ऊपरी उपस्कर कर्मचारी उपस्थित न हो।

स.नि.17.03/6.

(1) 400 वोल्ट से अधिक वोल्ट के किसी भी विद्युतमय अथवा भीतरी या बाहरी उपस्कर पर जो भूयोजित न हो, काम करने की अनुमति नहीं है, केवल उसी समय, जब इंसुलेशन जांच करनी हो, अनुरक्षण कर्मचारी उपस्कर को अलग करके, भूयोजित न किये उपस्कर पर काम कर सकते हैं। जांच का काम पूरा हो जाने पर, कोई भी काम आरम्भ करने से पहले उपस्कर को भूयोजित कर दिया जायेगा।

(2) संभरक लाइनों को भूयोजित करना :– किसी संभरक को विद्युत्रहित कर देने के बाद, कंडक्टर पर भूयोजित जंजीर फेंक कर उसे पहले डिस्चार्ज किया जायेगा। इसके बाद संभरक लाइन को भूयोजित करने के लिए अर्थ और कंडक्टर से मजबूती से जुड़ा हुआ तांबे का पर्याप्त आकार का "मानक केबल" लगाया जायेगा।

(3) इन्टरप्टरों या आइसोलेटर स्विचों को जिन्हें बिजली के उपस्कर के अनुरक्षण के लिए अलग करने के लिए खोला गया हो, उन स्विचों के इन्टरप्टर आपरेटिंग हैंडल पर अथवा घिरे हुए भाग पर जिसमें आइसोलेटर स्विच और नियंत्रण उपस्कर रखे गये हों तथा दूरवर्ती नियंत्रण केंद्र में लगे संबंधित स्विचों के प्रमुख स्थान पर खतरे का नोटिस लगाया जायेगा।

(4) ऊपरी उपस्कर के खतरा क्षेत्र में काम करना :– किसी ऊपरी उपस्कर के उस खंड में जो सामान्य तथा विद्युत्मय हो या ऐसे उपस्कर के समीप या सहारा देते हुए किसी संरचना के किसी भी भाग पर जो उसके विद्युत्मय हिस्सों से 25 के.वी. ए.सी. प्रणाली के लिए 2 मीटर से कम दूरी पर स्थित हो, कोई काम आरंभ करने से पहले ऊपरी उपस्कर को विद्युत्रहित और भूयोजित कर दिया जायेगा। कम से कम दो "अर्थों" की अर्थात् कार्यरत दल के दोनों तरफ एक एक अर्थ की व्यवस्था की जायेगी। यदि काम कई उप सेक्टरों में करना हो, तो सम्बन्धित सप्लाई नियंत्रण खम्भों के संभरण प्वाइंटों के बिल्कुल समीप अतिरिक्त अर्थों की व्यवस्था की जायेगी।

(5) इन्सुलेटेड ओवरलैप स्पैनों (एअर गैप सेक्शन्स) पर काम करना :– इन्सुलेटेड ओवरलैप स्पैनों या सेक्शन इंसुलेटरों पर तब तक काम नहीं किया जायेगा जब तक ऊपरी उपस्कर के संलग्न सेक्शनों को दोनों ओर से विद्युत्रहित और भूयोजित न कर दिया जाए। सेक्शनिंग प्वाइंट के मामले में, स्विच, ओवरलैप स्पैन को जोड़ने वाले ब्रीजिंग या सेक्शनिंग इन्टरप्टर को बंद कर दिया जायेगा।

S.R.17.03/5.

(1) Presence of a responsible person - When repair or adjustment to overhead equipment makes it necessary for a train to proceed cautiously, and authorised person shall be present at the site of work and shall be responsible for showing the signals prescribed in G.R. 15.09.

(2) Issue of Caution Orders - Before commencing work on overhead equipment or in cases of breakdown of overhead equipment, when it is necessary for a train to proceed cautiously, the Traction Foreman or Assistant Traction Foreman (Overhead Equipment), Responsible for such notification, shall arrange for issue of Caution Orders in accordance with S.R. 4.09/1.

(3) No alteration or addition shall be made to any equipment so as to infringe standard dimension, whether permanent or temporary. If an infringement is unavoidable, sanction shall first be obtained from the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution).

(4) Care shall be taken to ensure that covers of tank wagons, funnels of steam cranes or such other items are not left in such a position as to foul the traction overhead equipment.

(5) (a) No steam or hand-crane shall be worked adjacent to traction overhead equipment unless such overhead equipment is dead and earthed. All movements of the crane jib shall be carefully controlled so as not to foul the traction overhead equipment. Wherever possible the direct blast from the crane funnel to the overhead equipment and particularly to section insulators shall be avoided.

(b) Except in an emergency, 24 hours advance notice of intention to work a crane adjacent to overhead equipment shall be given to the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) in order to make arrangements for overhead equipment staff to standby. When possible the working of cranes shall be included in the weekly programme detailed in S.r. 17.04/1. In an emergency, the Traction Power Controller shall be advised and he shall make arrangements for overhead equipment staff to standby.

(c) Crane shall not be worked adjacent to traction overhead equipment unless the overhead equipment staff is present.

S.R.17.03/6.

(1) No work on live or unearthed indoor or outdoor equipments above 400 volts is permitted. The only occasion when maintenance staff may work on unearthed equipment, after it has been isolated, is for the purpose of taking insulation tests'. On complection of tests the equipment shall be earthed before any work started.

(2) Earthing of feeder lines - After the feeder is made dead, it shall first be discharged by throwing an earthed chain over the conductor. The feeder line is then connected to earth by means of a Stranded copper cable of adequate size securely connected to earth and the conductor.

(3) Interruptors or Isolator - switches, which have been opened for the purpose of isolating electrical equipment for maintenance, shall have a danger notice displayed in a prominent position on the Interruptor Operating Handle of the switch or on the enclosure containing Isolator-switch and control apparatus as well as on the corresponding switches in remote control centre.

(4) Work in the danger zone of overhead equipment - Before any work is undertaken on a section of overhead equipment, which is normally alive, or on any part of the structure adjacent there to or supporting such equipment situated at a distance less than 2 meters for 25 KV AC system from the live parts, the overhead equipment shall be made dead and earthed. A minimum of two earths shall be provided one on either side of the working party. In case the work is spread over several sub-sectors, additional earths shall be provided close to the feeding points of supply control posts involved.

(5) Work at insulated overlap spans (air-gap sections) - No work shall be attempted on insulated overlap spans or on section insulators unless the adjoining sections or overhead equipment on either side are made dead and earthed. In the case of a sectioning point, the isolator switch, the bridging or sectioning interruptor bridging the overlap span shall be closed.

स.नि.17.03/7. <u>कर्मचारियों द्वारा बरते जाने वाले पूर्वोपाय</u> – जहां दो या अधिक रेल पथों के ऊपरी उपस्कर एक ही आधार खम्भे पर लगे हों और किसी एक रेल पथ के ऊपरी उपस्कर पर ऐसे समय काम करना हो, जब उसके निकटवर्ती रेल–पथ के ऊपरी उपस्कर विद्युत्मय हों, तो उस ऊपरी उपस्कर पर जिस पर काम करना हो, आधार खम्भे द्वार नहीं बल्कि सीढ़ी, ट्रेसल या इसी तरह के अन्य साधनों द्वारा सीधे पहुंचाया जाएगा। किसी भी परिस्थिति में कर्मचारी उस ऊपरी उपस्कर तक जिस पर काम करना हो, आधार पुल के सहारे विद्युत्मय ऊपरी उपस्कर पर चढ़कर या उसे पार कर के न जाएं।

स.नि.17.03/8. <u>विद्युत्मय उपस्कर के आस–पास की सर्विस इमारतों और संरचनाओं में काम करना</u> –

(1) (क) जब रेल कर्मचारियों द्वारा ऊपरी उपस्कर के आसपास की सर्विस इमारतों और संरचनाओं में काम करना आवश्यक हो तो वे यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष सावधानी बरतेंगे कि औजार, माप, फीते, सामग्री आदि ऐसी स्थिति में नहीं रखी जाए, कि वह गिर जाए या बिजली के उपस्कर के संपर्क में आ जाए।

(ख) जब कभी ऐसी परिस्थितियों में काम करना पड़े जिनमें कामगारों या अन्य व्यक्तियों को जोखिम उठाना पड़े, तो अधिकृत ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों के उपस्थित रहने की व्यवस्था की जायेगी, जो संबंधित व्यक्तियों की संरक्षा के लिए आवश्यक पूर्वोपाय बरतेंगे।

(2) <u>अनुरक्षण दलों का बचाव</u> :–

(क) कोई भी अनुरक्षण दल मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) या सहायक विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) की सहमति के बिना, ऊपरी उपस्कर या उसके निकटवर्ती स्थान में ऐसा किसी भी प्रकार का काम आरंभ नहीं करेगा जिससे गाड़ियों के यातायात को खतरा पहुंचे।

(ख) कोई भी व्यक्ति ऊपरी उपस्कर में किसी प्रकार का हस्तक्षेप अथवा बंध कार्य नहीं करेगा या कोई दूसरा कार्य इस प्रकार नहीं करेगा जिससे लाइन पर अवरोध हो जाए और खतरा सिगनल को दिखाने की आवश्यकता पड़े।

(i) जब तक ऐसे सिगनल न दिखाए गये हों और

(ii) यदि स्टेशन सीमाओं के अन्दर उसे स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति न मिल गयी हो और सभी आवश्यक सिगनलों को "ऑन' स्थिति में भी न कर दिया गया हो, जब ऐसा काम करना हो, तब इस काम का जिम्मेदार कर्षण पदाधिकारी सम्बन्धित स्टेशन मास्टर/मास्टरों को सूचित करेगा और आवश्यक खतरा सिगनलों को दिखाने की व्यवस्था करेगा।

(ग) जब ऊपरी उपस्कर में ऐसी खराबियां दिखाई दें, जो पैंटोग्राफों को हानि पहुंचा सकती हों, या आपात स्थिति में ऊपरी उपस्कर में मरम्मत की जा रही हो और संबंधित स्टेशन मास्टर/मास्टरों को सूचना देना संभव न हो, जिससे वह/वे सतर्कता आदेश जारी न कर सके/सकें तो लाइनों का बचाव स.नि.15.09 और उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जायेगा।

(3) <u>कर्मचारियों का बचाव</u> :– प्रत्येक कर्मचारी अन्य कर्मचारी से अलग अपने बचाव की व्यवस्था स्वयं करेगा, लेकिन जब एक कर्मचारी दूसरे कर्मचारी की सहायता कर रहा हो, तो ऐसी दशा में उस कार्य का कार्यभारी कर्मचारी अपने और अपने सहायकों के बचाव के लिए जिम्मेदार होगा।

(4) <u>विद्युत्मय ऊपरी उपस्कर को सहारा देने वाले खम्भों पर काम करना</u> :–

(क) ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों के सिवाय कोई भी व्यक्ति कार्य अनुमति कार्ड प्राप्त किये बिना ऊपरी उपस्कर को सहारा देने वाले किसी भी खम्भे पर न तो चढ़ेगा या न इसमें काम ही करेगा। मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) की लिखित अनुमति के बिना किसी भी खम्भे पर न तो काम ही किया जायेगा और न उसमें कुछ जोड़ा जायेगा।

(ख) किसी ऊपरी उपस्कर को सहारा देने वाले खम्भे पर काम आरम्भ करने से पहले, खतरा क्षेत्र, क्षेत्रों की सीमाएं, दिन में लाल चकरी और रात में लाल बत्ती द्वारा दिखाई जायेंगी, जिन्हें उचित स्थानों में लगाया जायेगा।

(ग) जब किसी ऊपरी उपस्कर को विद्युत रहित बनाने के बाद किसी खम्भे/संरचना के खतरा क्षेत्र में काम करना हो, तो उस व्यक्ति के सिवाय जो ऊपरी उपस्कर की जांच करने और भूयोजन करने के लिए प्राधिकृत हो, कोई भी अन्य कर्मचारी संरचना पर चढ़ने का तब तक प्रयास नहीं करेगा जब तक कि उसने अनुरक्षण दल के कार्यभारी व्यक्ति से खम्भे पर चढ़ने के बारे में सुनिश्चित अनुदेश स्वयं न प्राप्त कर लिये हों। इन अनुदेशों को छोड़कर अन्य कोई भी संदेश या संकेत अनुज्ञेय नहीं है।

S.R.17.03/7. Precautions to be taken by staff - Where overhead equipment for two or more tracks is supported on one structure and work has to be done on the overhead equipment for adjacent tracks are alive, access to the overhead equipment to be worked on shall be direct by ladders, trestles or similar means but not by supporting structures. Staff shall not, in any circumstances, walk or climb across live overhead equipment by means of the supporting bridge to gain access to the overhead equipment to be worked on.

S.R.17.03/8. Working on service buildings and structures in the vicinity on live equipment -

(1) (a) Railway staff, when required to carry out work on service buildings and structures in proximity to overhead equipment shall excercise, special Care to ensure that tools wearing tapes, materials etc. are not placed in a position where they are likely to fall or make contact with electrical equipment.

(b) Wherever such work has to be carried out under conditions which involve risk to the workmen or other persons, arrangements shall be made for authorised overhead equipment staff to be present who shall take such precautions as may be necessary for the safety of the persons concerned.

(2) Protection of the maintenance parties -

(a) A working party shall not commence or carry out any work on or adjacent to overhead equipment involving danger to trains or traffic without to consent of the divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) or the Assistant Electrical Engineer (Traction Distribution).

(b) No person shall disturb the overhead equipment or carry out bonding or other work in such a way as to obstruct the line and necesitate the showing of danger signals,

(i) Until such signals have been shown, and

(ii) If within the station limits, until he has also obtained the written permission of the Station Master and all the necessary signals have been placed in the 'On position. When such work is to be undertaken the traction official responsible for the work shall advise the Station Master (s) concerned and arrange for showing the necessary danger signals.

(c) When defects are noticed on overhead equipment which are likely to cause damage to pantographs or emergency repairs are being effected to overhead equipment and it is not possible to convey the information to the Station Master (s) concern to enable him/them to issue Caution Orders, the line or lines shall be protected in accordance with G.R. 15.09 and S.R. there to.

(3) Protection of staff - Every member of the staff shall provide for his own protection independent of every other member except when one is assisting another in which case, the person in charge of the work is responsible for the proper protection of himself and his assistants.

(4) Working on structures supporting live over head equipment -

(a) No person other than overhead equipment staff shall climb or work on any structure, which supports the overhead equipment without having received a permit-to-work card. No work shall be carried out on any structure nor anything affixed to a structure without the written permission of the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution).

(b) Before work is commenced on a structure supporting overhead equipment, the limits of the danger zone (s) shall be defined by day by means of a red disc and by night by means of a red lamp, which shall be placed in suitable position.

(c) When work is to be carried out in the danger zone of a structure after the overhead equipment is made dead, no staff other than the person authorised to test and earth the overhead equipment shall attempt to climb a structure, until he personally has received definite instructions to climb the structure from the person-in-charge of the working party and no message or signal other than these instructions is permissible.

(घ) दल के कार्यभारी व्यक्ति द्वारा किसी भी अन्य व्यक्ति के जरिए, ये अनुदेश कामगारों को भेजे जा सकते हैं। दल का कार्यभारी व्यक्ति, ऐसे व्यक्ति को संदेशवाहक के रूप में स्वयं तैनात करेगा और यह व्यक्ति लाइनमैन से निम्न पद का नहीं होगा।

(ङ) कामगारों को अनुदेश देने के लिए मद (घ) में तैनात किये गये सभी व्यक्तियों का परिचय कामगारों से पहले ही करा दिया जायेगा और कामगारों को यह सूचना दे दी जायेगी कि खम्भों/संरचनाओं पर चढ़ने के बारे में किसी भी प्रकार के आदेश तैनात व्यक्तियों के सिवाय किसी अन्य व्यक्ति से स्वीकार नहीं किये जायेंगे।

(च) कार्यभारी व्यक्ति या मद (घ) के अंतर्गत तैनात किया गया व्यक्ति/कार्यभारी अपने कामगारों को खम्भों/संरचनाओं पर चढ़ने का अनुदेश देने से पहले उनको बतायेगा कि ऊपरी उपस्कर का कौन सा भाग विद्युतरहित है और कौन सा भाग विद्युत्मय है तथा खम्भों/संरचना का कौन सा भाग काम करने की दृष्टि से सुरक्षित है। कार्यभारी व्यक्ति या मद (घ) के अंतर्गत तैनात व्यक्ति स्वयं इस बात की तसल्ली करेगा कि उसका स्पष्टीकरण उन सभी कामगारों ने, जिनको उसने खम्भे/संरचना पर चढ़ने का अनुदेश दिया था स्पष्ट रूप से समझ लिया है।

(छ) खम्भों/संरचनाओं पर चढ़ने के लिये अनुदेश सूचित करने वाले प्रत्येक व्यक्ति की यह जिम्मेदारी होगी कि वह देखे कि काम आरंभ करने से पहले खतरा चकरियों या बत्तियों को सही तरीके से लगा दिया गया है।

(ज) उन खम्भों/संरचनाओं में, जिनका विस्तार अनेक रेल पथों पर हो और जहां ऊपरी उपस्कर के एक या अधिक भागों के निकट काम किया जा रहा हो, कार्यभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि काम पूरा हो जाने पर एक या अनेक लाइनों को विद्युत्मय करने से पहले, लाइन या लाइनों के पास सभी कामगारों और सामग्री को खतरा क्षेत्र से दूर कर दिया गया है। और यदि खम्भों/संरचनाओं के दूसरे भागों में काम जारी रखना हो, तो नया खतरा क्षेत्र दिखाने के लिए खतरा चकरी या बत्तियों को हटाकर दूसरी जगह पर लगा देना चाहिए।

(झ) खम्भों/संरचनाओं की रंगाई करने वाले व्यक्तियों का ध्यान इस नियम की ओर विशेष रूप से आकर्षित किया जाता है।

(5) <u>खम्भों/संरचनाओं की रंगाई</u> :– कार्य अनुमति प्राप्त हो जाने पर और ऊपरी उपस्कर का सही भूयोजन (अर्थिंग) करने के बाद ही, किसी विद्युत्मय उपस्कर से 25 के.वी.ए.सी. प्रणाली के मामले में 2 मीटर से अधिक दूरी पर स्थित रेल पथ के खम्भों/संरचनओं के भागों की "स्क्रैपिंग" सफाई या रंगाई की जा सकती है। ऊपरी लाइन के विद्युत्मय होने पर ऊपरी उपस्कर खम्भों (संरचनाओं) के अन्य भागों की सफाई और रंगाई की जा सकती है जब तक कि उस स्थल पर विशेष परिस्थितियों के कारण ऐसा करना असुरक्षित या अनुचित न हो। ऐसी हालत में उपस्कर को बिजली हीन और भूयोजित करने के बाद ही काम किया जायेगा।

स.नि.17.03/09. (i) केवल संरेखण पर जहां संभव है मार्कर लगाये गये हैं और सामान्यता भूमिगत केबलों की सामान्य स्थिति दिखलाने वाले नक्शे उपलब्ध हैं। केबल लाइन के आस–पास तब तक खुदाई नहीं करनी चाहिए जब तक कि केबलों की सही स्थिति का निश्चित पता न लगा लिया जाए और संबंधित विभाग का एक प्रतिनिधि उस स्थल पर उपस्थित न हो। यह नियम पोस्टल तथा बी.एस.एन.एल. या समतुल्य विभाग के केबलों पर भी लागू होता है।

(ii) यदि किन्ही परिस्थितियों के कारण पर्याप्त नोटिस के बिना काम आरंभ करना आवश्यक हो जाये, तो संबंधित सहायक विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) और सहायक सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर को कर्मचारियों की उपस्थिति की व्यवस्था करने के लिए तार/फोन द्वारा अवश्य सूचना दी जानी चाहिए।

17.04. विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति – यदि विद्युत उपस्कर या उसके किसी अन्य भाग के समीप, सक्षम रेल सेवक से भिन्न किसी अन्य व्यक्ति द्वारा कोई काम किया जाता है तो ऐसा काम केवल तभी और उतनी ही अवधि तक किया जायेगा जब तक उस कार्य के कार्यभारी व्यक्ति ने, विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए प्राधिकृत रेल सेवक से, कार्य करने की अनुमति लिखित और संभवतः हस्ताक्षरित रूप मे प्राप्त नहीं कर ली है। वह भी, उस अनुमति को, कर्षण शक्ति नियंत्रक की जानकारी में ही जारी करेगा।

स.नि. 17.04/1. <u>कर्षण बिजली या ऊपरी उपस्कर के खतरनाक क्षेत्र में काम</u> :–

(1) काम प्रारंभ करने से पहले और बिजली उपस्कर के किसी भाग पर जब तक काम चले, तब तक इन नियमों के उपबंधों के अनुसार की गयी अन्य व्यवस्था को छोड़कर बिजली उपस्कर के उस भाग को बिजली हीन और भूयोजित कर दिया जायेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक या किसी प्राधिकृत व्यक्ति से निम्नलिखित उप नियम (4), (5), (9) एवं (10) के अनुसार कार्य अनुमति कार्ड प्राप्त किया जायेगा।

(d) The instructions may be conveyed from the person in-charge of the party to workmen by another person. Such a person shall be individually deputed as a messenger by the person in-charge of the party and shall be not below the rank of a Linesman.

(e) All persons, deputed in clause (d) to convey instructions to workmen, shall be made known to the workmen previously and the workmen shall be advised that orders regarding the climbing of structures shall on no account be accepted from any person other than those deputed.

(f) The persons, in charge or the person deputed under clause (d), shall, before instructing his men to climb a structure, explain which section overhead equipment is dead which section is alive and which parts of the structure are safe to work upon. The person in charge or the person deputed under clause (d) shall satisfy himself that his explanation is clearly understood by all the workmen whom he has instructed to climb the structure.

(g) It shall be the responsibility of every person conveying instructions to climb structures to see that the danger discs or lamps are correctly fixed before work is commenced.

(h) On structures spanning multiple tracks where work is being carried out adjacent to one or more sections of overhead equipment, the person in charge shall ensure, before any of the line or lines are made alive on completion of work that all men and materials adjacent to the line or lines have been withdrawn from the danger zone and if work is to continue on other parts of the structures, that the danger discs or lamps have been moved to indicate the changed danger zone.

(i) The special attention of person, in charge of painting of structures, is directed to this rule.

(5) Painting of structures - Only after permit-to-work has been received and overhead equipment has been correctly earthed, portions of track structures at a distance less than 2 meters in case of 25 K.V.A.C. system from any live equipment may be scraped, cleaned or painted. Other portions of structures of overhead equipment may be cleaned and painted while the overhead lines are alive unless special conditions at site render it unsafe or inadvisable, in which case the work shall only be done after making the equipment dead and earthed.

S.R.17.03/9.(i) Markers are placed wherever possible, along the cable alignment and plans are available indicating generally the position of buried cables. Excavation must not be undertaken in the vicinity of cable routes until the exact position of the cables has been ascertained and a representative of the department concerned is present. This is applicable to cables of Posts and Telegraphs Department also.

(ii) If circumstances make it imperative that work be under taken without sufficient notice, the Assistant Electrical Engineer (Traction Distribution) and the Assistant signal and Telecommunication Engineer concerned must be informed by a message for arranging staff to be present.

17.04. Permit-to-work on electrical equipment - If work is to be carried out adjacent to the electrical equipment or any other part there of by other than the competent railway servant, such work shall be done only when and for such time as the person-incharge of the work has obtained a written permit to work, duly signed and given by the railway servant authorised for the purpose by special instruction. He, in turn, shall issue the same only with the knowledge of the Traction Power Controller.

S.R.17.04/1. Work in the danger zone of traction electrical or overhead equipment -

1. Before commencing work, and for the whole time that work is being perfomed on any part of the electrical equipment or adjacent there to, that part of the electrical equipment shall be made dead and earthed save and except as provided in these rules. A permit to work shall be obtained from the Traction Power Controller or an authorised person in accordance with sub-rules (4), (5), & (10) below.

(2) कर्षण बिजली या ऊपरी उपस्कर में यातायात या पावर ब्लाक और कार्य अनुमति लेने की कार्य विधि:–

(क) बिजली वाले क्षेत्र में सभी विभाग जिन्हें कर्षण उपस्कर के खतरनाक क्षेत्र में कार्य करने के लिए यातायात ब्लाक, पावर ब्लाक या कार्य अनुमति की आवश्यकता हो या जो उस स्थान पर अन्य ऊपरी स्थान पर अन्य ऊपरी लाइन पर और या बन्धन करने वाले कर्मचारियों की उपस्थिति नियमित अनुरक्षण कार्य के लिए चाहते हों, वे मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) को सोमवार की सुबह 10 बजे तक निर्धारित फार्म पर विवरण देंगे जिनमें निम्नलिखित बातें दर्शायी जायेंगी।

(i) निर्माण कार्य का प्रकार और वह कार्य किस तारीख को किया जायेगा।

(ii) निर्माण कार्य कौन करेगा ?

(iii) निर्माण कार्य का स्थान और लाइनों का वह सेक्शन, जिसे ब्लाक करना हो,

(iv) वे गाड़ियां जिनके बीच ब्लाक की जरूरत है और

(v) क्या रेल पथ भाप या डीजल यातायात के लिए प्राप्त होगा ?

(ख) सभी विभागों की आवश्यकताओं का समन्वय मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) के कार्यालय में किया जायेगा और एक समन्वित विवरण यातायात तथा पावर ब्लाकों के सामूहिक कार्यक्रम में शामिल करने के लिए वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक के पास हर बुधवार को 12 बजे तक भेजा जायेगा।

(ग) आवश्यक कार्य कर्षण शक्ति नियंत्रक से आपातिक ब्लाक और कार्य अनुमति लेकर किये जायेंगे।

(घ) यातायात ब्लाकों, पावर ब्लाकों, कार्य अनुमतियों से संबंधित कार्य का साप्ताहिक कार्यक्रम, वरि. मंडल परिचालन प्रबंधक के कार्यालय में तैयार किया जायेगा और सर्व संबंधित के पास, अगले सोमवार से आरंभ होने वाले सप्ताह के लिए शुक्रवार की शाम तक भेज दिया जायेगा।

टिप्पणी :– पावर ब्लाकों को प्राप्त करने के लिए पैरा (3), (4) और (5) में बतायी गयी कार्यविधि अवश्य अपनायी जानी चाहिए और भले ही निर्माण कार्य साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल हो परन्तु कार्य अनुमतियां प्रत्येक मामले में निर्धारित नियमों के अनुसार प्राप्त की जायेंगी।

(3) विद्युतीकृत खण्ड में पावर ब्लाक की व्यवस्था करने की कार्यविधि :–

(क) पावर (शक्ति) ब्लाक की मंजूरी मिल जाने पर कर्षण शक्ति नियंत्रण पावर (शक्ति ब्लाक की दो प्रतियां (निर्धारित फार्म पर) या तो संदेश वाहक के जरिए या प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान द्वारा टेलीफोन करके खण्ड नियंत्रक को जारी करेगा। खण्ड नियंत्रक स्टेशन मास्टर/मास्टरों या केबिन स्टेशन मास्टर/ मास्टरों या केबिन मास्टर से इस आशय का पुष्टीकरण प्राप्त करेगा कि बिजली यातायात के लिए सेक्शन निम्नलिखित उप नियम (II) (ख) के अनुसार ब्लाक किया जायेगा। तब वह लिखित संदेश की एक प्रति को विधिवत् हस्ताक्षर करके और जिस समय से ब्लॉक दिया जाना हो, उसमें वह समय लिख कर पावती देने के रूप में लौटा देगा या वहीं संदेश एक प्राइवेट नम्बर के समर्थन के साथ फोन पर कर्षण शक्ति नियंत्रक को देगा। उसके बाद कर्षण शक्ति नियंत्रक खण्ड नियंत्रक द्वारा निर्दिष्ट समय पर संबंधित बिजली उपस्कर के भागों को पृथक करके बिजलीहीन बना देना और नीचे उप पैरा (4) और (5) में निर्दिष्ट अनुदेशों के अनुसार कार्य अनुमति जारी करेगा।

(ख) फिर भी, आपात काल में, कर्षण शक्ति नियंत्रक पहले बिजली बन्द कर देगा और तब लगाये गये पावर ब्लाक की सूचना और ऐसा करने का कारण खण्ड नियंत्रक को देगा।

(ग) जब विद्युत उपस्कर के भाग के लिए मिली कार्य अनुमति रद्द कर दी गई हो और कर्षण शक्ति नियंत्रक ने सामान्य स्थिति पुनः कर दी हो, तो वह खण्ड नियंत्रक को दिये "पावर ब्लाक संदेश" को, या तो दो प्रतियों में संदेश भेजकर या प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करके टेलीफोन पर, रद्द कर देगा।

(4) कर्षण बिजली या ऊपरी उपस्कर के खतरे वाले क्षेत्र में प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा कार्य के लिए कार्य अनुमति प्राप्त करने की विधि :–

(क) उप नियम (9) में निर्दिष्ट नियम को छोड़कर, प्राधिकृत व्यक्ति कार्य अनुमतियों को कर्षण शक्ति नियंत्रक से प्राप्त करेंगे, जो संबंधित उपस्कर के उस भाग को पृथक करने के लिए आवश्यक स्विच का प्रचालन (दूरस्थ कंट्रोल के जरिए) करेगा या वैसा करने के लिए आदेश देगा। जब कर्षण शक्ति नियंत्रक को इसकी पुष्टि मिल जाये कि स्विच प्रचालन सही तरह से कर दिया गया है तो वह प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करके प्राधिकृत व्यक्ति को, यह स्पष्ट रूप से सूचित करेगा कि बिजली उपकरण विद्युत्रहित कर दिया गया है।

इस जानकारी को कार्य अनुमति समझा जायेगा। इस प्रकार से कार्य अनुमतियां केवल उन्हीं प्राधिकृत व्यक्तियों को जारी की जायेंगी जो लाइनमैन के पद से कम के नहीं होगे। कार्य अनुमति पत्रों की दूसरी प्रति रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित अवधि के लिए जारी करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति के कब्जे में रहनी चाहिए।

2. Procedure for obtaining traffic or power block and permits to work on traction electrical or overhead equipment -

(a) All departments in the electrified area who require traffic blocks, power blocks or permits to work in the danger zone of traction equipment, or who require over head line and/or bonding staff to be present at site for scheduled maintenance works, shall deliver at the office of the divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) not later than 10 Hours on every Monday morning, statements in the prescribed from showing:

(i) The nature of the work and the date on which it is to be performed.

(ii) By whom the work is to be carried out,

(iii) Location of the work and the section of the lines to be blocked.

(iv) The trains between which the block is required and

(v) Whether the track will be available for diesel traffic.

(b) The requirements of all departments will be co-ordinated in the office of the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) and a consolidated statement forwarded to the Divisional Operating Manager concerned, by 12 hours on every Wednesday for inclusion in the weekly programme of traffic and power blocks.

(c) Works of an urgent Character shall be attended to by obtaining emergency blocks and permits to work from the Traction Power Controller.

(d) A weekly programme of work involving traffic blocks, power blocks and permits to work shall be prepared in the office of Divisional Operations Manager, and despatched to all concerned by Friday evening, for the week commencing on the following Monday.

Note : The procedure detailed in paras (3), (4) & (5) must be followed for obtaining the power blocks and permits to work shall be obtained in each care as prescribed even though the work is included in the weekly programme.

(3) Procedure for arranging Power blocks in electrified sections -

(a) When a power block has been sanctioned, Traction Power Controller shall issue to the Section Controller a power block message (in the prescribed form) in duplicate either through messenger or by telephone with exchange of private numbers. The section Controller shall get confirmation from the Station Master (s) or Cabin Assistant Station Master (s) or Cabinmaster that the section will be blocked for electric traffic as detailed in sub-rule (11) (b) below.

He shall then either return one copy of the written message duly acknowledged indicating thereon the time from which the block will be given or send a phone message to the Traction Power Controller giving the same information supported by a private number. The Traction Power controller will thereafter arrange to isolate and make dead the portions of electrical equipment concerned at the time indicated by the Section Controller and issue a permit to work thereon, as detailed in sub paras (4) and (5) below,

(b) However in the case of an emergency the Traction power Controller shall switch 'Off' the power first and then advise the Section Controller of the power block imposed and reasons for doing so.

(c) When permit to work on the portion of the electrical equipment has been cancelled and the Traction Power controller had restored normal conditions, he shall cancel the power block message issued to the Section Controller, either by message sent in duplicate or by telephone with exchange of private numbers.

(4) Method of obtaining permit to work in the danger zone of traction electrical or overhead equipment for work by authorised persons -

(a) Excepting as detailed in Sub-rule (9) permits to work shall be obtained by authorised persons from the Traction Power Controller who shall carry out through remote control or order the switching operations necessary to isolate the portion of the equipment concerned.

When the Traction Power Controller receives confirmation that the switching operations have been correctly carried-out, he shall inform by a telephone message with exchange of Private Numbers the authorised person stating clearly that the electrical equipment has been made dead.

This information shall constitute a permit-to-work. Permits-to-work will be issued in this manner only to authorised persons not lower in grade than a Linesman. A duplicate copy of every permit-to-work issued should be retained in the personal possession of the authorised person issuing it for the period prescribed by the Railway Administration.

(ख) कार्य अनुमति मिल जाने पर और कार्य आरंभ होने से पूर्व निर्धारित बिजली उपस्कर लागू नियमों के अनुसार भूयोजित कर दिया जायेगा। काम करने वाले प्रत्येक दल का बचाव स्वतंत्र भूयोजनों द्वारा किया जायेगा।

(ग) काम पूरा हो जाने पर वह व्यक्ति जिसे कार्य अनुमति मिली थी, यह सुनिश्चित करेगा कि बिजली उपस्कर से तथा उसके समीप से सभी व्यक्ति और सामान हटा दिये गये हैं। तब वह भूयोजन निकाल कर, कर्षण शक्ति नियंत्रक को लिखित मीमों द्वारा या टेलीफोन के जरिए प्राइवेट नंबरों के समर्थन के सहित यह संदेश देगा कि वह काम जिसके लिए कार्य अनुमति दी गयी थी, पूरा कर दिया गया है, और उस विशिष्ट बिजली उपस्कर के पास से कर्मचारी और सामान हटा दिये गए हैं तथा उसे विद्युत्मय किया जा सकता है। इस प्रक्रिया का अर्थ कार्य अनुमति रदद करना होगा।

(5) <u>प्राधिकृत व्यक्तियों के अलावा अन्य लोगों द्वारा कार्य करने के लिए</u> :–

(क) विद्युत उपस्कर या उसके किसी भाग के पास प्राधिकृत व्यक्तियों के अलावा यदि अन्य व्यक्तियों द्वारा कार्य किया जाना हो, तो वह काम तब तक आरंभ नहीं किया जायेगा, जब तक उस कार्य के कार्यभारी व्यक्ति के पास प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा जारी किया गया कार्य अनुमति कार्ड न हो।

(ख) प्राधिकृत व्यक्ति कार्य अनुमति को कर्षण शक्ति नियंत्रक से प्राप्त करेगा, जो विशिष्ट बिजली उपस्कर को भूयोजित करेगा और कार्य कार्यभारी व्यक्ति को, उससे दूसरी प्रति पर पावती लेकर कार्य अनुमति कार्ड सौंप देगा। प्रत्येक कार्य–अनुमति की दूसरी प्रतिलिपि कार्य–अनुमति जारी करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति के कब्जे में रखी जायेगी।

(ग) काम पूरा हो जाने पर और विद्युत उपस्कर तथा उसके पास से सभी व्यक्तियों और सामान को हटा लेने के बाद, कार्य करने वाले दल का कार्यभारी व्यक्ति अपने कार्य अनुमति कार्ड को रदद कर देगा और उसे जारी करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति को लौटा देगा। तब प्राधिकृत व्यक्ति कार्य अनुमति को उपर्युक्त पैरा 4 (ग) के अनुसार रद्द कर देगा।

(6) <u>टेलीफोन खराब हो जाने पर कार्य अनुमति का स्थानीय रूप से रदद किया जाना</u> :– कार्य अनुमति रद्द, करने के मौके पर यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक का टेलीफोन संचार खराब हो जाए, तो जिस प्राधिकृत व्यक्ति को कार्य अनुमति दी गई वह व्यक्ति, यदि संभव हो तो, कार्य अनुमति में निर्दिष्ट की गयी कर्षण बिजली या ऊपरी उपस्कर भाग को स्थानीय रूप से सामान्य स्थिति में (विद्युत्मय) लाने, पावर ब्लाक को रदद करने का प्रबंध करेगा।

(7) <u>कर्षण बिजली या ऊपरी उपस्कर के उसी भाग में एक से अधिक दल द्वारा स्वतंत्र रूप से काम किया जाना</u> :–
जब कभी एक से अधिक दलों द्वारा काम किया जाना हो, तो कर्षण शक्ति नियंत्रक केवल उसी प्राधिकृत व्यक्ति को कार्य–अनुमति देगा, जो कार्य अनुमति से निर्दिष्ट विशिष्ट बिजली उपस्कर के भाग में सभी कामों के लिए, इस नियम के अंतर्गत, एक मात्र जिम्मेदार होगा। बिजली उपस्कर के उसी भाग पर कोई अतिरिक्त दल केवल इसी प्राधिकृत व्यक्ति से अनुमति लेकर काम कर सकता है/सकते हैं, जो बिजली उपस्कर के उस भाग पर काम कर रहे सभी दलों की संख्या सभी दलों को सूचित करेगा। प्राधिकृत व्यक्ति कार्य अनुमति तभी रद्द करेगा, जब वह तसल्ली करले कि काम करने वाले सभी दलों ने सभी व्यक्तियों और सामानों को हटा दिया है और बिजली उपस्कर से भूयोजन निकाल दिया है। टेलीफोन संचार व्यवस्था खराब होने की हालत में
जिम्मेदार व्यक्ति उपर्युक्त पैरा (6) में बताये अनुसार कार्रवाई करेगा।

(8) <u>लॉग बुक में प्रविष्टियाँ</u> :– कर्षण शक्ति नियंत्रक की लॉग बुक में जारी की गई प्रत्येक कार्य अनुमति का क्रमांक अवश्य लिखना चाहिए। साथ ही इससे संबंधित प्राधिकृत व्यक्ति से टेलीफोन पर प्राप्त जानकारी के अनुसार काम करने के लिए उपस्कर को विद्युत् रहित करने तथा काम पूरा होने पर उसे पुनः विद्युत्मय बनाने का विवरण और समय लिखना चाहिए।

(9) <u>बिजली इंजन शेड में काम करना</u> :– यदि बिजली इंजन शेडों में काम करना हो तो कार्य अनुमति सम्बन्धी आवेदन कर्षण फोरमैन, सहायक कर्षण फोरमैन या चार्जमैन (चलस्टाक) को करना चाहिए जो, इंस्पेक्शन बे अथवा फीडरों को खोल देने के बाद, कार्य अनुमति जारी करने की व्यवस्था करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करना आवश्यक नहीं है, और स्विचों को बन्द करने से पहले, काम के कार्यभारी व्यक्ति को चाहिए कि वह कर्षण फोरमैन, सहायक कर्षण फोरमैन या चार्जमैन (चलस्टाक) को कार्य अनुमति लौटा दे ताकि उसे रदद किया जा सके।

(b) On receipt of a permit to work, and before work is commenced, the electrical equipment specified shall be earthed as per rules in force. Each working party shall be protected by independent earths.

(c) On completion of the work the person who received the permits-to-work shall ensure that all men all materials have been withdrawn from the electrical equipment and its vicinity. He shall then remove the earths, and inform the Traction Power Controller either by written memo or by a phone message supported by a private Number that the work for which the permit to work was issued has been completed, men and materials have been withdrawn from the specified electrical equipment and the same may be made alive. Such procedure shall constitute cancellation of the permits to work.

(5) For work by other than authorised persons-

(a) If work is to be carried out on or adjacent to any part of the electrical equipment by other than authorised persons such work shall not commence until the person in-charge of the work is in possession of a permit to work card issued to him by an authorised person.

(b) The permit to work shall be taken from the Traction Power Controller by an authorised person who shall earth the electrical equipment specified and hand over a permit to work card to the person in charge of the work holding an acknowledgement on the other copy. A duplicate of every permit to work card shall be retained in the personal possession of the authorised person who issued it.

(c) On completion of the work and when all men and materials have been withdrawn from the electrical equipment and its vicinity, the person in charge of the working party shall cancel his permits to work card and return it to the authorised person who issued it. The authorised person shall in turn cancel the permit to work as detailed in 4 (c) above.

(6) Local cancellation of permit to work when telephones are interrupted - If telephone communication with the Traction Power Controller is interrupted when a permit to work is to be cancelled, the authorised person to whom the permit to work was issued shall arrange locally for restoring to normal (Live) conditions the portion of traction electrical or overhead equipment, specified in the permit to work and for cancelling the power block, if possible.

(7) Working of more than one party independently on the same portion of traction electrical or overhead equipment - Whenever work has to be carried out by more than one working party the permit to work shall be issued by the Traction Power Controller only to one authorised person who alone shall be responsible under this rule, for all work on the portion of electrical equipment, specified in the permit-to-work.

Any additional party or parties may work on the same portion of electrical equipment only with the permission of this authorised person who shall inform all parties of the total number of parties working on the same portion of electrical equipment.

The authorised person shall cancel the permit-to-work only when he is satisfied that all working parties have withdrawn all men and materials and removed the earths from the electrical equipment. In the event of telephone communication being interrupted, the responsible person shall proceed as provided in (6) above.

(8) Entries in the log book - The number of each permit to work issued must be entered in the log book of the Traction Power Controller, together with the particulars and time when the equipment is made dead for the work and re-energised after completion of the work as per information received on the telephone from the authorised person concerned.

(9) Work inside electric loco shed - In case of work to be done inside electric loco sheds, the application for permit-to-work must be made to the Traction Foreman, Assistant Traction Foreman or Chargeman (Rolling Stock), who shall arrange for the issue of the permit to work after getting the switch of the inspection bay or the feeders opened.

No intimation to the Traction Power Controller is necessary and the permit to work must be returned for cancellation by the person in charge of the work to the Traction Foreman, Assistant Traction Foreman or Chargeman (Rolling stock) before the switches are closed.

(10) <u>स्थानीय ब्लाक</u> :

(क) उन साइडिंगो में, स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/यार्ड मास्टर और यातायात संचालन के लिए जिम्मेदार अन्य व्यक्तियों से पावर ब्लाक के लिए स्थानीय व्यवस्था की जा सकती है, जिनमें मुख्य परिचालित लाइनों, लूप लाइनों और यार्डो की आगमन या प्रस्थान लाइनों पर गाड़ियों के संचालन पर बुरा असर न पड़े तथापि कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित किया जायेगा कि पावर ब्लाक कब लिया गया था और उसे कब रदद किया गया। स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर, यार्ड मास्टर और अन्य व्यक्ति भी इन पावर ब्लाकों के बारे में खण्ड नियंत्रक को सूचना देंगे।

(ख) स्थानीय ब्लाकों की व्यवस्था, इसके लिए निर्धारित फार्मो पर की जायेगी।

(11) <u>रेल पथ के उन सेक्शनों में या जिन/जिनमें बिजली हीन या भूयोजित ऊपरी लाइनें हों, बिजली के चलस्टाक का प्रवेश रोकने के लिए कार्य विधि</u> :–

(क) बिजली के चल स्टाक का संचालन नियंत्रित करने वाले सिग्नल केबिनों में लीवर कालरों द्वारा सिगनलों एवं काँटों के लीवरों का बचाव किया जायेगा, ताकि बिजली का चल स्टाक उस रेल पथ का क्रास ओवर में प्रवेश न कर सके, जिस में ऊपरी उपस्कर को विद्युत्रहित कर दिया गया हो या जिसके लिए कार्य अनुमति जारी की गयी हो। यदि काँटों या सिगनलों का स्थानीय रूप से प्रचालन किया जाता हो, तो उन पर ताला लगा देना चाहिए और चाभियों को स्टेशन मास्टर के पास रख देना चाहिए।

(ख) कर्षण शक्ति नियंत्रक से पावर ब्लाक संदेश मिलने पर, खण्ड नियंत्रक सभी संबंधित स्टेशन मास्टरों, केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों, केबिन मास्टरों को उक्त संदेश दोहरायेगा, जिसमें ब्लाक शुरू होने का समय भी सूचित किया जायेगा। प्रत्येक स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर संदेश रिकार्ड करेगा तथा प्राइवेट नंबर और संदेश प्राप्त होने के समय सहित उसकी प्राप्ति–स्वीकृति देगा तथा इसके बाद, बिजली यातायात के लिए निर्देशित समय से उल्लिखित लाइन या लाइनों को ब्लाक कर देगा और लीवर कालरों को संबंधित लीवरों में डाल देगा। जब लीवरों के ढांचों या अन्य सिगनल केबिनों का नियंत्रण स्टेशन के कार्यालय या सिगनल केबिन से बिजली द्वारा किया जाता है, तब स्टेशन पर या बिजली के ट्रांसमीटरों की चाबियों पर अथवा अन्तर्पाशित चाबी बक्सों पर डाल देगा। स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि लीवर कालरों को संबंधित लीवरों पर डाल दिया जाता है।

<u>टिप्पणी</u>:– ए.सी. कर्षण के बारे में यह जानकारी प्रत्येक कर्षण संचालन आदेश के परिशिष्ट में दी गयी है।

(ग) लीवर/स्लाइड कालरों को तब तक नहीं हटाया जायेगा, जब तक कि स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर, केबिन मास्टर तथा खण्ड नियंत्रक से पावर ब्लाक को रद्द करने के बारे में प्राइवेट नम्बर सहित संदेश प्राप्त करके इसकी प्राप्ति–स्वीकृति नहीं दे देता। खण्ड नियंत्रक यह संदेश तब तक जारी नहीं करेगा जब तक वह कर्षण शक्ति नियंत्रक से पावर ब्लाक रद्द करने के बारे में लिखित संदेश या प्राइवेट नम्बर सहित फोन पर संदेश प्राप्त नहीं कर लेता।

<u>टिप्पणी</u> :– इस सहायक नियम के पैराग्राफों (2), (3), (10) और 11 में उल्लिखित सभी मामलों में स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या केबिन मास्टर को चाहिए कि वह यह जानकारी स्टेशन मास्टर की दैनंदिनी/गाड़ी सिगनल रजिस्टर में अवश्य अभिलिखित कर ले।

(12) (क) स्विचों के प्रचालन और कार्य अनुमति जारी करने संबंधी सभी संदेशों की पुष्टि प्राइवेट नम्बरों द्वारा की जायेगी।

(ख) प्राइवेट नम्बरों सहित सभी संदेश इस कार्य के लिए रखे गये विशिष्ट रजिस्टरों से जारी और रजिस्टरों में प्राप्त किये जायेंगे।

17.05. कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी –

(1) सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युत आवेशित समझा जायेगा और परिणामस्वरूप वे मानव जीवन के लिए खतरनाक समझे जायेंगे, सिवाय परिस्थितियों के जिनमें किसी विद्युत उपस्कर को विशेष अनुदेशों के अनुसार विशेषतः निष्क्रिय कर दिया गया है। कर्मचारियों और जनता को चेतावनी देने के लिए, ताकि ये समुचित सतर्कता बरतें, सभी खतरनाक स्थलों पर प्रमुख रूप से चेतावनी सूचनाएं लगा दी जायेंगी।

(10) Local Blocks -

(a) Local arrangements may be made with the Station Master, Cabin Assistant Station Master, Cabinmaster, Yard Master and others responsible for the movement of traffic, for power blocks in such sidings as do not affect the movement of trains on main running lines, loop lines and reception or departure lines in yards.

The Traction Power Controller shall, however, be kept informed as to when the power block is taken and cancelled. The Station Master, Cabin Assistant Station Master, Cabin Master, Yard Master and other persons shall also advise the Section Controller of such power blocks.

(b) Local blocks shall be arranged on the forms prescribed for the purpose.

(11) Procedure for Preventing admission of electric rolling stock into or over sections of track with dead or earthed overhead lines -

(a) In order to prevent electric rolling stock from being admitted on a cross over or track over which overhead equipment is made dead or for which a permit-to-work has been issued, the levers of signals and points in the signal cabins, governing such movements of electric rolling-stock, shall be protected by means of lever collars. If the points and signals are locally operated, the same should be locked and the keys kept with the Station Master.

(b) The Section Controller, on receipt of a power block message from the Traction Power Controller, shall repeat to all Station Master/Cabin Assistant Station Masters/Cabin Master concerned the said message indicating the time from which the block is to commence.

Each Station Master/Cabin Assistant Station Master/Cabinmaster shall record and acknowledge the message with a Private Number and the time or receipt and then block to electric traffic the line or lines described from the time indicated and place lever collars on the appropriate levers.

When lever frames or other signal cabins are controlled electrically from a Station Master's office or signal cabin, the Station Master/Cabin Assistant Station Master/ Cabinmaster shall place the slide collars on the slides of electric slide instruments, or on the keys of electric transmitters or interlocked key boxes. The Station Master/Cabin Assistant Station Master/Cabinmaster shall ensure that lever collars are placed on the relevant levers.

Note : The information in regard to AC Traction working is given in Appendix to the Traction Working Rules of each station.

(c) The lever/slide collars shall not be removed untill the Station Master/Cabin Assistant Station Master/Cabinmaster receives from the Section Controller and acknowledges a message supported by Private Number cancelling the power block. The Section Controller shall not issue such a message unless he has received a written message or phone messages supported by a Private Number from the Traction Power Controller cancelling the power block.

Note : In all cases mentioned under paras (2), (3), (10) and (11) of this Subsidiary Rule the Station Master/Cabin Asstt. Station Masters/Cabinmaster must record the information in the Power Block Register/Train Signal Register.

(12)(a) All messages relating to operation of switches and issue of permit to work shall be confirmed by Private Numbers.

(b) all messages together with the Private Numbers shall be issued from and received into books specially maintained for the purpose.

17.05. Warning to staff and Public -

(1) All electrical equipment shall be regarded as being live at all times and consequently dangerous to human life, save and except in cases, where the electrical equipment has been specially made dead in accordance with special instructions. Caution notices shall be prominently fixed near all vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution.

(2) ऐसी स्थिति के सिवाय, जब कि ऊपरी उपस्कर विशेष अनुदेशों के अनुसार निष्क्रिय और भूयोजित कर दिया गया है, कोई व्यक्ति न किसी ऊपरी उपस्कर के नीचे स्थित इंजनों या टेंडरों पर और न ही सवारी डिब्बों या माल डिब्बों की छत पर चढ़ेगा।

स.नि.17.05 / 1.

(1) चल स्टाक के पैन्टोग्राफों और छतों पर सामान्यतया उन विशेष साइडिंगों में काम किया जायेगा, जिनमें इन साइडिंगों को विद्युतरहित और भूयोजित करने के लिए स्विचें लगाई गई हैं।

(2) कर्षण इंजन परीक्षक या अन्य प्राधिकृत कार्यभारी व्यक्ति, बिजली के चल स्टाक की छत पर काम करने की अनुमति देने से पहले लोको शेडों और स्थापन साइडिंगों में निरीक्षण लाइनों के रेल–पथों के ऊपरी उपस्कर बिजलीहीन कर देने के लिए जिम्मेदार होंगे। कार्यभारी प्राधिकृत व्यक्ति के अलावा अन्य किसी व्यक्ति द्वारा इन रेल–पथों पर ऊपरी उपस्कर में बिजली नहीं प्रवाहित की जायेगी और वह हर प्रकार की सावधानी बरतने के बारे में सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा, कि उपस्कर में बिजली प्रवाहित करने से पहले सब ठीक है और सभी कर्मचारी उससे दूर हैं।

(3) (क) स्टेशनों और यार्डों में प्राधिकृत व्यक्ति ऊपरी उपस्कर को विद्युतरहित करेगा और उसे भूयोजित करेगा और चलस्टाक या इंजनों की छत पर काम आरंभ करने से पहले संबंधित कर्मचारी कार्य अनुमति कार्ड प्राप्त करेगा। काम पूरा हो जाने पर कार्ड प्राधिकृत व्यक्ति को रदद करने के लिए लौटा दिया जायेगा। इसके बाद, ऊपरी उपस्कर में बिजली प्रवाहित करने से पहले, प्राधिकृत व्यक्ति स्वयं इस बात की तसल्ली करेगा कि सब ठीक है और सभी कर्मचारी उससे दूर हैं।

(ख) पानी भरने के स्टेशनों पर, सवारी डिब्बों में पानी भरने के लिए ऊपरी उपस्करों के भागों को अलग करने और उन्हें विद्युत्रहित बनाने के बारे में निर्धारित संचालन नियमों का पालन किया जायेगा।

(4) ए.सी. कर्षण के लिए प्रत्येक स्टेशन, लोको शेड आदि को जारी किये गये स्टेशन संचालन आदेशों के पूरकों में उन स्विचों का विवरण दिया गया है, जिन्हें संचालित करके किसी भाग को विद्युत्रहित या विद्युत्मय किया जा सकता है।

17.06. रेल पथ में परिवर्तन – विद्युतीकृत रेल पथ के संरेखण 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 सकें।

स.नि.17.06 / 1.

(1) रेल–पथ खिसकाने, रेल–पथ के तल में "परिवर्तन" करने, रेल पथ का संरेखण करने या रेल–पथ मोड़ने से पहले मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) को नोटिस दिया जाएगा, ताकि यदि आवश्यक हो तो ऊपरी उपस्कर को नयी परिस्थितियों के अनुरूप समायोजित किया जा सके। ऐसे काम सहायक नियम 17.04 / 1. (2)–घ में दिये गये साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल किये जायेंगे।

(2) (क) ऊपरी उपस्कर में किये गये सभी मामूली परिवर्तनों के बारे में चाहे वे स्थायी हों या अस्थायी हो, कर्षण पावर नियंत्रक को टेलीफोन पर तुरन्त और मण्डल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) या सहा. विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) को लिखित रूप में सूचना दी जायेगी।

(ख) मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) द्वारा मंजूर किये बिना ऐसे भारी परिवर्तन नहीं किये जायेंगे, जिनसे ऊपरी उपस्कर के किसी भाग के वर्तमान विन्यास में अंतर पैदा हो जाए।

(3) (क) ऊपरी उपस्कर पर काम करते समय सभी कर्मचारी या सुनिश्चित करेंगे कि तारों का विस्थापन न हो, जिससे अन्य लाइनों से गुजरने वाले बिजली चल स्टाक के पैन्टों ग्राफ स्थिर आर्म ट्यूबों या ऊपरी उपस्कर के किसी भाग के द्वारा उल्लंघित न हो जाएं।

(ख) जब ऊपरी उपस्कर को स्थायी या अस्थायी रूप से खिसकाया जाय, तब कार्यभारी व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन इन्सूलेटर, जम्पर दूरी और अन्य फिटिंग के कारण दूसरी लाइन से गुजरने वाले बिजली चल स्टाक के पैन्टोग्राफों का उल्लंघन नहीं होता है।

(4) (क) जब कभी रेलपथ कर्मचारियों द्वारा रेल–पथ पर ऐसा काम किया जाए जिससे कि रेल बन्धों पर असर पड़ने की संभावना हो तो कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) को पर्याप्त समय पहले नोटिस दिया जाएगा, ताकि वह बन्धों को निकालने बदलने के लिए बन्धन कर्मचारियों को तैनात कर सके।

(ख) जब बन्धन कर्मचारी खण्ड अभियंता (रेलपथ) के अधीन काम कर रहे हों तब वे रेलपथ निरीक्षक के अनुदेशों के अनुसार काम करेंगे, जो रेलपथ और कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार होगा।

(2) No person shall climb on the top of engines or tenders or on the roofs of carriages or wagons when those vehicles are located beneath overhead equipment except when the overhead equipment is dead and earned in accordance with special instructions.

S.R.17.05/1.

(1) Work on pantographs and roofs of rolling stock shall normally be carried on special sidings where switches are provided for making such sidings dead and earthed.

(2) Traction Engine Examiner or other authorised person in charge shall be responsible for making dead the overhead equipment over the tracks of inspection lines in loco sheds and stabling siding before permitting work to be done on the roof of electric rolling stock. The overhead equipment over these tracks shall not be energises except by the authorised person in charge, who shall be responsible for every precaution being taken to ensure that everything is in order and that all staff are clear before energising the equipment.

(3) (a) In stations and yards an authorised person shall arrange to make dead and earth the overhead equipment and a permit-to-work card shall be obtained by the staff concerned before work on the roof of rolling stock or engines is commenced. On completion of work, the card shall be returned to authorised person for cancellation. The authorised person shall then satisfy himself that every thing is in order and that all staff are clear before energising the overhead equipment.

(b) Prescribed working rules for isolating and making dead section of overhead equipment for watering of carriages shall be followed at watering stations.

(4) Supplement to the Station Working Rules for A.C. Traction Issued to each station, loco shed etc. specify that switches, the operation of which, will make a section dead or alive.

17.06. Alterations to track - Before any alteration to alignment or level of electrified tracks is commenced, due notice shall be given to those responsible for the overhead equipment so that the overhead equipment may be adjusted to conform to the new conditions.

S.R.17.06/1.

(1) Before any slewing, alteration to super-elevation or level of tracks is done, notice shall be given to the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) to enable him to arrange for adjustment overhead equipment to conform to the new conditions, if necessary. Such work shall be included in the weekly programme detailed in S.R. 17.04/1(2-d).

(2) (a) All minor alterations to overhead equipment whether permanent or otherwise shall be reported to the Traction power Controller immediately by telephone and to the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution) or the Assistant Electrical Engineer (Traction Distribution) in writing.

(b) Major alterations affecting the existing disposition of any section of overhead equipment shall not be made unless sanctioned by the Divisional Electrical Engineer (Traction Distribution).

(3) (a) When working on overhead equipment, all staff shall ensure that the wires are not deflected so as to cause pantographs of electric rolling stock passing on other lines to be fouled by steady arm tubes or any other parts of the overhead equipment.

(b) When the overhead equipment is slewed either temporarily or permanently, the person in charge shall ensure that section insulators, jumpers, distance and other fittings will not foul the pantographs of electric rolling stock passing on other lines.

(4) (a) Whenever any work on track, which is likely to affect rail bonds, is undertaken by permanent way staff, adequate notice shall be given to the Traction Foreman (Overhead Equipment), to enable him to arrange for bonding staff for removal and replacement of bonds.

(b) Bonding staff when working with a Section Engineer (P.Way) shall work under the latter's instructions who shall then be responsible for the safety of the track and of the staff.

17.07. निरावेशित सेक्शनों में इंजनो और विद्युत बहुयूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना – यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो रेल इंजनों अथवा विद्युत बहुयूनिटों के लोको पायलट शक्ति स्विच समुचित रूप से 'ऑफ' करके निरावेशित सेक्शन को पार करेंगे। शक्ति 'आफ' करने और 'आन' करने के लिए लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए इस आशय के आवश्यक संकेत बोर्ड लगाए जाएंगे।

17.08. टावर वैगन – टावर वैगन के संचालन और परिचालन के नियम विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएंगे।

स.नि.17.08/1. (क) यदि ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण के लिए या किसी खराबी की जगह पर काम करने के लिए या अन्य किसी मार्ग के लिए टावर वैगन का चलाना आवश्यक हो तो वैगन का कार्यभारी कर्मचारी, स्टेशन मास्टर, केबिन स्टेशन मास्टर को टावर वैगन के संचालन के बारे में सूचित करेगा।

(ख) टावर वैगन को गाड़ी समझकर चलाना चाहिए। वह गार्ड के बिना चलायी जाएगी। गाड़ी रेल–पथ की रक्षा से संबंधित कार्य तथा जिम्मेदारियां और गार्ड के अन्य कर्तव्यों की जिम्मेदारी टावर वैगन के साथ जाने वाले ऊपरी उपस्कर पर्यवेक्षक की होगी।

(ग) जब ऊपरी उपस्कर ब्लाक लगाया जाता है तब एक या अधिक टावर वैगन एक के पीछे एक चलाए जा सकते हैं। स्टेशन मास्टर अनुगामी टावर वैगन/वैगनों को व्यस्त, प्रभावित ऊपरी उपस्कर खंड में प्रवेश करने की अनुमति देते समय बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार, अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने के लिए निर्धारित प्राधिकार और एक सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसमें कार्य स्थल बताया जाएगा तथा ऐसी गति निर्देशित की जाएगी जो किसी भी हालत में 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। सेक्शन में प्रवेश करने वाले प्रथम टावर वैगन की निर्धारित गति 40 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

(घ) तथापि पूर्ण ब्लाक सिगनल वाले क्षेत्र में टावर वैगन को अनुगामी गाड़ी के पीछे जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ङ) काम पूरा हो जाने पर, सेक्शन में प्रवेश करने वाले अंतिम टावर वैगन का कार्यभारी अधिकारी अगले स्टेशन पर जाकर प्रमाणित करेगा कि सेक्शन में अवरोध नहीं है और 'गाड़ी सिगनल रजिस्टर' में संबंधित प्रविष्टि के सामने इस प्रमाणस्वरूप हस्ताक्षर करेगा कि अंतिम टावर वैगन सेक्शन से बाहर हो गया है।

(च) ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण में तथा खराबियों को दूर करने में टावर वैगन का महत्वपूर्ण स्थान है। इसलिए जैसे ही आयोजित एवं मंजूर कार्य पूरा हो जाए टावर वैगनों को दुर्घटना सहायता गाड़ी के समान अत्यंत शीघ्र ही उनके होम शेड में भेजना चाहिए।

17.09. विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम – विद्युतीकृत सेक्शनों में गाड़ीयों के संचालन के लिए प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विशेष अनुदेश अधिसूचित किए जाएंगे।

स.नि.17.09/1. <u>विद्युतीकृत क्षेत्रों में दुर्घटना तथा असामान्यता</u> –

(1) ऊपरी उपस्कर में फाल्ट ट्रिपिंग के मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक, खण्ड नियंत्रक तथा स्टेशन मास्टर के कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व –

<u>दोषपूर्ण खण्ड को आइसोलेट करना</u>

(i) विद्युतीकृत खण्ड में ऊपरी उपस्कर में खराबी होने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक को दोषपूर्ण खण्ड की तत्काल पहचान करनी चाहिए और उसे आइसोलेट कर देना चाहिए। दोहरी तथा बहु लाइनों वाले खण्डों के मामले में दोषपूर्ण खण्ड के साथ उसी दिशा में समीपवर्ती रेल पथ के अप्रभावित खण्ड को भी आइसोलेट कर देना चाहिए। तत्पश्चात कर्षण शक्ति नियंत्रक, खण्ड नियंत्रक को लिखित या फोन द्वारा प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान कर दोषपूर्ण खण्ड तथा अप्रभावित खण्ड को अस्थायी रूप से आइसोलेट करने के विषय में सूचित करेगा।

(ii) कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना प्राप्त होने पर खण्ड नियंत्रक निम्नानुसार कार्यवाही करेगा –

(क) खण्ड नियंत्रक दोनों दिशाओं के स्टेशन मास्टरों को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा दोषपूर्ण खण्ड को आइसोलेट कर दिया गया है, के विषय में सूचित करेगा तथा दोषपूर्ण खण्ड को आपातकालीन पावर ब्लाक के समान माना जायेगा तथा तदनुसार कार्यवाही करेगा।

17.07. Tripping of circuit breakers of locomotives and electrical multiple units at neutral sections Unless otherwise allowed by special instructions, the Loco Pilot of the locomotive or electrical multiple unit shall coast through the neutral section, duly switching off power, Necessary indication boards to this effect shall be provided to guide the Loco Pilot to switch off and switch on Power.

17.08. Tower Wagon - The rules for the movement and working to tower wagons shall be laid down by special instructions.

S.R.17.08/1. (a) Whenever it is necessary to work a Tower Wagon either for the maintenance of OHE or attending to the site of Break Down or for any other reason, the person incharge of the Tower Wagon shall advise the Station Master/Cabin Assistant Station Master/Cabinmaster about the movement of Tower Wagon.

(b) A Tower Wagon is to be treated like a train and shall be worked without a guard. The duties and responsibilities for protecting the train/track and other duties of the guard shall devolve on the OHE Supervisor accompanying the Tower Wagon.

(c) In case of an arranged OHE block, one or more Tower Wagons can be worked and follow one another. The Station Master, while authorising the following Tower Wagon/Wagons into occupied affected OHE Section, shall issue an "Authority to proceed Without Line Clear" and a Caution Order mentioning the site of work indicating the speed which under no circumstances, shall exceed 10 KMPH. The first Tower Wagon to enter the section shall also not exceed the prescribed speed.

(d) A Tower Wagon shall, however, not be permitted to enter the section following a train in Absolute Block Signalling Territory.

(e) After completion of the work, the official incharge of the Tower Wagon which entered last in the section shall certify at the station in advance about clearance of section and initial against the relevant entry in the Train Signal Register in token of the Section having been cleared of the last Tower Wagon.

(f) Tower Wagons have a key role in the maintenance of OHE and for attending to brakdowns. As such as soon as the programmed and sanctioned work is completed they shall be returned to their base depot with the utmost expedition in as much the same way as an Accident Relief Train.

(g) No tower wagon shall be driven except by an authorised person and no person shall be so authorised, unless he has knowledge of the section on which tower wagon is operating in addition at being conversant with the operation of tower wagon.

17.09. Additional rules for electrified section - Special instructions for working of trains on electrified sections shall be notified by the authorised officer.

S.R. 17.09/1. Accident an Unusual In Electrified Territory -

(1) Duties and responsibilities of Traction Power controller, Section Controller and Station Master in case of No Tension Fault Tripping in Over head equipment-

Fault Isolation :

(i) In an electrified section in the event of Over-head equipment failure, Traction Power controller shall immediately identify and localise the faulty section and isolate the same. In case of double and multiple line sections, he shall also isolate healthy section on adjacent track on the same route length as faulty sections. The Traction Power Controller shall then advise the Section Controller in writing or on Phone under exchange of private number, of the section found faulty and healthy section temporarily isolated.

(ii) On receipt of the advise from Traction Power Controller, the Section Controller shall take as under -

(a) Section Controller shall, under exchange of private number, advise Station Masters of stations on either side of isolated sections to treat the faulty section as if the same is under emergency power block and take action accordingly.

(ख) खण्ड नियंत्रक इस बात की जॉच करेगा कि दोषपूर्ण खण्ड में कोई गाड़ी प्रवेश तो नहीं कर चुकी है? यदि नहीं, तो वह सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि अप्रभावित खण्ड पर, पहली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करे तथा यह निर्देश दे कि जाते समय वह समीपवर्ती लाइन/लाइनों पर सतर्क निगाह रखे ताकि यह पता चल सके कि ऊपरी उपस्करों में कोई असामान्यता तो नहीं है। अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद लोको पायलट रिपोर्ट देगा कि जिस खण्ड से वह गाड़ी लेकर आया है वह गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं। खण्ड नियंत्रक, कर्षण शक्ति नियंत्रक को लिखित रूप में सूचित करेगा कि अस्थाई रूप से अलग किए गये अप्रभावित खण्ड में विद्युत की सप्लाई फिर से चालू कर दे।

(ग) तथापि, यदि कोई गाड़ी दोषपूर्ण खण्ड में प्रवेश कर चुकी हो तो खण्ड नियंत्रक सभी स्टेशन मास्टरों को जो दोषपूर्ण खण्ड में गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित हैं तथा खण्ड के स्टेशन मास्टरों को जिसमें अप्रभावित ऊपरी उपस्कर अस्थायी रूप से आइसोलेट कर दिये गये हैं, प्राइवेट नम्बरों का आदान–प्रदान करते हुए सूचित करेगा कि वे किसी गाड़ी को प्रभावित ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति तब तक नहीं दें जब तक कि अप्रभावित खण्ड में प्रथम गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड दोनों को इस आशय का सतर्कता आदेश जारी न कर दिया गया हो –

(i) अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए अत्यन्त सावधानीपूर्वक दिन के समय दृश्यता साफ होने पर 60 कि.मी.प्रति घंटा और रात के समय 30 कि.मी.प्र.घं. की रफ्तार से आगे बढ़ें।

(ii) लाइन पर सतर्क निगाह रखें और ऐसे किसी भी अवरोध के पहले गाड़ी खड़ी करने के लिए तैयार रहें जो समीपवर्ती लाइन/लाइनों से किसी उल्लंघन की वजह से उत्पन्न हुआ हो तथा ऊपरी उपस्कर में कोई गड़बड़ी नहीं है इस पर भी निगरानी रखें। अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद जिस खण्ड पर से गाड़ी लेकर आये हैं वह गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं, इसकी रिपोर्ट करेंगे।

(iii) इस प्रकार की कार्यवाही करने के बाद ही खण्ड नियंत्रक, कर्षण शक्ति नियंत्रक को लिखित रूप में यह सूचित करेगा कि गाड़ी की संरक्षा के लिए आवश्यक सावधानियाँ बरती गयी हैं। कर्षण शक्ति नियंत्रक उसके बाद अस्थायी रूप से अलग किए गये अप्रभावित खण्ड में विद्युत आपूर्ति कर देगा।

(iv) खण्ड नियंत्रक, लोको पायलट और गार्ड से इस आशय की रिपोर्ट प्राप्त होने पर कि खण्ड अवरोध रहित है, स्टेशन मास्टर से विचार विमर्श करके गति प्रतिबन्ध हटाने की कार्यवाही करेगा। खण्ड नियंत्रक, कर्षण शक्ति नियंत्रक को गाड़ी के लोको पायलट/गार्ड की रिपोर्ट के बारे में भी सूचित करेगा कि क्या कोई उल्लंघन हुआ है या ऊपरी उपस्कर में कोई असामान्यता/खराबी उत्पन्न हो गयी है। गति प्रतिबन्ध हटाने का निर्णय होने तक केवल खण्ड नियंत्रक की अनुमति मिलने पर ही किसी अनुवर्ती गाड़ी को खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति दी जायेगी तथा सतर्कता आदेश जारी होता रहेगा, जिसमें उपर्युक्त ग (i) में बताये नियमानुसार प्रतिबन्ध तथा अन्य सावधानियों का स्पष्ट उल्लेख होगा।

(2) <u>गाड़ी में किसी प्रकार की असामान्य स्थिति आने पर जब विद्युतीकृत खण्ड में ऊपरी उपस्कर में विद्युत सप्लाई रोकना आवश्यक हो कर्षण शक्ति नियंत्रक एवं खण्ड नियंत्रक के कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व</u> –

(i) विद्युतीकृत खण्ड में कर्षण शक्ति नियंत्रक को गाड़ी की असुरक्षित स्थिति का पता चलते ही जितनी जल्दी सम्भव हो सम्बन्धित उप सेक्टर की दोनों दिशाओं की लाइन के ऊपरी उपस्कर की आपूर्ति को तत्काल स्विच ऑफ करना चाहिए। उसके बाद कर्षण नियंत्रक उन खण्डों के बारे में लिखित रूप में सूचित करेगा, जिनकी विद्युत आपूर्ति को बन्द किया गया है।

(ii) कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना मिलने पर खण्ड नियंत्रक प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को, जो प्रभावित खण्ड में गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित हैं, को सूचित करेगा कि विद्युत रहित खण्ड को आपात पावर ब्लॉक की तरह समझा जाये तथा यह सुनिश्चित किया जाये कि खण्ड में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी गयी है।

<u>अस्थायी रूप से आइसोलेट किया गया अप्रभावित खण्ड</u>

(i) स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को प्रभावित खण्ड की अप्रभावित लाइन पर प्रवेश की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि अप्रभावित सेक्शन के प्रथम गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट दोनों को सतर्कता आदेश, जिसमें दिन के समय दृश्यता स्पष्ट होने पर 60 कि.मी.प्रं.घं. और रात के समय 30 कि.मी.प्रं.घं. की गति के साथ अन्य गति प्रतिबन्धों के अनुपालन के अनुदेश सहित किसी निकटस्थ लाइन पर ऊपरी उपस्कर की असामान्यताओं पर या किसी अतिलंघन के कारण उत्पन्न अवरोध के निकट रुकने के लिए तैयार रहने और चौकस नजर रखने के अनुदेशों के साथ जारी नहीं कर दिया जाता। साथ ही लोको पायलट को सूचित करेगा कि अगले स्टेशन पर पहुँचने के तत्काल बाद, वह रिपोर्ट करे कि वह जिस सेक्शन से गुजरा है, वह गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं।

(b) The Section Controller shall check whether any train has entered in the faulty section. If not he shall advise the concerned SM to issue caution order to the Loco Pilot of the first train on unaffected section to 'keep a sharp look out on the adjacent line-lines to see if there are any OHE abnormalities'.

On reaching the next station, Loco Pilot should report whether or not the section over which they have passed is safe for train movement. The Section controller will advise the Traction Power Controller in writing to re-energize the healthy section that was temporarily isolated.

(c) If however a train has entered in faulty section, the Section Controller shall immediately inform SMs of all stations who are concerned with working of train in the faulty section and also in the section in which healthy Over-head equipment is temporarily isolated, under exchange of private number, that they shall not allow any train to enter the effected block sections unless both Loco Pilot and Guard of the first train in unaffected section have been issued caution order to this effect.

(i) "Proceed with speed not exceeding 60 KMPH during day when visibility ahead is clear and not exceeding 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions".

(ii) "Keep a sharp look-out and be prepared to stop short of any obstruction, which may be due to any infringement from the adjacent line-lines and also keep a sharp look-out on the adjacent line-lines to see if there are any over-head equipment abnormalities. On reaching the next station, Loco Pilots to report whether or not the section over which they have passed is safe for train movement."

(iii) Only after taking this action the Section Controller shall advise the Traction Power Controller in writing that necessary precaution have been taken to ensure safety of the train. The Traction Power Controller shall then restore the feed to the healthy section, with was temporarily isolated.

(iv) Action to remove speed restrictions shall be taken by Section Controller in consultation with Station Master on receipt of report from the Loco Pilot and the Guard that the section is free of obstruction. Section Controller shall also advise the Traction Power Controller of the report of Loco Pilot-Guard of the train indicating whether or not there are any infringements or abnormalities in Over-head equipment.

Till such time, it is decided to remove speed restriction, subsequent train shall be allowed to enter into the section only with permission from the Section Controller and shall continue to be issued caution order prescribing clearly the speed restriction and other precautions, as pointed out in c (i) above.

(2) <u>Duties and responsibilities of Traction Power Controller in the event of any abnormality in train on Electric Traction necessitating 'Switching off' of overhead equipment supply</u> :-

(i) As soon as Traction Power Controller comes to know about unsafe condition of a train working on Electrified Traction, he shall immediately 'switch Off' the over-head equipment supply of both the lines of relevant Sub-sector. Traction Power Controller shall then advise in writing, the Section Controller of sections in which over-head equipment has been switched 'Off'

(ii) On receipt of advice from Traction Power Controller, the Section Controller shall, under exchange or private number, advise Station Masters of all stations, who are concerned with working of trains in the affected section to treat the Dead section as if the same is under emergency power block and to ensure that no train is allowed to enter into the section.

<u>Healthy Section temporarily isolated.</u>

(i) Station Masters will not allow any train to enter even healthy line of the affected section unless both Loco Pilot and Guard of the first train of unaffected section have been issued caution order to proceed with the restricted speed not exceeding 60 KMPH during day when view ahead is clear and 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions and keep a sharp look-out and be prepared to stop short of any obstruction, which may be due to any infringement or over head equipment abnormalities from the adjacent line-lines. Also advise Loco Pilot to report immediately on reaching the next station whether or not the Section over which they have passed is safe for the train movement.

(ii) यदि अप्रभावित सेक्शन का लोको पायलट फोन पर उससे सम्पर्क करता है तो अप्रभावित हिस्से का ऊपरी उपस्कर पुनः प्रारम्भ किया जाना चाहिए और वह, दिन के दौरान दृश्यता स्पष्ट होने पर 60 कि. मी.प्र.घं. और रात के समय 30 कि.मी.प्रं.घं. की प्रतिबन्धित गति सहित अन्य गति प्रतिबन्धों के अनुपालन के अनुदेश सहित आगे बढ़ने के लिए कहेगा तथा लोको पायलट चौकस नजर रखेगा और किसी निकटस्थ लाइन पर अतिलंघन के कारण उत्पन्न किसी अवरोध के निकट रुकने के लिए तैयार रहेगा। साथ ही लोको पायलट को अगले स्टेशन पर पहुँचने के तत्काल बाद रिपोर्ट करनी होगी कि वह जिस सेक्शन से गुजरा है, वह गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं है।

(iii) यह सुनिश्चित हो जाने पर कि निकटस्थ लाइन बाधा रहित है सतर्कता आदेश जैसा जारी किया गया है, को तत्काल रद्द कर दिया जायेगा।

<u>सेक्शन जिसमें प्रभावित गाडी है</u> –

(i) प्रभावित गाड़ी के कर्मीदल से असामान्यता के स्वरूप के बारे में जानकारी प्राप्त होने के बाद खण्ड नियंत्रक द्वारा मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक (शिफ्ट ड्यूटी) और सम्बन्धित विभाग के नियंत्रक से परामर्श के बाद ऊपरी उपस्कर की पुनः आपूर्ति के बारे में निर्णय लिया जायेगा।

(ii) यदि प्रभावित गाड़ी का लोको पायलट कर्षण शक्ति नियंत्रक/नियंत्रक से सम्पर्क करता है और गाड़ी में किसी प्रकार की खराबी का पता नहीं चलता है, ऊपरी उपस्कर के पुनः चालू होने पर नियंत्रक दिन के दौरान जब दृश्यता स्पष्ट है 60 कि.मी. प्रं.घं. और रात के समय 30 कि.मी.प्रं.घं. के साथ अन्य गति प्रतिबन्धों के अनुपालन सहित ब्लाक सेक्शन क्लियर करने के लिए कहेगा और वह गाड़ी में किसी असामान्यता पर चौकस निगाह रखेगा। स्टेशन पर पहुँचने के बाद सम्बन्धित विभाग के कर्मचारियों द्वारा गाड़ी की जाँच की जानी चाहिए। यदि गाड़ी में किसी प्रकार की असामान्यता न मिले तो गाड़ी पुनः सामान्य गति से चलायी जानी चाहिए।

(3) <u>ऊपरी उपस्कर (OHE) के ट्रिपिंग होने/ऊपरी उपस्कर (OHE) में किसी प्रकार का टेंशन न होने के मामले में लोको पायलट और गार्ड के कर्तव्य तथा जिम्मेदारियाँ</u> –

(i) ऊपरी उपस्कर (OHE) के अल्पकालिक ट्रिपिंग के मामले में लोको पायलट सामान्य कर्षण फिर से लेगा और वह निकटस्थ लाइन/लाइनों पर किसी असामान्यता/अवरोध के लिए चौकस नजर रखेगा और ऊपरी उपस्कर में ट्रिपिंग के बारे में वाकी–टाकी या सीटी कोड के जरिये गार्ड को सूचित करेगा। गार्ड अपनी गाड़ी में किसी असामान्यता का पता लगाने के लिए उसका अवलोकन करेगा। सहायक लोको पायलट पीछे की ओर देखते हुए किसी असामान्यता का पता लगाने के लिए पैनी नजर रखेगा।

(ii) यदि ऊपरी उपस्कर (OHE) में लगातार टेंशन न हो तो लोको पायलट तत्काल लोको फ्लैशर लाइट का स्विच ऑन करेगा और गति को नियंत्रित करेगा (रात्रि में 60 कि.मी.प्रं.घं. से अधिक नहीं), ताकि वह किसी अवरोध के निकट रुक सके और अपनी गाड़ी को प्रथम आपात सॉकेट के पास खड़ी कर सके तथा वह ऊपरी उपस्कर में टेंशन न होने के कारणों का पता करने के लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक/खण्ड नियंत्रक से सम्पर्क करेगा। कर्मीदल को नियंत्रक की सूचनाओ के अनुसार कार्य करना चाहिए।

(iii) यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक/खण्ड नियंत्रक के साथ तत्काल सम्पर्क सम्भव न हो तो इंजन सहित गाड़ी में किसी खराबी का एवं किसी अन्य असामान्यता का पता करने के लिए लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को गार्ड के साथ जाँच करने के लिए भेजेगा। गाड़ी की जॉच करने के बाद लोको पायलट गार्ड किसी असामान्यता के लिए और यदि कोई सहायता अपेक्षित हो तो वे खण्ड नियंत्रक को वाकी–टाकी समपार फाटक, या अन्य दिशा से आती हुई गाड़ी के द्वारा या सम्पर्क के किसी अन्य साधन के द्वारा सूचित करेंगे और नियंत्रक के आदेशानुसार कार्य करेंगे। यदि उसकी गाड़ी में किसी प्रकार की असामान्यता न हो तो लोको पायलट को लोको फ्लैशर लाइट का स्विच ऑफ करना चाहिये।

(iv) यदि इस दौरान ऊपरी उपस्कर में विद्युत आपूर्ति पुनः प्रारम्भ हो जाती है तो लोको पायलट सामान्य कर्षण प्रारम्भ करेगा।

(ii) If Loco Pilot of unaffected section contacts him on phone, the over-head equipment of unaffected portion should be resumed and he will be asked to proceed with the restricted speed not exceeding 60 KMPH during day when view ahead is clear and 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions and shall keep a sharp look out and be prepared to stop short of any obstruction, which may be due to any infringement from the adjacent line-lines. On reaching the next station Loco Pilot will report whether or not the section over which they have passed, is safe for train movement.

(iii) After ascertaining that there is no infringement to adjacent track, the Caution Order as indicated shall be withdrawn immediately.

Section having affected train.

(i) After getting information from the Crew of the affected train about the nature of abnormality, decision regarding recharging of the over head equipment shall be taken by the Section Controller in consultation with Chief Controller/Dy. Chief Controller (Shift duty) and controller of concerned department.

(ii) If the Loco Pilot of the affected train contacts Traction Power Controller/Control and no defect is detected in the train, on resumption of over head equipment he will be asked by control to clear the block section with the restricted speed not exceeding 60 KMPH during day when view ahead is clear and 30 KMPH during night subject to observance of other speed restrictions and shall keep a sharp look out for any abnormality in the train. On arrival at the station the staff of concerned department should Check the train. If no abnormality detected the train should resume at normal speed.

(3) Duties and responsibilities of the Loco Pilot and the Guard in case of the over-head equipment tripping/no tension in over-head equipment:-

(i) In case of Transient Tripping of Over-head equipment the Loco Pilot shall resume normal traction and keep a sharp look out including on the adjacent line/lines to see if there are any abnormalities/obstructions and will inform to the Guard through walkie-talkie or whistle code about tripping in over-head equipment. The Guard of the train will look out for any abnormality on his train. The Assistant Loco Pilot should look back and observe his train for any abnormality.

(ii) If no tension in over-head equipment continuous, the Loco Pilot shall immediately switch 'ON' the Loco flasher and control the speed (not exceeding 60 KMPH at night) so as to be able to stop short of any obstruction and stop his train close to first emergency socket and will communicate with the Traction Power Controller/Control to know the reason for no tension in overhead equipment. the Crew should act according to advice of control.

(iii) If it is not possible to communicate with the Traction Power Controller/Control immediately, the Loco Pilot shall depute the Assistant Loco Pilot to get down and check the train with the Guard in order to look for any abnormality for any defect in his train including locomotive. After the train has been checked, the Loco Pilot-Guard shall inform Section controller of the abnormality, and assistance required, if any, or otherwise, through emergency phone of other line walkie talkie, Level Crossings gate or through train of other direction or by any other means of communication and act in accordance with advice of control. In case no abnormality is noticed in his train, Loco Pilot should switch "Off" the loco flasher.

(iv) If in the meantime, Power supply to over-head equipment gets restored, the Loco Pilot shall resume normal traction no sooner he come to know of such resumption of supply.

अध्याय–18

प्रकीर्ण

18.01. निरसन और व्यावृति – भारत सरकार के तत्कालीन रेल विभाग (रेलवे बोर्ड) की तारीख 9 मार्च, 1929 की अधिसूचना सं. 1078–टी के अधीन जारी किए गए साधारण नियम, ऐसे निरंसन के पूर्व की गई किसी बात या कार्रवाई के या उसके किए जाने में किए गए किसी लोप के संबंध में एतद्द्वारा निरसित किए जाते हैं ।

IndiaCode

CHAPTER-XVIII

MISCELLANEOUS

18.01. Repeal and saving - The General Rules issued under the notification of the Government of India in the late Railway Department (Railway Board) No. 1078-T, dated the 9'th March 1929, are hereby repealed except as respect things done or action taken or omitted to be done or taken before such repeal



IndiaCode

परिशिष्ट – 'क'

भारतीय रेलवे में मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के लिए कार्य निर्देश

ये निर्देश साधारण एवं सहायक नियमों के साथ–साथ पढ़े जाने चाहिए। निम्नलिखित सामान्य निर्देश सभी प्रकार के मानव युक्त समपार फाटकों के लिए लागू होंगे।

1. <u>सामान्य</u>

1.1 <u>समपार फाटक का वर्णन :</u>

मानव युक्त समपार फाटक पर निम्नलिखित विस्तृत विवरण रखे रहना चाहिए –

1. समपार फाटक की संख्या
2. इंजीनियरिंग अथवा ट्रैफिक गेट
3. नियंत्रणाधीन (स्टेशन मास्टर / खण्ड अभियन्ता (रेलपथ)
4. स्थिति (जगह) / कि.मी. पर
5. स्टेशन पर
6. स्टेशन..... और..... के बीच
7. ब्राड गेज / मीटर गेज / नैरोगेज
8. सिंगिल लाइन / डबल लाइन्स / मल्टीपल लाइन्स
9. सामान्य स्थिति
10. इन्टर लॉक्ड / नान इन्टर लॉक्ड
11. अन्तर्पाशन के साधन
12. गेट सिगनल का प्रावधान
    (1) अप लाइन
    (2) डाउन लाइन
13. सिगनलिंग व्यवस्था
14. संचार के साधन– टेलीफोन / घंटी आदि।
15. समपार फाटक की चौड़ाई
16. सड़क का प्रकार (राष्ट्रीय राज मार्ग / प्रान्तीय राजमार्ग / अन्य)
17. सड़क का नाम
18. पक्की / कच्ची
19. पहुँच मार्ग
20. सड़क की चौड़ाई
21. रोड क्रासिंग का कोण (स्क्यू गेट के मामले में)
22. सड़क का ढलान (यदि कोई हो)
    (i) उत्तर / पूर्व की ओर
    (ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर
23. सड़क की सीधाई (सीधा / घुमावदार)
24. हाइट गेज का प्रावधान
25. बैरियर का प्रकार
26. चेक रेलों की लम्बाई
27. समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह
28. रम्बल स्ट्रिपों / स्पीड ब्रेकरों की लम्बाई
29. सड़क के चिन्ह
30. स्पीड ब्रेकर संकेतक के बोर्ड
31. टी.वी.यू..... दिनांक .....
32. यातायात गणना (सेंसस) की आगामी तिथि
33. पटाखे लगाने के लिए सीमांकन (चिन्ह)
34. कार्य करने वाले गेटमैनों की संख्या

IndiaCode

APPENDIX - 'A'

WORKING INSTRUCTIONS FOR MANNED LEVEL CROSSING GATES ON INDIAN RAILWAYS

These instructions should be read together with provisions in General & Subsidiary Rules, Following General Instructions are meant for all types of Manned Level Crossing Gates.

1. GENERAL

1.1. DESCRIPTION OF THE LEVEL CROSSING GATE :

Following details shall be maintained at all Manned Level Crossing Gates :

1. Number of Level Crossing Gate .....
2. Engineering of Traffic Gate .....
3. Under control of Station Master/Section Engineer (P.Way) .....
4. Location at km .....
5. At Station .....
6. In between Stations ..... & .....
7. BG/MG/NG .....
8. Single line/Double line/Multiple line .....
9. Normal Position .....
10. Interlocked/Non-Interlocked.....
11. Means of Interlocking .....
12. Provision of Gate Signal at kms.
    (i) UP Line.....
    (ii) DN Line .....
13. Signalling arrangements .....
14. Means of Communication - Telephone/Bell etc.....
15. Width of Level Crossing Gate .....
16. Type of Road (NH/SH/Others) .....
17. Name of Road .....
18. Metalled/Non-metalled .....
19. Approach Road .....
20. Width of Road .....
21. Angle of Road Crossing (in case of the skew gates) .....
22. Road gradient (if any)
    (i) North/East Side .....
    (ii)South/West Side .....
23. Road alignment (Straight/Curve)
    (i) North/East Side .....
    (ii) South/West Side .....
24. Provision of Height Gauges .....
25. Type of Barriers .....
26. Length of check rails .....
27. Road surface in between L-xing gates .....
28. Length of Rumble strips/Speed breakers .....
29. Road signs .....
30. Speed Breaker Indication Board .....
31. TVU ..... on .....
32. Census next due on .....
33. Demarcation for placement of Detonators .....
34. No. of Gateman working .....

IndiaCode

35. समीपस्थ रेलवे चिकित्सकीय सहायता (केन्द्र)
36. समीपस्थ प्राइवेट चिकित्सकीय सहायता (केन्द्र)
37. उपकरणों की सूची उपलब्ध है अथवा नहीं

1.2 <u>उपकरण</u> –

क्रम संख्या	विषय/मद	मात्रा/संख्या
1	हाथ सिगनल बत्ती (तिरंगी)	3 (5 क्वाड्रपल लाइन अथवा ट्विन सिंगिल लाइन खण्ड में)
2	हाथ सिगनल झंडी हरी	एक डंडे में लगी हुई
3	हाथ सिगनल झंडी लाल	3 (6 क्वाड्रपल लाइन अथवा ट्विन सिंगिल लाइन खण्ड में और 7 हेक्सापल खण्ड में डंडों में लगी हुई)
4	बैनर फ्लैग लाल	3 (5 क्वाड्रपल लाइन अथवा ट्विन सिंगिल लाइन खण्ड में)
5	लाल बैनर फ्लैग प्रदर्शन हेतु खम्भे	2 (4 क्वाड्रपल लाइन अथवा ट्विन सिंगिल लाइन और 5 हेक्सापल खण्ड में)
6	अतिरिक्त चैन पैडलॉक सहित	2 स्टाप मार्क सहित
7	पटाखे	10 (प्लास्टिक केस में)
8	गेटलैम्प	2
9	टामीबार/सब्बल	1
10	धमेला	1
11	कुदाल/फावड़ा	1
12	हथौड़ा	1
13	गैंती	1
14	झंडियों के लिए डिब्बा	1
15	तेल का पीपा	1
16	पानी का बर्तन/बाल्टी	1
17	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	1
18	गेटमैन का अतिरिक्त चश्मा (यदि वह चश्मा लगाता हो)	1
19	गेट पर बाधा होने की दशा में समपार फाटक बचाव करने सम्बंधी डायग्राम बोर्ड	1
20	टोकरी	1
21	सीटी	1
22	दीवाल घड़ी	1

<u>टिप्पणी</u> – उन समपार फाटकों पर जो केबिन मास्टर/केबिन मैन/लीवरमैन द्वारा प्रचलित है मद सं. 10, 11, 12, 13, 15, 17, 19 एवं 20 के बिना काम चलाया जायेगा।

IndiaCode

35. Nearest Railway Medical Assistance .....
36. Nearest Privately Medical Assistance (if any) .....
37. List of equipment available Yes/No.....

1.2 EQUIPMENT :

Sr. No.	Items	Quantity/Numbers
1.	Hand Signal Lamp Tri-Colour	3 (5 on Quadruple/Line or twin signle line)
2.	Hand Signal Flag Green	1 Mounted on sticks
3.	Hand Signal Flag Red	3 (6 on Quadruple/Line or twin signle line) and 7 in case Hexaple Section mounted on sticks)
4.	Banner Flag Red	3 (5 on Quadruple/Line or twin single line)
5.	Posts for exhibiting Red Banner Flag	2 (4 on Quadruple/Line or Twin Single Line and 5 on Hexaple section).
6.	Spare Chains with Padlocks	2 with stop mark.
7.	Detonators	10 in plastic case
8.	Gate lamps	2
9.	Tommy Bar	1
10.	Morter Pan	1
11.	Spade / Fowrah	1
12.	Hammer	1 (In case of asphalted road this may not be provided)
13.	Pick Axe	1 (In case of asphalted road this may not be provided)
14.	Tin Case for Flags	1
15.	Can for Oil	1
16.	Water Pot/Bucket	1
17.	Canister for Muster Roll	1
18.	Set of spare spectacles of gateman wearing glasses	1
19.	Board demarcating protection of Level Crossing Gate Diagram in case of obstruction on gate.	1
20.	Basket	1
21.	Whistle	1
22.	Wall Clock	1

Note : Item No. 10, 11, 12, 13, 15, 17, 19 & 20 shall be dispensed with at level crossing gates operated by Cabinmaster/Cabinman/Leverman.

IndiaCode

1.3 <u>गेट लॉज में रखे जाने वाले अभिलेख</u> –

उपर्युक्त उपकरणों के साथ में निम्नांकित अभिलेख गेट लॉज में रखे जायेंगे –

1. फाटक संचालन निर्देश (हिन्दी/अंग्रेजी में)
2. गेटमैन नियम पुस्तक (हिन्दी/अंग्रेजी में)
3. उपकरणों एवं पुस्तकों की सूची
4. ड्यूटी रोस्टर
5. गेटमैन के रूप में कार्य करने के लिए प्रमाण पत्र
6. गेटमैन विवरण सम्बंधी बॉयोडाटा, नेत्र परीक्षा, प्रारम्भिक/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, संरक्षा शिविर आदि के सहित
7. दुर्घटना रजिस्टर
8. समपार फाटक पर अंतिम सड़क यातायात गणना (सेंसस) का अभिलेख
9. जन शिकायत पुस्तिका
10. निरीक्षण पुस्तिका
11. एस.एण्ड टी. रजिस्टर (अन्तर्पाशित इंजीनियरिंग गेट के मामले में)

1.4 <u>प्रचालन की पद्धति</u> – गेट खोलने एवं बंद करने सम्बंधी प्रचालन पद्धति विस्तृत रूप में सम्बन्धित स्टेशन संचालन नियम तथा फाटक संचालन निर्देश में स्थानीय प्रचालन सम्बंधी आवश्यकताओं का समावेश करते हुए दी गयी हैं। जब समपार फाटक सड़क यातायात पारगमन के लिए खोला जाना आवश्यक हो तो गेटमैन पहुँचने वाले सड़क यातायात से सबसे दूर वाले फाटक को खोलेगा और फिर सबसे पास वाले फाटक को खोलेगा।

1.5 <u>गेटमैन की ड्यूटी</u> –

(1) <u>सतर्कता</u> – गेटमैन सतर्क रहेगा और किसी खतरे की आशंका होते ही त्वरित कार्यवाही हेतु तत्पर रहेगा। फाटक की चाबियाँ उसके निजी अभिरक्षा में रहेंगी।

(2) <u>गाड़ी पास होते समय गेटमेन की स्थिति</u> – गाड़ियों के गुजरते समय गेटमैन निम्न निर्दिष्ट रीति में खड़ा रहेगा –

(i) गेटमैन आने वाली गाड़ी के सामने मुँह करके गेटलॉज के सामने खड़ा रहेगा।

(ii) गेटमैन दिन के समय लाल और हरी झंडी अलग–अलग डंडे पर लपेटी/समेटी हुई क्रमशः दाहिने और बायें हाथ में पकड़े रहेगा।

(iii) गेटमैन रात के समय सफेद प्रकाश युक्त हाथ बत्ती रेलपथ की ओर करके पकड़े रहेगा।

(iv) वह अपने गले में एक डोरी लगी हुई सीटी लटकाये रहेगा।

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> –

(i) गेटमैन सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर फ्लैग/लालबत्ती रेलपथ के एक छोर से दूसरे छोर तक लगी है, जब कभी नॉन इन्टर लॉक्ड गेट खुली हालत में और आपातकाल अथवा अवरोध की स्थिति में अन्य प्रकार के समपार फाटक हों।

(ii) गेटमैन सुनिश्चत करेगा कि गेटलैम्प और सभी गेट सिगनलों की बत्तियाँ प्रकाशित हैं तथा सूर्यास्त से सूर्योदय तक जलती रहती हैं।

(iii) गेटमैन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपने कर्तव्यों का पालन कड़ाई के साथ करेगा और तब तक गेट नहीं छोड़ेगा जब तक कि रिलीवर न आ जाय तथा कार्यभार ग्रहण न कर ले। यदि आपात स्थिति में गेट छोड़ना ही पड़े तो उसे गेट छोड़ने से पूर्व फाटकों को सड़क यातायात के विरूद्ध बंद करके ताला अवश्य लगा देना चाहिए।

(iv) सिवाय विशेष अनुदेशों के अधीन जहाँ अन्यथा निर्धारित न हो, वह सभी गुजरती हुई गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कार्यवाही करने हेतु तैयार रहेगा।

(v) गेटमैन सभी गुजरने वाली गाड़ियों को अत्यन्त सावधानी पूर्वक देखेगा और किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गर्मधुरा, लटकती हुई चैन, लटकती हुई बैटरी अन्य वाहन/वैगन/ ट्रेन, बैटरी बाक्स में लगी हुई आग, लोड का खिसकना गिरती हुई चीज जैसे ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, संरक्षा ब्रैकेट, निर्वात सिलिंडर या अन्य स्थिति जो संरक्षित गाड़ी संचालन में खतरा पैदा कर सकते हैं, उनका तीव्र एवं सावधानीपूर्ण निरीक्षण करेगा।

1.3 RECORDS TO BE KEPT AT GATE LODGE:

In addition to the above equipment, following records shall also be kept at the Gate Lodge -

(1) Gate Working Instructions in Hindi/English.
(2) Gateman Rule book in Hindi/English.
(3) List for tools and books.
(4) Duty Roster
(5) Certificate for working as Gateman
(6) Bio-data particulars of Gate men, including date of passing Vision test, initial/Refresher course. safety camp etc.
(7) Accident Register
(8) Record of last census of road traffic at Level Crossing Gate.
(9) Public Complaint Book.
(10) Inspection Book
(11) S & T Register in case of Interlocked Engineering Gate.

1.4 MODE OF OPERATION - Detailed mode of operation for opening and closing the gate shall be provided in the respective Station working Rules and Gate Working Instruction incorporating Local operational requirements. When level crossing gate is required to be opened for passage of road traffic, the Gateman must first open the gate farthest away from approaching road traffic and then open the gate on the side nearest the approaching road traffic.

1.5 DUTIES OF GATEMAN -

1) ALERTNESS - The Gateman shall be alert and be prepared to take immediate action, should danger be apprehended. Keys of the gate shall be in his personal custody.

(2) POSITION DURING PASSAGE OF TRAINS - During passage of trains, Gateman will stand in the manner indicated below :

(i) Gateman will stand attentively in front of the gate-lodge facing the approaching train.
(ii) In day time, Gateman shall hold red and green flags furled up on separate sticks in right and left hands respectively.
(iii) In night time, Gateman shall hold lighted hand signal lamp with white light facing the track.
(iv) He shall keep the whistle slung around his neck from a cord.

(3) ROUTINE DUTIES OF GATEMAN -

(i) Gateman shall ensure that red banner flag/red light is placed across the track whenever the gate is kept in open condition at non-interlocked level crossing and during emergecies or obstruction on track at other types of gate.
(ii) Gateman shall ensure that gate lamps and lamps of all gate signals are lighted and kept burning continously from sunset to sunrise.
(iii) Gateman shall perform his duties strictly according to the duty roster and shall not leave the gate unless reliever arrives and takes charge of it. However, if it is necessary to leave the gate in an emergency, he must close and lock the gates against road traffic, before leaving the gate.
(iv) Except where otherwise prescribed under special instructions, he shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.
(v) Gateman shall watch all passing trains and keep sharp look out for any unusual like hot axle, hanging chains, hanging battery, any vehicle/ wagons/train/battery box on fire, shifted load, falling material like brake blocks, brake beams, safety bracket, vacuum cylinder or any other situation endangering safe running of trains.

IndiaCode

(vi) गेटमैन किसी सिगनल को दुहराने के लिए भी तैयार रहेगा, जो गार्ड द्वारा लोको पायलट को वाकी–टाकी या अन्य साधन द्वारा दिया जा सकता है।

(vii) यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट क्षतिग्रस्त अथवा अव्यवस्थित हो तो गेटमैन अतिरिक्त चेन को डिस्क एवं पैडलाक सहित सड़क यातायात के विरुद्ध फाटक को सुरक्षित करने के लिए प्रयोग में लायेगा।

(viii) गेटमैन समीप के स्टेशन मास्टर, गैंगमेट या खण्ड अभियन्ता/रेलपथ को गेट अथवा उससे सम्बन्धित उपकरण में किसी भी खराबी की सूचना शीघ्रातिशीघ्र देगा।

(ix) गेट सिगनल खराब हो जाने की दशा में गेटमैन सिगनल को ऑन की स्थिति में रखेगा। यदि आवश्यक हो तो, चाहे सिगनल अथवा तार को डिस्कनेक्ट (विनियोजित) ही करना पड़े।

(x) जिस गेट के सिगनल खराब हो गये हों, गेटमैन गाड़ी को देखते ही लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट बन्द करेगा और ताला लगा देगा तथा गाड़ी को हाथ सिगनल दिखाकर या पायलट करके खराब सिगनल को पार करेगा। ऐसे मामले में अगले स्टेशन पर रिपोर्ट करने के लिए लोको पायलट को सूचित करेगा।

(xi) गेटमैन जब समपार फाटक पर ड्यूटी पर हो तो बैज तथा निर्धारित यूनिफार्म पहनेगा।

(xii) गेटमैन सुनिश्चित करेगा कि जब वह ड्यूटी पर है उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

(xiii) गेटमैन फाटक संचालन निर्देशों के अनुरूप कार्य करेगा और इन अनुदेशों से भलीभाँति अवगत बना रहेगा।

(xiv) गेटमैन सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गये उपस्कर अच्छी हालत में हैं और तत्काल प्रयोग के लिए तैयार हैं।

(xv) गेटमैन देखेगा कि पहिए की कोर (फ्लेंज) के लिए पथ (चैनल) साफ रखा गया है।

(xvi) गेटमैन कच्ची सड़क की ऊपरी सतह को अच्छी तरह से पानी का छिड़काव एवं दुरमुस करेगा।

(xvii) गेटमैन यह देखने के लिए चौकस रहेगा कि सड़क उपयोगकर्ताओं को गेट बंद होने के कारण कम से कम असुविधा हो।

(xvii) विद्युतीकृत (इलेक्ट्रीफाइड) खण्ड में गेटमैन यह सावधानीपूर्वक देखेगा कि सड़क वाहन/जानवर जो समपार से पास हो रहे हैं, वे समपार के दोनों ओर लगे हुए ऊँचाई लदान मापी के अन्दर हैं।

(xix) गेटमैन व्यक्तियों अथवा पशुओं के अतिचार (ट्रेस पासिंग) को रोकने का हरसंभव प्रयास करेगा।

(4) <u>गाड़ियों में असामान्य घटना के प्रकरण में कार्यवाही</u> – यदि गेटमैन किसी गुजरती हुई गाड़ी में असामान्य वस्तु देखता है तो वह निम्नांकित कार्यवाही करेगा –

(i) वह गुजरती हुई गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को सचेत करने के लिए दिन में लाल झंडी और रात में फ्लैशिंग लाल बत्ती दिखाकर त्वरित कार्यवाही करेगा।

(ii) ट्रेन पार्टिंग के मामले में गेटमैन रुकने का लाल हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा, परन्तु ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिन में हरी झंडी और रात में सफेद बत्ती लम्ब रूप में ऊपर एवं नीचे करते हुए हिलायेगा।

(iii) वह साथ–साथ लोको पायलट तथा गार्ड का ध्यान आकृष्ट करने के लिए लगातार सीटी बजाकर, बोलते समय हाथों की मुद्रा से हाव–भाव अभिव्यक्त करके, ब्रेकवान पर गिट्टी फेंककर अथवा किसी अन्य साधन द्वारा लोको पायलट तथा गार्ड का ध्यान आकृष्ट करने का प्रयास करेगा।

(iv) यदि लोको पायलट और गार्ड ध्यान देने में विफल रहते हैं तो गेटमैन स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को, यदि टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है, समुचित कार्यवाही हेतु प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत तत्काल सूचित करेगा।

(5) <u>समपार फाटक पर आपात काल में कार्यवाही</u> –

(i) समपार फाटक पर अवरोध के मामले में गेटमैन, गेट सिगनल, यदि है, को ऑन अवस्था में बनाये रखेगा।

(vi) Gateman shall also be prepared to repeat any signal, which Guard may give to Loco Pilot on walkie-talkie or in any other way.

(vii) If lifting barriers/leaf gates get damaged or becomes out of order, the gateman shall use the spare chain with disc and padlocks for securing the gate against road traffic.

(viii) Gateman shall report to the nearest Station Master, Gangmate or SE(PWay) about any defect in his gate or apparatus pertaining to it, as soon as possible.

(ix) In the event of gate signal becoming defective the Gateman shall maintain the signal in the 'ON' position even by disconnecting the signal or the wire if necessary.

(x) At the gate whose signal have become defective, the Gateman shall close and lock the lifting barriers/ leaf gates on sighting a train and hand signal or pilot the train past the defective signal. In such case he should inform the Loco Pilot to report the defect at the next station.

(xi) Gateman shall wear badge and prescribed uniform while on duty at level crossing gate.

(xii) Gateman shall ensure that he is having Competency certificate in his possession while on duty.

(xiii) Gateman shall work the gate as per Gate Working Instructions and remain well conversant with these instructions.

(xiv) Gateman shall ensure that equipment supplied at the gate is in good order and ready for immediate use.

(xv) Gateman shall see that the channel for the flange of the wheel is kept clear.

(xvi) Gateman shall keep the road surface well watered and rammed in case of un- metalled roads.

(xvii) Gateman must be vigilant to see that inconvenience to road users due to closure of gates should be to the minimum possible extent.

(xviii) Gateman on electrified section shall watch that road vehicles/animals passing from gate are within the height loading gauge provided on either side of the level crossing gate.

(xix) Gateman shall prevent tress passing by persons or cattle to the maximum extent.

(4) ACTION IN CASE OF UNUSUAL OCCURENCE ON TRAIN - In case Gateman observes any thing unusual with a passing train, he shall take following action:

(i) He shall take prompt action to warn the Loco Pilot and Guard of the passing train by showing red flag by day and flashing red light by night.

(ii) But in case of train parting, Gateman shall not show Stop hand signal and shall show prescribed signal for train parting i.e. green hand signal during day and white light during night waving up and down vertically.

(iii) He shall simultaneously try to draw the attention of the Loco Pilot and Guard by whistling continuously, shouting gesticulating, throwing ballast on the brake van or by any other means.

(iv) If Loco Pilot and Guard fail to take notice, Gateman shall immediately inform the Station Master/Cabinmaster/Cabinman, if connected on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

(5) ACTION IN AN EMERGENCY AT THE LEVEL CROSSING -

(i) In case of an obstruction at the level crossing gate, Gateman shall maintain the gate signals, if any, in the 'ON' position.

IndiaCode

(ii) उसके बाद यदि वह अवरोध हटाने में असमर्थ है तो तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को समपार फाटक पर खराबी/अवरोध के बारे में प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा। यदि टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।

(iii) यदि स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन से दो या तीन प्रयासों के बाद भी जबाब नहीं मिलता तो वह पहले फाटक का बचाव करेगा फिर टेलीफोन से सूचना देगा।

गेटमैन लाइन/फाटक का बचाव निम्नवत् करेगा –

(क) <u>दोहरी लाइन खण्ड पर</u> –

(i) यदि दोनों लाइने अवरूद्ध है तो गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल फ्लैशिंग बत्ती अवरोध स्थल से 5 मी. की दूरी पर इस निमित्त, यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस लाइन पर गाड़ी पहले आने की संभवना है, उसका बचाव वह पहले करेगा।

(ii) तब वह उसी प्रकार से दूसरी लाइन का भी बचाव करेगा।

(iii) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिए पटाखे और दिन के समय एक लाल झंडी तथा रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती के साथ–साथ आगे जाऐगा।

(iv) दिन के समय एक लाल झंडी एवं रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती दिखाते हुए उस लाइन पर जिस पर गाड़ी आने की संभावना पहले हो, ब्रॉडगेज पर 600 मीटर तथा मीटर/नैरोगेज पर 400 मी. तक जायेगा और लाइन पर एक पटाखा लगा देगा। उसके बाद वह समपार फाटक से ब्रॉडगेज पर 1200 मी. तथा मीटर/नैरोगेज पर 800 मी. जायेगा और ट्रैक पर 3 पटाखे 10–10 मी. की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन का बचाव करने के बाद वह रास्ते में बीच वाले (मध्य स्थल) पटाखे को उठाते हुए समपार फाटक पर वापस आ जाएगा।

(v) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जाएगा और उपर्युक्त उप पैरा (iv) में वर्णित नियमानुसार पटाखे लगायेगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्यस्थ पटाखे को उठा लेगा।

(vi) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा।

(vii) उन मीटर गेज खण्डों पर जहाँ गाड़ियाँ 75 किलो मी. प्रतिघंटा से अधिक गति से चलती हैं वहाँ प्रशासन द्वारा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्दिष्ट दूरी पर पटाखे लगाये जायेंगे।

(viii) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जबकि बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहाँ पटाखे लगने हैं वहां से पहले है तो वह जितनी दूरी जा सकता है वहाँ लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(ix) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने हेतु आने वाली गाड़ी को दिन में लाल झंडी और रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर रोकेगा।

<u>टिप्पणी</u>– वे समपार फाटक जो स्टेशन के सबसे बाहरी सिगनलों के मध्य स्थित हैं। उपर्युक्त उप पैरा 4 में वर्णित नियमानुसार पटाखे लगाने से मुक्त है।

(ख) <u>इकहरी लाइन खंड पर</u> –

(i) गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल फ्लैशिंग बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(ii) तब वह उसी प्रकार से दूसरी ओर का भी बचाव करेगा।

(iii) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती के साथ–साथ आगे जायेगा।

(iv) गेटमैन दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती दिखाते हुये उस ओर जिधर से गाड़ी आने की संभावना पहले हो ब्रॉड गेज पर 600 मीटर तथा मीटर/नैरोगेज पर 400 मीटर तक जायेगा। और लाइन पर एक पटाखा लगा देगा, उसके बाद वह समपार फाटक से ब्रॉड गेज पर 1200 मीटर तथा मीटर/नैरोगेज पर 800 मीटर जायेगा और ट्रैक पर 3 पटाखे 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन का बचाव करने के बाद वह रास्ते में मध्य स्थित पटाखे को उठाते हुये फाटक पर वापस आ जायेगा।

(ii) Thereafter, if he is unable to remove the obstruction, shall immediately advise the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty, if connected by telephone, regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.

(iii) If there is no response from the Station Master/Cabinmaster/Cabinman after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

The Gateman shall protect the line/Gate as under -

(a) <u>On double line section -</u>

(i) If both lines are obstructed the Gateman shall plant a red banner flag by day and a red flashing light by night 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the line on which a train is expected to arrive first.

(ii) Then he will similarly protect the other line.

(iii) Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night.

(iv) Gateman shall proceed exhibiting red flag by day and red flashing hand signal lamp by night on the line on which a train is expected to arrive first, to a point 600 meters on BG and 400 meters On MG/NG and place on detonator on the line. Thereafter he shall proceed to a distance 1200 meters on BG and 800 meters on MG/NG from the level, Crossing gate and place 3 detonators on the track 10 meters apart, having thus protected the line he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on his way back.

(v) Thereafter, he shall proceed the other line, showing red hand signal, similarly place detonators as described in para (iv) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.

(vi) Having returned to the gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the Loco Pilot of the approaching train.

(vii) On those Meter Gauge Sections where train run at more than 75 kmph, detonators shall be place at distance to be specified under Special Instruction by the Administration.

(viii) In case the Gateman observes or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonators on the Line at a distance as far away as he can go.

(ix) Thereafter, he shall warn the Loco Pilot and stop the approaching train by waving his red flag by day and red flashing hand signal lamp by night repeatedly.

<u>Note</u> : The level crossing gates which are located between outermost Stop signal of the station are exempted for placing the detonators as described in sub-para (iv) above.

(b) <u>On Single line section -</u>

(i) Gateman shall plant a red banner flag by day and a red light by night 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the direction from which a train is expected to arrive first.

(ii) Then he will similarly protect the other side.

(iii) Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators, red flag by day and red flashing hand signal lamp by night.

(iv) Gateman shall proceed exhibiting red flag by day and red flashing hand signal lamp by night towards the direction from which a train is expected to arrive first, to a point 600 meters on BG and 400 meters on MG/NG and place one detonator on the line. Thereafter he shall proceed to a distance 1200 meter on BG and 800 meters on MG/NG from the level crossing gate and place 3 detonators on the track 10 meters apart. Having thus protect the line he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on the way back.

(v) उसके बाद वह दूसरी दिशा की ओर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त उप पैरा (iv) में वर्णित नियमानुसार पटाखे लगायेगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्य स्थित पटाखे को उठा लेगा।

(vi) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा।

(vii) उन मीटर गेज खंडों पर जहां गाड़ियां 75 कि0मी0प्र0घं0 से अधिक गति से चलती हैं वहां प्रशासन द्वारा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्दिष्ट दूरी पर पटाखे लगायेगा।

(viii) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जबकि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने हैं, से पहले है तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(ix) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये आने वाली गाड़ी को दिन में लाल झंडी और रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर रोकेगा।

टिप्पणी– वे समपार फाटक जो स्टेशन के सबसे बाहरी सिगनलों के मध्य स्थित हैं। उपर्युक्त उप पैरा 4 में वर्णित नियमानुसार पटाखे लगाने से मुक्त हैं।

(ग) गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही –

(i) गेटमैन रात के समय दो हाथ सिगनल बत्तियां जलायेगा और लाल बत्ती दिखाने/प्रदर्शित करने तथा उप पैरा क एवं ख में वर्णित नियमानुसार लाइन का बचाव करने संबंधी कार्यवाही करेगा।

(ii) यदि गेट सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिया गया हो जो ट्रैक उल्लंघित (फाउल) कर रहा हो अथवा लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट या अन्य कोई भाग ट्रैक को उल्लंघित कर रहा हो या समपार फाटक पर कोई अन्य अवरोध हो तो गेटमैन त्वरित कार्यवाही करेगा।

(iii) वह सड़क वाहन के सभी विवरण वाहन का नंबर, चालक व मालिक का नाम नोट करेगा और समीपस्थ स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन अथवा खंड अभियंता (रेलपथ) को विवरण और समपार फाटक पर अवरोध के संबंध में संदेशवाहक अथवा अन्य साधन द्वारा संदेश भेजेगा।

1.6 समपार फाटकों पर दृश्यता संबंधी आवश्यकता, समपार संपर्क मार्ग पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और यातायात गणना (सेंसस) आदि भारतीय रेलवे स्थायी रेल पथ नियमावली के पैरा 916, 918, 919 में वर्णित है।

1.7 विभिन्न प्रकार के समपार फाटकों हेतु विशेष अनुदेश – विभिन्न प्रकार के मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के संचालन संबंधी अनुदेश अनुबंध के रूप में निम्न प्रकार है :–

अनुबंध–I इंजीनियरिंग समपार फाटक, गेट सिगनल के द्वारा अन्तर्पाशित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला।

अनुबंध–II ट्रैफिक समपार फाटक, स्टेशन के रोक सिगनल के द्वारा अन्तर्पाशित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला।

अनुबंध–III ट्रैफिक समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद।

अनुबंध–IV इंजीनियरिंग समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए खुला।

अनुबंध–V इंजीनियरिंग समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद।

अनुबंध–VI इंजीनियरिंग समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध नहीं एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए बंद।

(v) Thereafter, he shall proceed towards the other direction, showing red hand signal, similarly place detonators as described in sub-para (iv) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.

(vi) Having returned to the level crossing gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the Loco Pilot of the approaching train.

(vii) On those Meter Gauge section where trains run at more than 75 kmph, detonators shall be placed at distance to be specified under Special Instructions by the Administration.

(viii) In case the Gateman observes or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonators on the line at a distance as far away as he can go.

(ix) Thereafter, he shall warn the Loco Pilot and stop the approaching train by waving his red flag by day and red flashing hand signal lamp by night repeatedly.

Note - The level crossing gates, which are located between outermost stop signals of the station, are exempted for placing the detonators as described in para (iv) above.

(c) Other action to be taken by Gateman -

(i) At night Gateman shall light two hand signal lamps and take action to exhibit red light and protect the lines as described in subparas (a) and (b) above.

(ii) If the gate is broken by a road vehicle which in fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the Gateman shall take immediate action.

(iii) He shall note down the particulars of the road vehicle, vehicle number, name of the driver & owner and relay these details to the nearest Station Master /Cabinmaster/Cabin man or JE/SE/SSE (P.Way) regarding the particulars and obstructions at the level crossing gate, through messenger or other means available.

1.6 For the visibility requirements at level crossings, provision of speed breakers on the approach roads of level crossings and census of traffic at level crossings are described in paras 916, 918, 919 of IRPWM.

1.7 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR DIFFERENT TYPES OF LEVEL CROSSING GATES -
Instructions for different types of manned Level Crossing Gates are given in Annexure as follows :-

Annexure-1	Engineering Level Crossing Gate, interlocked with gate signals, provided with telephone, with normal position 'Open to road traffic'
Annexure-II	Traffic Level Crossing Gate, interlocked with stop signals of the station, provided with telephone, with normal position 'Open to road traffic.'
Annexure-III	Traffic Level Crossing Gate non-interlocked, provided with telephone, with normal position 'Closed to road traffic'.
Annexure-IV	Engineering Level Crossing Gate, non-interlocked, provided with telephone with normal position 'Open to road traffic'.
Annexure-V	Engineering Level Crossing Gate, non-interlocked, provided with telephone with normal position 'Closed to road traffic'.
Annexur-VI	Engineering Level Crossing Gate, non-interlocked, not provided with telephone, with normal position 'Closed to road traffic'

अनुबंध – I

इंजीनियरिंग समपार फाटक, गेट सिगनल के द्वारा अन्तर्पाशित
टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति "सड़क यातायात के लिए खुला"
(सामान्य अनुदेश सभी प्रकार के मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के लिए समान हैं।)

1. प्रचालन पद्धति – समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के लिए विस्तृत प्रचालन पद्धति संबंधित स्टेशन संचालन नियम और गेट संचालन अनुदेश में स्थानीय माँगों/आवश्यकताओं को समावेशित करते हुए दी गयी है। जब समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलना आवश्यक हो तो गेटमैन सर्वप्रथम आने वाले सड़क यातायात से दूरस्थ फाटक को खोलेगा और तब आने वाले सड़क यातायात के समीपस्थ फाटक को खोलेगा।

2. गेटमैन को सूचना –
   (i) स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन अपने सिरे से संबद्ध टेलीफोन के माध्यम से गेटमैन को समपार फाटक की ओर जाने वाली गाड़ियों के संचलन के बारे में सूचना देगा।
   (ii) यदि टेलीफोन स्टेशन के गाड़ी रिसीव करने वाले सिरे से सम्बद्ध है तो यह सूचना स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा गेटमैन को दी जाएगी, जैसे हीं वह गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से खण्ड में गाड़ी प्रवेश करने की सूचना प्राप्त करता है।
   (iii) यदि गाड़ी का वास्तविक रनिंग टाइम खण्ड के दूसरी ओर से 10 मिनट से कम है तो स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन लाइन क्लियर प्राप्त/स्वीकृत करने से पूर्व यह सूचना गेटमैन को देंगे।
   (iv) यह गेटमैन का कर्तव्य है कि वह सुनिश्चित करे कि फाटक समय से बंद कर दिया गया है जिससे गाड़ी का विलम्बन न हो और न ही सड़क यातायात का अधिक विलम्बन हो।

3. दूरभाष संचार की विफलता – यदि दूरभाष संचार विफल हो जाय अथवा 2–3 प्रयास के बाद भी गेटमैन की ओर से कोई जबाब नहीं मिलता तो निम्नांकित कार्य पद्धति अपनायी जायेगी –
   (i) यदि स्टेशन के प्रस्थान सिरे से सम्बद्ध गेट टेलीफोन खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेगा।
   (ii) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को फाटक पर पहुँचते समय लगातार सीटी बजाने और सावधानी पूर्वक गेट पर पहुँचने हेतु सुझाव देगा।
   (iii) यदि गेट सिगनल ऑन है तो वह गेट सिगनल से पहले रूकेगा और साधारण नियम 3.73 के अधीन वर्णित कार्य पद्धति का अनुसरण करेगा।
   (iv) आने वाली गाड़ी के प्रकरण में स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबरों के आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगें कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।
   (v) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।
   (vi) स्टेशन मास्टर, गैंगमैन/पेट्रोलमैन/लोकोपायलट के माध्यम से भी गेटमैन को सूचित करेगें कि टेलीफोन खराब हो गया है।
   (vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस. एण्ड टी. कर्मचारी को टेलीफोन की मरम्मत करने एवं सुधारने के लिए भी सूचित करेंगे।
   (viii) एस.एण्ड टी स्टाफ के द्वारा टेलीफोन सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

4. लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता –
   (i) जब लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता के कारण गेट बंद न किया जा सकता हो तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/ केबिन मैन को प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट ट्रैक को फाउल नहीं करता है।

ANNEXURE - 1

ENGINEERING LEVEL CROSSING GATE INTERLOCKED WITH GATE SIGNALS, PROVIDED WITH TELEPHONE WITH NORMAL POSITION "OPEN TO ROAD TRAFFIC"

(General Instructions are common for all types of Manned Level Crossing Gates)

1. Mode of Operation - Detailed mode of operation for opening and closing the level crossing gate shall be provided in the respective Station Working Rules and Gate Working Instructions incorporating local operational requirements. When level Crossing gate is required to be opened for passage of road traffic, the Gateman must first open the gate farthest away from approaching road traffic and then open the gate on the side nearest the approaching road traffic.

2. Intimation to Gatemen -
   - (i) The Station Master/Cabinmaster/Cabinman shall intimate the Gateman through telephone connected at his end about movement of train (s) proceeding towards the level crossing gate.
   - (ii) If the telephone is connected to the station at the receiving end, this advice shall be given by the Station Master/Cabinmaster/Cabin man to the Gateman, as soon as he received Train Entering Section advice from the dispatching station.
   - (iii) If the actual running time of the train from either end of the section is less than 10 minutes, Station Master/Cabinmaster/Cabin man will convey this advice to the Gateman before obtaining/granting line clear.
   - (iv) It should be the duty of the Gateman to ensure that the gate is closed in time, so that there is no detention to the train or excessive detention to road traffic.

3. Failure of Telephonic Communication - When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted :
   - (i) if the telephone fails at the gate connected with the station at the dispatching end, Station Master shall issue a caution order to the Loco Pilot of the departing train.
   - (ii) Station Master shall advise the Loco Pilot to whistle continuously and proceed cautiously while approaching the gate.
   - (iii) In case the gate signal is 'ON' he should stop short of the gate signal and follow the procedure laid down under GR 3.73.
   - (iv) In case of an approaching train, the Station Master shall advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, that the telephone at the gate has failed.
   - (v) The Station Master at the dispatching end shall then issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.
   - (vi) Station Master will also advise the Gateman through Gang man/Patrolman/Loco Pilot of the first train that the telephone has become defective.
   - (vii) Station Master should also advice S&T Staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the same at the earliest.
   - (viii) Normal working will be resumed only after S&T staff rectify the telephone and issue reconnection/fit memo for the same.

4. Failure of Lifting Barriers or Leaf Gates -
   - (i) When the gate can not be closed due to failure of lifting barriers or leaf gates, the Gateman shall immediately inform the Station Master on duty under exchange of private number, and ensure that lifting barriers or leaf gate do not foul the track.

IndiaCode

(ii) वह तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती जिस ओर से गाड़ी आ रही है उस ओर पहले और फिर दूसरी ओर बाद में खम्भे पर लगा देगा।

(iii) गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को संरक्षा चेन और पैडलॉक द्वारा सुरक्षित करेगा।

(iv) गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध सुरक्षित करने के बाद गेटमैन दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती, आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी को सावधान आदेश जारी करेंगे।

(vi) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगें।

(vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेंन्टीनेन्स स्टॉफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(viii) मेंन्टीनेन्स स्टॉफ द्वारा लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत करने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

5. <u>गेट बंद स्थिति में फाटक चाबी की विफलता</u> –

(i) यदि फाटक चाबी, विंच, गेट सिगनल लीवर अथवा की–ट्रांसमीटर के बाहर न निकाली जा सके तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को टेलीफोन पर प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(ii) यदि आपातकालीन चाबी गेटलाज/केबिन पर उपलब्ध है तो गेटमैन/केबिन मास्टर/केबिन मैन सील्ड बॉक्स को तोड़कर इसे बाहर निकाल लेगा और सड़क यातायात के लिए फाटक खोल देगा।

(iii) आपातकालीन चाबी बॉक्स के सील्डकवर तोड़ने की तारीख एवं समय रिकार्ड किया जायेगा और कारण सहित हस्ताक्षरित किया जायेगा।

(iv) उसके बाद गेट अन्तर्पाशन रहित मान लिया जायेगा और गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान हेतु नॉन इन्टर लॉक्ड गेट की कार्य पद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस.एण्ड टी. स्टाफ को 'की ट्रांसमीटर' की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(viii) एस.एण्ड टी. स्टाफ द्वारा 'की ट्रांसमीटर' की मरम्मत करने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

(ix) सुधार हो जाने के बाद आपातकालीन चाबी एस.एण्ड टी. स्टाफ द्वारा इमरजेंसी की बाक्स में वापस रख दी जाएगी और पुनः सील कर दिया जाऐगा।

6. <u>गेट खुली स्थिति में फाटक चाबी की विफलता</u> –

(i) यदि फाटक चाबी विंच, गेट सिगनल लीवर अथवा 'की ट्रांसमीटर' से बाहर न निकाली जा सके तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को, टेलीफोन पर प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अर्न्तगत सूचित करेगा।

(ii) उसके बाद गेट अन्तपार्शन रहित मान लिया जायेगा, और गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान हेतु नॉन इन्टर लाक्ड गेट की कार्य पद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(iii) गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध संरक्षा चेन एवं पैडलाक के द्वारा गेट को सुरक्षित करेगा और हाथ सिगनल पर गाड़ी को पास देगा।

(iv) स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेगा।

(v) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगें।

IndiaRode

(ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red flashing light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.

(iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

(iv) After securing the gate against road traffic, Gateman shall show green hand signal flag by day and green light by night to the Loco Pilot of the approaching train.

(v) Station Master on duty shall issue caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(vi) He also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number; to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train the block section from his end.

(vii) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barrier/leaf gates to rectify the same at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after maintenance staff repair the lifting barrier/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

5. Failure of Gate key with the gate in closed condition -

(i) If the gate key cannot be extracted from the winch, gate signal lever or key transmitter then Gateman must immediately inform the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty on telephone, under exchange of private number.

(ii) If Emergency Key is available at the gate lodge/cabin, Gateman /Cabinmaster/Cabin man /lever man will take it out from the sealed box by breaking the seal and open the gate for road traffic.

(iii) The record of the date and time of breaking the sealed cover of Emergency Key Box shall be recorded and signed with reasons.

(iv) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates, should be adopted.

(v) Station Master on duty shall issue caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vii) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after S&T staff repair the key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.

(ix) After rectification, the Emergency Key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

6. Failure of the Gate Key with the gate in open condition -

(i) If the gate key cannot be extracted from winch, gate signal lever or key transmitter then Gateman must immediately inform the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty on telephone, under exchange of private number.

(ii) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates, should be adopted.

(iii) The Gateman shall secure the gate against road traffic by means of chains and padlocks and pass trains on hand signals.

(iv) Station Master on duty shall issue a caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(v) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vi) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस.एण्ड टी. स्टाफ को 'की ट्रांसमीटर' की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(vii) एस.एण्ड टी. स्टाफ द्वारा 'की ट्रांसमीटर' की मरम्मत करने के बाद पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

7. <u>खराब गेट सिगनल</u> –

(i) गेटमैन निम्नांकित परिस्थितियों में गेट सिगनल को खराब मानेगा और उन्हें ऑफ नहीं करेगा–

(क) यदि गेट सिगनल बिना गेट बंद किये ही ऑफ हो जाय।

(ख) आपरेटिंग विंच से चाबी, गेट की खुली स्थिति में बाहर निकल जाय अथवा

(ग) लीफ गेट से चाबी गेट की खुली स्थिति में बाहर निकल जाय।

(ii) यदि गेट अथवा गेट सिगनल या वार्नर/डिस्टैंट सिगनल ऑफ पोजीशन में खराब हो जाये तो गेटमैन इसे ऑन करने के सभी प्रयास करेगा चाहे सिगनल तार ही कटवाना पड़े।

(iii) गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को गेट सिगनल की खराबी के बारे में टेलीफोन पर प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iv) उसके बाद गेट अन्तर्पाशन रहित मान लिया जायेगा, और गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान हेतु नॉन इन्टर लाक्ड गेट की कार्य पद्धति अपनाई जा सकती है।

(v) गेट बंद करने के बाद वह गुजरती हुई गाड़ियों को दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती दिखायेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vii) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(viii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस. एण्ड टी. स्टाफ को 'की ट्रांसमीटर' की शीघ्र मरम्मत करने एवं सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(ix) एस. एण्ड टी. स्टाफ द्वारा खराब सिगनल को सुधार करने तथा पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

8. <u>फाटक पर अवरोध</u> –

(i) यदि गेट सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त हो जाय जो ट्रैक को उल्लंघित (फाउल) कर रहा हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या गेट का कोई अन्य भाग ट्रैक को फाउल कर रहा हो या गेट पर अन्य कोई अवरोध हो तो गेटमैन तत्काल गेट सिगनल को ऑन की हालत में कर देगा।

(ii) वह दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खम्भों पर लगा देगा।

(iii) गेटमैन इसके बाद तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को गेट पर खराबी/अवरोध के बारे में प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगाा।

(iv) यदि 2–3 प्रयास के बाद भी स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा जबाब नहीं मिलता तो वह पहले गेट का बचाव करेगा और तब टेलीफोन पर सूचना देगा।

(v) तब गेटमैन पटाखे और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती सहित, गाड़ी आने की दिशा में अतिवेग से जायेगा और गेटमैन की ड्यूटी सम्बंधी सामान्य अनुदेश के अधीन मद सं. 1.5 (5) में निर्दिष्ट नियमानुसार गेट का बचाव करेगा।

(vi) उसके बाद वह दूसरी दिशा से भी बचाव करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के विवरण, चालक, मालिक का नाम नोट करेगा तथा स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को देगा जो कि गाड़ी को तब तक नहीं चलायेगा जब तक कि गेटमैन द्वारा यह आश्वस्त न कर दिया जाय कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे कि ब्लाक खण्ड में वह अपनी ओर से कोई गाड़ी न भेजें जब तक कि ट्रैक अवरोध से मुक्त न हो जाय।

IRTSACode

(vi) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.

(vii) Normal working will be resumed only after S&T staff repair the key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.

7. Defective Gate Signals -

(i) The Gateman shall treat the gate signal as defective and must not take 'Off' them under following circumstances -

(a) If gate signals can be taken 'OFF' without closing the gate, or

(b) The key can be extracted from the operating winch when the gate is in open condition, or

(c) The key can be extracted from the leaf gates when the gate is in open condition.

(ii) If the Gate or the Gate Signal or Warner/Distant Signal becomes defective in 'OFF' Position, the Gateman will make all efforts to put it at 'ON' position even by cutting signal wires, if necessary.

(iii) The Gateman will immediately advise the Station Master/Cabin master/Cabin man on duty under exchange of private number, regarding defective gate signals.

(iv) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch as prescribed for non-interlocked gates should be adopted.

(v) He shall show green hand signal flag by day and green light by night to the passing train after closing the gate.

(vi) Station Master on duty will issue a caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(vii) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(viii) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the gate signal to repair the same at the earliest.

(ix) Normal working will be resumed only after S&T staff rectify the defective gate signal and issue reconnection/fit memo for the same.

8. Obstruction at the Gate -

(i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barrier/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the Gateman shall immediately put back gate signals to 'On' Position.

(ii) He shall fix red banner flag by day and red flashing lamp by night on posts provided at both ends of the gate for this purpose.

(iii) Immediately after this, the Gateman shall advice the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.

(iv) If there is no response from the Station Master/Cabinmaster/Cabin man after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(v) Gateman shall then rush with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of Gateman under item No. 1.5 (5).

(vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

(vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the Driver, owner and relay these details to the Station Master/Cabin master/Cabin man who shall not start the train unless he has been assured by the Gateman that the road vehicle or the lifting barriers/leaf gates are not fouling the track.

(viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

IndiaCode

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्राइवेट नं. आदान–प्रदान के अन्तर्गत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को तदनुसार सूचित करेगा।

(x) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है, तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे कि सावधानी से आगे बढ़ें और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें।

(xi) गेटमैन संरक्षा चेन एवं पैडलाक से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर अवरोध नहीं है तो हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टेनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत के लिए शीघ्रातिशीघ्र सूचित करेंगे।

(xiii) मेन्टीनेन्स स्टाफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ किया जायेगा।

9. <u>समपार फाटक के समीप ट्रैक पर अवरोध-</u> यदि पटरी के टूटने अथवा पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल किये जाने अथवा डिरेलमेंट जो कि गेटमैन को दिखाई पड़ता हो, अवरोध समपार फाटक को फाउल करता हो, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त वर्णित मद सं. 8 के अनुसार कार्य पद्धति अपनायेंगे। यदि गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को बंद रखेगा जब तक कि ट्रैक अवरोध मुक्त न हो जाय।

<u>अनुबन्ध – II</u>

ट्रैफिक समपार फाटक, स्टेशन के रोक सिगनलों के द्वारा अन्तर्पाशित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये खुला

(सामान्य अनुदेश सभी प्रकार के मानव द्वारा संचालित समपार फाटको के लिए समान है।)

1. <u>प्रचालन पद्धति</u> – समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के लिए विस्तृत प्रचालन पद्धति संबंधित स्टेशन संचालन नियम और गेट संचालन अनुदेश में स्थानीय माँगों/आवश्यकताओं को समावेशित करते हुए दी गयी हैं। जब समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलना आवश्यक हो तो गेटमैन सर्वप्रथम आने वाले सड़क यातायात से दूरस्थ फाटक को खोलेगा और तब आने वाले सड़क यातायात के समीपस्थ फाटक को खोलेगा।

2. <u>गेटमैन को सूचना</u> –

(i) स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन अपने सिरे से संबद्ध टेलीफोन के माध्यम से गेटमैन को समपार फाटक की ओर जाने वाली गाड़ियों के संचालन के बारे में सूचना देगा।

(ii) गेटमैन गेट बन्द करेगा और चाभी स्टेशन मास्टर/के.मा./के.मै. को स्थानान्तरित करेगा।

(iii) तब आगमन/प्रस्थान सिगनल ऑफ किये जायेंगे।

(iv) स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन यह सुनिश्चित करने के क्रम में कि सड़क यातायात अधिक समय तक रुका न रहे, गेटमैन को गेट बन्द करने के लिये सूचित करने से पूर्व अवश्य सुनिश्चित करेगें कि गाड़ी प्रस्थान हेतु सब प्रकार से तैयार है।

(v) यदि गेट केबिन से ही प्रचालित है, तो स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन सुनिश्चित करेंगे कि आगमन/प्रस्थान सिगनल ऑफ करने से पूर्व फाटक सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द है।

(vi) जब किसी गाड़ी का स्टेशन यार्ड की ओर से पायलट अथवा शंटिंग संचलन किया जाना है तो समपार के आर–पार किसी संचलन को अनुमत करने के पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिये कि गेट सड़क यातायात के लिये बन्द है, व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है।

3. <u>टेलीफोन संचार विफलता -</u> यदि दूरभाष संचार विफल हो जाये अथवा 2-3 प्रयास के बाद भी गैटमैन की ओर से कोई जवाब नहीं मिलता तो निम्नांकित कार्य-पद्धति अपनाई जायेगी-

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर पोर्टर/प्वाइंट्समैन द्वारा गेटमैन को लिखित सूचना सम्पूर्ण विवरण गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा आदि सहित भेजेंगे।

(ix) After the track has been cleared of all obstructions the Gateman shall inform the Station Master accordingly, under exchange of private number.

(x) Station Master shall then issue a caution order to Loco Pilots of all trains to proceed cautiously, and pass the gate signal at 'ON' position on green hand signal of the Gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

(xi) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlock and there after exhibit green hand signal, if the gate is not obstructed.

(xii) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/leaf gates to repair the same at the earliest.

(xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

9. Obstruction on the Track near Level Crossing Gate - If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the Gateman, the Gateman and Station Master will adopt the procedure given under item No. 8 above, if the obstruction fouls the Level Crossing Gate, Gateman must keep the gates closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

IndianCode

ANNEXURE-II

TRAFFIC LEVEL CROSSING GATE INTERLOCKED WITH STOP SIGNALS OF THE STATION, PROVIDED WITH TELEPHONE, WITH NORMAL POSITION OPEN TO ROAD TRAFFIC

(General Instructions are common for all types of Manned Level Crossing Gates)

1. Mode of Operation - Detailed mode of operation for opening and closing the level crossing gate shall be provided in the respective Station Working Rules and Gate Working Instructions incorporating local operational requirements. When level crossing gate is required to be opened for passages of road traffic, the Gateman must first open the gate farthest away from approaching road traffic and then open the gate on the side nearest the approaching road traffic.

2. Intimation to Gateman -

(i) The Station Master/Cabinmaster/Cabinman shall intimate the Gateman through telephone connected at his end about movement of train(s) proceeding towards the level crossing gate.

(ii) The Gateman shall close the gateman and transfer the key to the Station Master/ Cabinmaster/ Cabinman.

(iii) The reception/departure signals will then be taken 'Off'.

(iv) In order to ensure that road traffic is not held up for a long time, the Station Master/ Cabinmaster/ Cabinman must ensure that the train is ready for departure in all respects before he advises the Gateman of closing the gate.

(v) If the gate is operated from the cabin itself, Station Master/Cabinmaster/Cabin man shall ensure that the gate is closed against road traffic, before taking 'OFF' reception/departure signals.

(vi) When a train has to be piloted to and from the station yard or any shunting movement is to be done, the staff deputed to pilot the train or to perform shunting across the gate shall be personally responsible to ensure that the gate is closed against road traffic before allowing any movement across the gate.

3. Failure of Telephonic Communication - When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted -

(i) Station Master on duty shall send written advice to the Gateman through the porter/Pointsman with full details of number, description and direction of the train.

(ii) गेटमैन ऐसी सूचना मिलने पर गेट बन्द करेगा और स्टेशन मास्टर/केबिल मास्टर/केबिनमैन को चाभी प्रेषित (ट्रांसमिट) करेगा जो उन्हें आगमन/प्रस्थान सिंगनल 'ऑफ' करना सम्भव करेगा।

(iii) यदि गाड़ियों की अधिक आवृत्ति के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नहीं है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास होने का लिखित प्राधिकार देंगे।

(iv) इसके साथ ही स्टेशन मास्टर लोको पायलट को, गेट पर सावधानीपूर्वक पहुंचने, लगातार सीटी बजाने के सुझाव सहित सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(v) गाड़ी के लोको पायलट को गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल देने पर सावधानीपूर्वक फाटक पार करने हेतु निर्देशित किया जायेगा। यदि हाथ सिगनल नहीं दिखाई देता तो लोको पायलट गेट से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा और सुनिश्चित करेगा कि गेट साधारण नियम 3.73 (2) (ख) के अनुपालन में बन्द है।

(vi) आने वाली गाड़ी के प्रकरण में स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।

(vii) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(viii) वह उत्तरदायी एस एण्ड टी स्टाफ को टेलीफोन की मरम्मत करने/सुधारने के लिये भी सूचित करेंगे।

(ix) एस एण्ड टी स्टाफ द्वारा टेलीफोन को सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

4. <u>लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफ गेट की विफलता-</u>

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता के कारण गेट बन्द न किया जा सकता हो तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफ गेट ट्रैक को फाउल नहीं करता है।

(ii) वह तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती जिस ओर से गाड़ी आ रही है उस ओर पहले और फिर दूसरी ओर बाद में, खम्भे पर लगा देगा।

(iii) गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को संरक्षा चैन और पैडलॉक द्वारा सुरक्षित करेगा।

(iv) गेट को सड़क यातायात के विरूद्ध सुरक्षित करने के बाद गेटमैन दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती, आने वाली गाड़ी को लोको पायलट को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी को सावधानता आदेश जारी करेगा।

(vi) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टेनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट के शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(viii) मेन्टेनेन्स स्टाफ द्वारा लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत करने के बाद पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

टिप्पणी :

(क) केबिन द्वारा संचालित गेट के मामले में यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट खराब हो जाये तो स्टेशन मास्टर, स्टेशन पोर्टर को सड़क यातायात के विरूद्ध संरक्षा चैन और पैडलॉक द्वारा गेट को सुरक्षित करने के लिये भेजेंगे।

(ख) जाने और आने वाली गाड़ियों को सिगनल ऑन की हालत में पास करने के लिए नियमतः प्राधिकार पत्र जारी किया जायेगा।

5. <u>गेटबन्द स्थिति में 'फाटक चाबी' की विफलता-</u>

(i) यदि फाटक चाबी, विंच, गेट सिगनल लीवर अथवा ट्रांसमीटर के बाहर न निकाली जा सके तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को टेलीफोन पर प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(ii) यदि आपातकालीन चाबी गेटलाज/केबिन पर उपलब्ध है तो गेटमैन/केबिन मास्टर/केबिन मैन सील्डबाक्स को तोड़कर इसे बाहर निकाल लेगा और सड़क यातायात के लिए फाटक खोल देगा।

(ii) Gateman on receipt of such advice shall close the gate and transmit the key to the Station Master/Cabinmaster/Cabin man, which will enable them to take 'Off' reception/departure signals.

(iii) When sufficient time is not available because of greater frequency of train service, Station Master will issue written authority to the train Loco Pilot to pass the signal at "ON" position.

(iv) In addition Station Master shall also issue a caution order advising the Loco Pilot to whistle continuously and approach the gate cautiously.

(v) The train Loco Pilot shall be instructed to pass the gate cautiously on being hand signalled by the Gateman If hand signal is not seen, Loco Pilot should be prepared to stop short of the gate and ensure that gate is closed following GR 3.73 (2) (b).

(vi) In case of an approaching train, the Station Master shall advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, that the telephone at the gate has failed.

(vii) The Station Master at the dispatching end shall then issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(viii) He should also advise S & T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.

(ix) Normal working will be resumed only after S & T staff rectify the telephone and issue reconnection/fit memo for the same.

4. Failure of Lifting Barriers or Leaf Gates -

(i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers or leaf gates, the Gateman will immediately inform the Station Master on duty, under exchange of private number, and ensure the lifting barriers or leaf gates do not foul the track.

(ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red flashing light by night on the post at that end first from which the trains approaching and then at the other end.

(iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

(iv) After securing the gate against road traffic, Gateman shall show green hand signal flag by day and green light by night to the Loco Pilot of the approaching train.

(v) Station Master on duty shall issue a caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vii) Station Master will advise maintenance staff responsible for maintenance of lifting barriers/leaf gate to repair the defect at the earliest.

(viii) Normal working will resume only after maintenance staff repair the barrier/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

Note -

(a) In case of failure of lifting barriers/leaf gates worked from the cabin, Station Master will send station porter to secure the gate against road traffic by safety chains and padlocks.

(b) Authority to pass signals at 'ON' position as per rules shall also be issued to the Loco Pilots of both departing and arriving trains.

5. Failure of the Gate Key with the gate in closed condition -

(i) If the gate key cannot be extracted from the winch/ the gate levers or the key transmitter, then Gateman must immediately inform the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty on telephone, under exchange of private number.

(ii) If Emergency Key is available at the gate lodge/cabin, Gateman /Cabinmaster / Cabin man/Lever man will take it out from the sealed box by breaking the seal and open the gate for road traffic.

(iii) आपातकालीन चाबी बाक्स के सील्डकवर तोड़ने की तारीख एवं समय रिकार्ड किया जायेगा और कारण सहित हस्ताक्षरित किया जायेगा।

(iv) उसके बाद गेट अन्तर्पाशन रहित मान लिया जायेगा और गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान हेतु नॉन इन्टर लाक्ड गेट की कार्य पद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(v) स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस एण्ड टी स्टाफ को 'की ट्रांसमीटर' की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(viii) एस. एण्ड टी. स्टाफ द्वारा 'की ट्रांसमीटर' की मरम्मत करने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

(ix) सुधार हो जाने के बाद आपातकालीन चाबी एस. एण्ड टी. स्टाफ द्वारा इमरजेंसी की बाक्स में वापस रख दी जाएगी और पुनः सील कर दिया जायेगा।

6. <u>गेट खुली स्थिति में फाटक चाबी की विफलता-</u>

(i) यदि फाटक चाबी विंच, गेट सिगनल लीवर अथवा की ट्रांसमीटर से बाहर न निकाली जा सके तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को टेलीफोन पर प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(ii) उसके बाद गेट अन्तर्पाशन रहित मान लिया जायेगा, और गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान हेतु नॉन इन्टर लाक्ड गेट की कार्य पद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(iii) गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध संरक्षा चेन और पैडलाक के द्वारा गेट को सुरक्षित करेगा और हाथ सिगनल पर गाड़ी को पास करेगा।

(iv) स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(v) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता ओदश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(vi) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस. एण्ड टी. स्टाफ को 'की ट्रांसमीटर' की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(vii) एस.एण्ड टी. स्टाफ द्वारा ट्रांसमीटर की मरम्मत करने के बाद पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

7. <u>फाटक पर अवरोध-</u>

(i) यदि गेट सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त हो जाय जो ट्रैक को उल्लंघित (फाउल) कर रहा हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या गेट का कोई अन्य भाग ट्रैक को फाउल कर रहा हो या गेट पर अन्य कोई अवरोध हो तो गेटमैन तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खम्भों पर लगा देगा।

(ii) गेटमैन इसके बाद तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को खराबी / अवरोध के बारे में प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को सुझाव दिया जायेगा कि आगमन/प्रस्थान, सिगनलों को ऑन की स्थिति में कर दें, यदि किसी गाड़ी के लिए ऑफ किये गये हों।

(iv) यदि 2-3 प्रयास के बाद भी स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा जवाब नहीं मिलता तो वह पहले गेट का बचाव करेगा और तब टेलीफोन पर सूचना देगा।

(v) तब गेटमैन पटाखे और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती सहित, गाड़ी आने की दिशा में अतिवेग से जायेगा और गेटमैन की ड्यूटी सम्बन्धी सामान्य अनुदेश के अधीन मद सं. 15 (5) में निर्दिष्ट नियमानुसार गेट का बचाव करेगा।

(vi) उसके बाद वह दूसरी दिशा में भी गेट का बचाव करेगा।

(iii) The record of the date and time of breaking the sealed cover of Emergency Key Box shall be recorded and signed with reasons.

(iv) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates, should be adopted.

(v) Station Master on duty shall issue a caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching train in the block section from his end.

(vii) Station Master will advise S&T staff responsible for maintenance of winch/gate leaves/key transmitter to rectify the defect at the earliest.

(viii) Normal working will resume only after S&T staff repair the winch/gate leaves/key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.

(ix) After rectification, the Emergency Key shall be replaced in the Emergency Key Box and re-sealed by the S & T maintainer.

6. Failure of the Gate Key, with the gate in open condition -

(i) If the gate key cannot be extracted from the winch, gate lever or key transmitter then Gateman must immediately inform the Station Master on duty on telephone, under exchange of private number.

(ii) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/despatch of trains as prescribed for non-interlocked gates should be adopted.

(iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of chains and padlocks and pass the trains on hand signals.

(iv) Station Master on duty shall issue caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(v) He will also advise the Station Master at the dispatching end under exchange of private number to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vi) Station Master will advise S&T staff responsible for maintenance of winch/gate leaves/key transmitted to rectify the defect at the earliest.

(vii) Normal working will resume only after S & T staff repair the winch/gate leaves/key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.

7. OBSTRUCTION AT THE GATE -

(i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate fouled the track, or if there is any other obstruction at the gate, the Gateman shall immediately fix red banner flag by day and red flashing lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.

(ii) Immediately after this, the Gateman shall advise the Station Master/Cabin Master/Cabin man on duty, regarding the defects/obstruction at the gate, under exchange of private number.

(iii) Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.

(iv) If there is no response from the Station Master/Cabin Master/Cabin man after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(v) Gateman shall then rush with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of Gateman under item no. 1.5 (5)

(vi) thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

(vii) वह सड़क वाहन के विवरण, चालक, मालिक का नाम नोट करेगा तथा स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को देगा कि गाड़ी को तब तक नहीं चलाएंगे जब तक कि गेटमैन द्वारा यह आश्वस्त न कर दिया जाय कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(vii) स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे कि ब्लाक खण्ड में वह अपनी ओर से कोई गाड़ी न भेजें जब तक कि ट्रैक अवरोध से मुक्त न हो जाय।

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को तदनुसार सूचित करेगा।

(x) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे कि सावधानी से आगे बढ़ें और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें।

(xi) गेटमैन संरक्षा चैन एवं पैडलॉक से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर अवरोध नहीं है तो हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत के लिए शीघ्रातिशीघ्र सूचित करेंगे।

(xiii) मेन्टीनेन्स स्टॉफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ किया जाएगा।

8. <u>समपार फाटक के समीप ट्रैक पर अवरोध-</u> यदि पटरी के टूटने अथवा पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल किये जाने अथवा डिरेलमेंट जो कि गेटमैन को दिखाई पड़ता हो तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त वर्णित मद सं. 7 के अनुसार कार्य पद्धति अपनायेंगे। यदि अवरोध समपार फाटक को फाउल करता है तो गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को बंद रखेगा जब तक कि ट्रैक अवरोध मुक्त न हो जाय।

<u>अनुबन्ध-III</u>

ट्रैफिक समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये बन्द

(सामान्य अनुदेश सभी प्रकार के मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के लिए समान हैं।)

1. <u>प्रचालन पद्धति-</u> समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के लिए विस्तृत प्रचालन पद्धति संबंधित स्टेशन संचालन नियम और गेट संचालन अनुदेश में स्थानीय मांगों/आवश्यकताओं को समावेशित करते हुए दी गयी है। जब समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलना आवश्यक हो तो गेटमैन सर्वप्रथम आने वाले सड़क यातायात से दूरस्थ फाटक को खोलेगा और तब आने वाले सड़क यातायात के समीपस्थ फाटक को खोलेगा।

2. <u>प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान-</u>

(i) गेटमैन फाटक खोलने के लिए स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन से अनुमति लेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन सुनिश्चित करेंगे कि स्टेशन सीमा में कोई गाड़ी संचालन नहीं है। उसके बाद स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन गेटमैन से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान सड़क यातायात के निकासी के लिये करेंगे।

(iii) समुचित प्रविष्टि लाल स्याही से ट्रेन सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नम्बर बुक और लॉग बुक में स्टेशन मास्टर/ केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा की जायेगी।

(iv) सड़क यातायात पास होने के बाद गेटमैन फाटक बन्द करेगा और इसकी पुष्टि स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/ केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत करेगा।

(v) एक बार बन्द किया गया फाटक गाड़ी/गाड़ियों के पास होने पर अथवा गाड़ी संचलन योजना में परिवर्तन किये जाने आदि में स्टेशन मास्टर की अनुमति से सड़क यातायात की निकासी के लिये जैसा आवश्यक हो, गेटमैन द्वारा खोला जा सकता है। स्पष्ट रूप से यह तभी किया जा सकता है जब प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान नियंत्रक स्टेशन मास्टर से किया जायेगा जो सुनिश्चित करेंगे कि समपार की ओर कोई गाड़ी संचालन नहीं है।

(vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the Driver, owner and relay these details to the Station Master who shall not start the train unless he has been assured by the Gateman that the road vehicle or the lifting barriers/leaf gates are not fouling the track.

(viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to disptach any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

(ix) After the track has been cleared of all obstructions the Gateman shall inform the Station Master accordingly, under exchange of private number.

(x) Station Master shall then issue a Caution order to Loco Pilots of all trains to proceed cautiously. and pass the reception/departure signal at 'ON' position on green hand signal of the Gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

(xi) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and there after exhibit green hand signal, if the gate is not obstructed.

(xii) Station Master shall advise maintenance, staff responsible for maintaining the lifting barriers/leaf gates to repair the same at the earliest.

(xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

8. OBSTRUCTION ON THE TRACK NEAR LEVEL CROSSING GATE - If there is a rail facture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by Road Vehicle or derailment, which is visible to the Gateman, Gateman and Station Master will adopt the procedure given under item no. 7 above. If the obstruction fouled the level crossing gates, Gateman must keep the gate closed against Road traffic till the track is cleared of the obstruction.

IndiaCode

ANNEXURE - III

TRAFFIC LEVEL CROSSING GATE NON-INTERLOCKED PROVIDED WITH TELEPHONE, WITH NORMAL POSITION "CLOSED TO ROAD TRAFFIC"

(General Instructions are common for all types of Manned Level Crossing Gates)

1. MODE OF OPERATION - Detailed mode of operation for opening and closing the level crossing gate shall be provided in the respective Station Working Rules and Gate Working Instructions incorporating local operational requirements. When level crossing gate is required to be opened for passage or road traffic, the Gateman must first open the gate farthest away from approaching road traffic and then open the gate on the side nearest the approaching road traffic.

2. EXCHANGE OF PRIVATE NUMBERS -

(i) Gateman must seek permission from Station Master/Cabinmaster/Cabin man for opening the gate.

(ii) Station Master/Cabinmaster/Cabin man shall ensure that there is no train movement within the station limit. Thereafter Station master Cabinmaster/Cabin man shall exchange private number to the Gateman allowing him to open the gate for the purpose of clearing to road traffic.

(iii) Suitable entries shall be made by the Station Master/Cabinmaster/Cabin man in the Train Signal Register, Private number Book and Log Book in red ink.

(iv) After passage of road traffic, Gateman shall close the gate and confirm this to Station Master/Cabinmaster/Cabin man under exchange of private number.

(v) Gate once closed can be opened by the Gateman, after passage of train/trains or change in planning of train movement etc. with the permission of Station Master as the need of opening is known to Gateman according to road traffic to be cleared. Obviously it can be done only after exchanging private number with the control Station Master who will ensure that there is no train movement towards the level crossing.

(vi) जब किसी गाड़ी का स्टेशन यार्ड की ओर और यार्ड से पायलट अथवा शंटिंग संचलन किया जाना है तो समपार के आर-पार पायलट करने अथवा शंटिंग करने के लिये प्रति नियुक्त कर्मचारी समपार फाटक के आर-पार किसी संचलन को अनुमत करने के पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिये कि गेट सड़क यातायात के लिये बन्द है, व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है।

3. <u>टेलीफोन संचार विफलता-</u> यदि दूरभाष संचार विफल हो जाये अथवा 2-3 प्रयास के बाद भी गेटमैन की ओर से कोई जवाब नहीं मिलता तो निम्नांकित कार्य-पद्धति अपनाई जायेगी-

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर, पोर्टर/प्वाइंट्समैन द्वारा गेटमैन को लिखित सूचना सम्पूर्ण विवरण गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा आदि सहित भेजेंगे।

(ii) गेटमैन ऐसी सूचना मिलने पर गेट बन्द करने के बाद एक प्राइवेट नम्बर द्वारा अभिस्वीकृत करेगा।

(iii) गेट बन्द होने की पुष्टि हो जाने पर आगमन/प्रस्थान सिगनल ऑफ किये जायेंगे।

(iv) यदि गाड़ियों की अधिक आवृत्ति के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नहीं है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल ऑन स्थिति में पास होने का लिखित प्राधिकार देंगे।

(v) इसके साथ ही स्टेशन मास्टर लोको पायलट को, गेट पर सावधानीपूर्वक पहुँचने, लगातार सीटी बजाने के सुझाव सहित सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) गाड़ी के लोको पायलट को गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल देने पर सावधानीपूर्वक समपार फाटक पार करने हेतु निर्देशित किया जायेगा। यदि हाथ सिगनल नहीं दिखाई देता तो लोको पायलट गेट से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा और सुनिश्चित करेगा कि गेट साधारण नियम 3.73 (2) (ख) के अनुपालन में बन्द है।

(vii) आने वाली गाड़ी के प्रकरण में स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।

(viii) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(ix) वह उत्तरदायी एस एण्ड टी स्टाफ को टेलीफोन की मरम्मत करने/सुधारने के लिये भी सूचित करेंगे।

(x) एस एण्ड टी स्टाफ द्वारा टेलीफोन को सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुन आरम्भ होगा।

4. <u>लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफ गेट की विफलता-</u>

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता के कारण गेट बन्द न किया जा सकता हो तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफ गेट ट्रैफ्क को फाउल नहीं करता है।

(ii) वह तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती जिस ओर से गाड़ी आ रही है उस ओर पहले और फिर दूसरी ओर बाद में खंभे पर लगा देगा।

(iii) गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को सेफ्टी चैन और पैडलॉक द्वारा सुरक्षित करेगा।

(iv) गेट को सड़क यातायात के विरूद्ध सुरक्षित करने के बाद गेटमैन दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती, आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(viii) मेन्टीनेन्स स्टाफ द्वारा लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत करने के बाद पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

टिप्पणी :

(क) केबिन द्वारा संचालित गेट मामले में यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट खराब हो जाये तो स्टेशन मास्टर स्टेशन पोर्टर को सड़क यातायात के विरूद्ध संरक्षा चैन और पैडलॉक द्वारा गेट को सुरक्षित करने के लिये भेजेंगे।

(ख) जाने और आने वाली गाड़ियों को सिगनल ऑन की हालत में पास करने के लिए नियमतः प्राधिकार पत्र जारी किया जायेगा।

(vi) When a train has to be piloted to and from the station yard or any shunting movement is to be done, the staff deputed to pilot the train or to perform shunting across the gate shall be personally responsible to ensure that the gate is closed against the road traffic before allowing any movement across the gate.

3. FAILURE OF TELEPHONIC COMMUNICATIO - When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted -

(i) Station Master on duty shall send written advice to the Gateman through the Portor/Pointsman with full details of number, description and direction of the train.

(ii) The Gateman on receipt of such advice shall acknowledge the same after closing the gate, duly supported by a private number.

(iii) On receipt of confirmation about closer of the gate, reception/departure signals will then be taken 'OFF'

(iv) When sufficient time is not available because of greater frequency of train service, Station Master will issue written authority to the train Loco Pilot to pass the signal at ' ON' position.

(v) In addition, Station Master shall also issue a caution order advising the Loco Pilot to whistle continuously and approach the gate cautiously.

(vi) The train Loco Pilot should be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signalled by the Gateman. If hand signal is not seen, Loco Pilot should be prepared to stop short of the gate and ensure that gate is closed following GR 3.73 (2) (b).

(vii) In case of an approaching train, the Station Master shall advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, that the telephone at the gate has failed.

(viii) The Station Master at the dispatching end shall then issue a caution order to the Loco Pilot. before dispatching a train in the block section from his end.

(ix) He should also advise S & T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.

(x) Normal working will be resumed only after S & T staff rectify the telephone and issue reconnection/fit memo for the same.

4. FAILURE OF LIFTENING BARRIERS OR LEAF GATES -

(i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers or leaf gate the Gateman will immediately inform the Station Master on duty, under exchange or private number, and ensure that lifting barriers or leaf gates do not foul the track.

(ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red flashing light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.

(iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

(iv) After securing the gate against road traffic, Gateman shall show green hand signal flag by day and green light by night to the Loco Pilot of an approaching train.

(v) Station Master on duty shall issue a caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vii) Station Master should also advise maintenance staff responsible for maintenance of lifting barriers/ leaf gates to rectify the defect at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the lifting barrier/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

Note :

(a) In case of failure of lifting barriers/leaf gates worked from the cabin, Station Master will send station porter to secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

(b) Authority to pass signals at 'ON' position as per rules shall also be issued to the Loco Pilots of both departing and arriving trains.

5. फाटक पर अवरोध-

(i) यदि गेट सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त हो जाय जो ट्रैक को उल्लंघित (फाउल) कर रहा हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या गेट का कोई अन्य भाग ट्रैक को फाउल कर रहा हो या गेट पर अन्य कोई अवरोध हो तो गेटमैन तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खम्भों पर लगा देगा।

(ii) गेटमैन इसके बाद तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को खराबी / अवरोध के बारे में प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिनमास्टर/केबिनमैन को सुझाव दिया जायेगा कि आगमन/प्रस्थान, सिंगनलों को ऑन की स्थिति में कर दें, यदि किसी गाड़ी के लिए ऑफ किये गये हों।

(iv) यदि 2-3 प्रयास के बाद भी स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा जवाब नहीं मिलता तो गेटमैन पहले गेट का बचाव करेगा और तब टेलीफोन पर सूचना देगा।

(v) तब गेटमैन पटाखे और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती सहित, गाड़ी आने की दिशा में अतिवेग से जायेगा और गेटमैन की ड्यूटी सम्बन्धी सामान्य अनुदेश के अधीन मद सं. 1.5 (5) में निर्दिष्ट नियमानुसार गेट का बचाव करेगा।

(vi) उसके बाद वह दूसरी दिशा से भी गेट का बचाव करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के विवरण, चालक, मालिक का नाम नोट करेगा तथा स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को देगा जो कि गाड़ी को तब तक नहीं चलाएंगे जब तक कि गेटमैन द्वारा यह आश्वस्त न कर दिया जाय कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे कि ब्लाक खण्ड में वह अपनी ओर से कोई गाड़ी न भेजें जब तक कि ट्रैक अवरोध से मुक्त न हो जाय।

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्रावइेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत स्टेशन मास्टर/केबिल मास्टर/केबिन मैन को तदनुसार सूचित करेगा।

(x) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे कि सावधानी से आगे बढ़ें और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में गेट मैन के हरे हाथ सिगनल पर पार करें।

(xi) गेटमैन संरक्षा चैन एवं पैडलॉक से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर अवरोध नहीं है तो हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत के लिए शीघ्रातिशीघ्र सूचित करेंगे।

(xiii) मेन्टीनेन्स स्टॉफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ किया जाएगा।

6. समपार फाटक के समीप ट्रैक पर अवरोध- यदि पटरी के टूटने अथवा पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल किये जाने अथवा डिरेलमेंट जो कि गेटमैन को दिखाई पड़ता हो, अवरोध गेट को फाउल करता हो, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त वर्णित मद सं. 5 के अनुसार कार्य पद्धति अपनायेंगे। गेटमैन सड़क यातायात के विरुद्ध गेट को बंद रखेगा जब तक कि ट्रैक अवरोध मुक्त न हो जाय।

अनुबन्ध-IV

इंजीनियरिंग समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिये खुला

(सामान्य अनुदेश सभी प्रकार के मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के लिए समान हैं।)

1. प्रचालन पद्धति- समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के लिए विस्तृत प्रचालन पद्धति संबंधित स्टेशन संचालन नियम और गेट संचालन अनुदेश में स्थानीय मांगों/आवश्यकताओं को समावेशित करते हुए दी गयी है। जब समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलना आवश्यक हो तो गेटमैन सर्वप्रथम आने वाले सड़क यातायात से दूरस्थ फाटक को खोलेगा और तब आने वाले सड़क यातायात के समीपस्थ फाटकों को खोलेगा।

5. OBSTRUCTION AT THE LEVEL CROSSING GATE-

(i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate fouled the track, or if their is any other obstruction at the gate, the Gateman shall immediately fix red banner flag by day and red flashing lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.

(ii) Immediately after this, the Gateman shall advise the Station Master Cabinmaster/Cabin man on duty, regarding the defects/obstruction at the gate, under exchange of private number.

(iii) Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.

(iv) If there is no response from the Station Master/Cabinmaster/Cabin man after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(v) Gateman shall then rush with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of Gateman under item no. 1.5 (5).

(vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

(vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the Driver, owner and relay these details to the Station Master who shall not start the train unless he has been assured by the Gateman that the road vehicle or the lifting barriers/leaf gates are not fouling the track.

(viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

(ix) After the track has been cleared of all obstructions the Gateman shall inform the Station Master accordingly, under exchange of private number.

(x) Station Master shall then issue a Caution order to Loco Pilots of all trains to proceed cautiously, and pass the reception/departure signal at 'ON' position on green hand signal of the Gateman, if the Gate is broken, but is clear of any obstruction.

(xi) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and thereafter exhibit green hand signal, if the gate is not obstructed.

(xii) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/leaf gates to repair the same at the earliest.

(xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

6. OBSTRUCTION ON THE TRACK NEAR LEVEL CROSSING GATE - If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the Gateman, the Gateman and Station Master will adopt the procedure given under item no. 5. If the obstruction fouls the level crossing gate, Gateman must keep the Gates closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

ANNEXURE-IV

ENGINEERING LEVEL CROSSING GATE NON-INTERLOCKED PROVIDED WITH TELEPHONE, WITH NORMAL POSITION "OPEN TO ROAD TRAFFIC"

(General Instructions are common for all types of Manned Level Crossing Gates)

1. MODE OF OPERATION- Detailed mode of operation for opening and closing the level crossing gate shall be provided in the respective Station Working Rules and Gate Working Instructions incorporating local operational requirements. When level crossing gate is required to be opened for passage of road traffic, the Gateman must first open the gate farthest away from approaching road traffic and then open the gate on the side nearest the approaching road traffic.

2. <u>प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान-</u>

(क) <u>जब गेट स्टेशन के प्रस्थान सिरे से सम्बद्ध हो-</u>

(i) प्रस्थान सिरे पर स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन गेटमैन को गाड़ी नम्बर, दिशा और गेट पर पहुँचने का संभावित समय प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(ii) ऐसी सूचना प्रस्थान सिगनल ऑफ करने अथवा लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार देने से पूर्व दी जायेगी।

(iii) गेटमैन सूचना मिलने पर गेट को समय से बन्द करेगा और उसकी पुष्टि प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत करेगा।

(iv) स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन प्रस्थान सिगनल को गेटमैन से प्राइवेट नम्बर मिल जाने के बाद ऑफ करेंगे।

(v) एक बार बन्द किया गया फाटक गाड़ी/गाड़ियों के पास होने पर अथवा गाड़ी संचलन योजना में परिवर्तन किये जाने आदि में स्टेशन मास्टर की अनुमति से सड़क यातायात की निकासी के लिये जैसा आवश्यक हो, गेटमैन द्वारा खोला जा सकता है। स्पष्ट रूप से यह तभी किया जा सकता है जब प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान नियंत्रक स्टेशन मास्टर से किया जायेगा जो सुनिश्चित करेंगे कि समपार की ओर कोई गाड़ी संचालन नहीं है।

"इकहरी लाइन पर समपार फाटक से गाड़ी के पूरी तरह से गुजर जाने के बाद गेटमैन पिछली तख्ती/पिछली बत्ती को देखने के बाद फाटक को खोलने के लिए प्राधिकृत होगा।"

(ख) <u>जब गेट स्टेशन के आगमन सिरे से सम्बद्ध हो-</u>

(i) प्रस्थान सिरे पर स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन दूसरी ओर के स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा और गेट पर पहुँचने का संभावित समय प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(ii) ऐसी सूचना लाइन क्लियर प्राप्त करने से पूर्व दी जानी चाहिए।

(iii) आगमन सिरे पर स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन वही सूचना गेटमैन को प्राइवेट नम्बर आदान/प्रदान के अन्तर्गत देंगे।

(iv) गेटमैन फाटक बन्द करेगा और उसके बाद अपना प्राइवेट नम्बर स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को देगा।

(v) तभी आगमन सिरे पर स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को लाइन क्लियर, स्वीकृत करेंगे।

(vi) एक बार सड़क यातायात के लिये बन्द किया गया फाटक किसी भी हालत में खोला नहीं जायेगा जब तक स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन द्वारा प्राइवेट नम्बर आदान प्रदान के अन्तर्गत अधिकृत न कर दिया गया हो।

3. <u>टेलीफोन संचार विफलता-</u> जब टेलीफोन संचार विफल हो जाये अथवा 2-3 प्रयास के बावजूद गेटमैन की ओर से जवाब नहीं मिलता तब निम्नांकित कार्य-पद्धति अपनाई जायेगी-

(i) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(ii) सावधानता आदेश, लोको पायलट को लगातार सीटी बजाने और गेट पर सावधानीपूर्वक पहुँचने का सुझाव देगा।

(iii) गाड़ी के लोको पायलट को गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल देने पर सावधानीपूर्वक समपार फाटक पार करने हेतु निर्देशित किया जायेगा। यदि हाथ सिगनल नहीं दिखाई देता तो लोको पायलट गेट से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा और अपने सहायक लोको पायलट को फाटक की स्थिति देखने के लिये प्रतिनियुक्त करेगा। यदि गेट बन्द है तो ऑल राइट सिगनल देगा और यदि गेट नहीं बन्द है तो सहायक लोको पायलट गेट को अवश्य बन्द करेगा और तब ऑल राइट सिगनल देगा। सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में लोको पायलट गार्ड की सहायता ले सकता है और समपार को अवरोध मुक्त करके सहायक लोको पायलट को लेने के लिये रुकेगा, सड़क यातायात पास होने के लिये गेट को पुनः खोल देगा।

(iv) आने वाली गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे पर स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर आदान प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन विफल हो गया है।

(v) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) स्टेशन मास्टर, गैंगमैन/पेट्रोलमैन अथवा पहली गाड़ी के लोको पायलट द्वारा गेटमैन को भी सूचना देंगे कि टेलीफोन खराब हो गया है।

2. EXCHANGE OF PRIVATE NUMBE -

(a) When Gate is connected with the Station at the Despatching End -

(i) Station Master/Cabinmaster/Cabin man at the dispatching end shall advise the Gateman, No., description, direction and expected time of passage of train at the gate under exchange of private number.

(ii) Such advise shall be given before taking 'Off' departure signals or giving an authority to proceed to the Loco Pilot.

(iii) The Gateman on receipt of the advice shall close the gate well in time and confirm the same, under exchange of Private Number.

(iv) Station Master/Cabinmaster/Cabin man will 'take off' the departure signals after getting the Private Number of the Gateman.

(v) Gate once closed can be opened by the Gateman, after passage of train/trains or change in planning of train movement etc, with the permission of Station Master as the need of opening is known to Gateman according to road traffic to be cleared. Obviously it can be done only after exchanging private Number with the control Station Master who will ensure that there is no train movement towards the level crossing.

"On a single line the gateman shall be authorise to open the level crossing gate after complete passage of train from the gate by observing Tail Board/Tail Lamp".

(b) When Gate is connected with the Station at the Receiving End -

(i) Station Master/Cabinmaster/Cabin man at the despatching end shall advise the Station Master/Cabinmaster/Cabin man at the other end, the number, description, direction and expected time of passage of the train at the Gate under exchange of Private Number.

(ii) Such advice shall be given before obtaining Line Clear.

(iii) The Station Master/Cabinmaster/Cabin man at the Receiving End shall in turn convey the same advice to the Gateman under exchange of Private Number.

(iv) The Gateman shall close the gate and thereafter give his Private Number to the Station Master/Cabinmaster/Cabin man.

(v) Only then the Station Master/Cabinmaster/Cabin man at the receiving end shall grant Line Clear to the Station Master/Cabinmaster/Cabin man at the despatching end.

(vi) Gate once closed for road traffic must on no account be opened unless this is authorised by the Station Master/Cabinmaster/Cabin man, under exchange of Private Number.

3. FAILURE OF TELEPHONIC COMMUNICATION - When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted :

(i) Station Master at the dispatching end shall issue a caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(ii) The Caution Order should advise the Loco Pilot to whistle continuously and approach the gate cautiously.

(iii) The Loco Pilot shall be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signalled by the Gateman. If hand signal is not seen, Loco Pilot should be prepared to stop short of the gate and depute his Assistant Loco Pilot to see the condition of the gate. If the gate is closed, the Assistant Loco Pilot will give the all right signal and if the gate is not closed the Assistant Loco Pilot must close the gate and then give the All Right Signal. In the absence of the Assistant Loco Pilot, the Loco Pilot may take the assistance of the Guard and shall stop clear of the level crossing to pick up the assistant Loco Pilot who will reopen the gate for passage of road traffic.

(iv) In case of an approaching train, the Station Master shall advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private Number, that the telephone at the gate has failed.

(v) The Station Master at the dispatching end shall then issue a Caution Order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vi) Station Master shall also advise the Gateman through Gang man /Patrolman or Loco Pilot of the first train that the telephone has become defective.

(vii) वह उत्तरदायी एस एण्ड टी स्टाफ को टेलीफोन की मरम्मत करने/सुधारने के लिये भी सूचित करेंगे।

(viii) एस एण्ड टी स्टाफ द्वारा टेलीफोन को सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन (कार्य पद्धति) लागू होगा।

4. <u>लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता-</u>

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता के कारण गेट बन्द न किया जा सकता हो तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट ट्रैक को फाउल नहीं करता है।

(ii) वह तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती जिस ओर से गाड़ी आ रही है उस ओर पहले और फिर दूसरी ओर बाद में खंभे पर लगा देगा।

(iii) गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को संरक्षा चैन और पैडलॉक द्वारा सुरक्षित करेगा।

(iv) गेट को सड़क यातायात के विरूद्ध सुरक्षित करने के बाद गेटमैन दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती, आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(viii) मेन्टीनेन्स स्टाफ द्वारा लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत करने के बाद पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

5. <u>समपार फाटक पर अवरोध-</u>

(i) यदि गेट सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त हो जाय जो ट्रैक को उल्लंघित (फाउल) कर रहा हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या गेट का कोई अन्य भाग ट्रैक को फाउल कर रहा हो या गेट पर अन्य कोई अवरोध हो तो गेटमैन तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खम्भों पर लगा देगा।

(ii) गेटमैन इसके बाद तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को खराबी / अवरोध के बारे में प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिनमास्टर/केबिनमैन को सुझाव दिया जायेगा कि आगमन/प्रस्थान, सिंगनलों को ऑन की स्थिति में कर दें, यदि किसी गाड़ी के लिए ऑफ किये गये हों।

(iv) यदि 2-3 प्रयास के बाद भी स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा जवाब नहीं मिलता तो वह पहले गेट का बचाव करेगा और तब टेलीफोन पर सूचना देगा।

(v) तब गेटमैन पटाखे और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती सहित, गाड़ी आने की दिशा में अतिवेग से जायेगा और गेटमैन की ड्यूटी सम्बन्धी सामान्य अनुदेश के अधीन मद सं. 1.5 (5) में निर्दिष्ट नियमानुसार गेट का बचाव करेगा।

(vi) उसके बाद वह गेट का दूसरी दिशा में भी बचाव करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के विवरण, चालक, मालिक का नाम नोट करेगा तथा स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को देगा कि गाड़ी को तब तक नहीं चलाएंगे जब तक कि गेटमैन द्वारा यह आश्वस्त न कर दिया जाय कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे कि ब्लाक खण्ड में वह अपनी ओर से कोई गाड़ी न भेजें जब तक कि ट्रैक अवरोध से मुक्त न हो जाय।

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्रावइेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को तदनुसार सूचित करेगा।

(x) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे कि सावधानी से आगे बढ़ें और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें।

(vii) He should also advise S&T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after S & T staff rectify the telephone and issue reconnection/ fit memo for the same.

4. FAILURE OF LIFTING BARRIERS OR LEAF GATES -

(i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers or leaf gates, the Gateman will immediately inform the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty, under exchange of private number, and ensure that lifting barriers or leaf gates do not foul the track.

(ii) The Gateman shall immediately fix red banner flag by day and red flashing light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.

(iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

(iv) After securing the Gate against road traffic, Gateman shall show green hand signal flag by day and green light by night to the Loco Pilot of the approaching train.

(v) Station Master on duty shall issue a caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(vi) The Station Master shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a Caution Order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vii) The Station Master shall also advise maintenance staff responsible for maintenance of lifting barriers /leaf gates to rectify the defect at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

5. OBSTRUCTION AT THE LEVEL CROSSING GATE -

(i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate fouled the track, or if there is any other obstruction at the gate, the Gateman shall immediate fix Red Banner flag by day and Red Signal Lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.

(ii) Immediately after this, the Gateman shall advise the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty, regarding the defect/obstruction at the gate, under exchange of private number.

(iii) Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.

(iv) If there is no response from the Station Master/Cabinmaster/Cabin man after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(v) Gateman shall then rush with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of Gateman under item No. 1.5 (5).

(vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

(vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the Driver, owner and relay these details to the Station Master who shall not start the train unless he has been ensured by the Gateman that the road vehicle or the lifting barriers/leaf gates are not fouling the track.

(viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

(ix) After the track has been cleared of all obstructions the Gateman shall inform the Station Master accordingly, under exchange of private number.

(x) Station Master shall then issue a Caution order to Loco Pilots of all trains to proceed cautiously, and pass on green hand signal of the Gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

IndiaCode

(xi) गेटमैन संरक्षा चैन एवं पैडलॉक से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर अवरोध नहीं है तो हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टेनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत के लिए शीघ्रातिशीघ्र सूचित करेंगे।

(xiii) मेन्टीनेन्स स्टॉफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ किया जाएगा।

6. <u>समपार फाटक के समीप ट्रैक पर अवरोध-</u> यदि पटरी के टूटने अथवा पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल किये जाने अथवा डिरेलमेंट जो कि गेटमैन को दिखाई पड़ता हो, अवरोध गेट को फाउल करता हो, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपयुक्त वर्णित मद सं. 5 के अनुसार कार्य पद्धति अपनायेंगे। गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को बंद रखेगा जब तक कि ट्रैक अवरोध मुक्त न हो जाय।

<u>अनुबन्ध-V</u>

इंजीनियरिंग समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध एवं सामान्य स्थिति "सड़क यातायात के लिये बंद"

(सामान्य अनुदेश सभी प्रकार के मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के लिए समान हैं।)

1. <u>प्रचालन पद्धति-</u> समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के लिए विस्तृत प्रचालन पद्धति संबंधित स्टेशन संचालन नियम और गेट संचालन अनुदेश में स्थानीय मांगों/आवश्यकताओं को समावेशित करते हुए दी गयी है। जब समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलना आवश्यक हो तो गेटमैन सर्वप्रथम आने वाले सड़क यातायात से दूरस्थ फाटक को खोलेगा और तब आने वाले सड़क यातायात के समीपस्थ फाटकों को खोलेगा।

2. <u>प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान-</u>

(i) गेटमैन फाटक खोलने के लिए स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन से अनुमति लेगा।

(ii) यदि सड़क यातायात को गुजारने के लिए फाटक खोलना आवश्यक हो तो गेटमैन स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करेगा और यह पुष्टि करेगा कि गाड़ी उसके फाटक से पूर्णतया गुजर चुकी है उसके बाद स्टेशन मास्टर, गेटमैन को फाटक खोलने की अनुमति देगा। ऐसी स्थिति में उस ब्लाक सेक्शन में किसी अन्य गाड़ी को भेजने अथवा लाइन क्लीयर देने से पहले स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है और गेटमैन से प्राइवेट नंबर के आदान प्रदान के अंतर्गत इसका आश्वासन प्राप्त कर लिया गया है।

(iii) समुचित प्रविष्टि लाल स्याही से ट्रेन सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नम्बर बुक और लॉग बुक में स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा की जायेगी।

(iv) सड़क यातायात पारण के बाद गेटमैन फाटक बन्द करेगा और इसकी पुष्टि स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत करेगा।

(v) किसी गाड़ी को ब्लाक खण्ड में प्रवेश की अनुमति देने से पूर्व स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अंतर्गत गेटमैन से गेटबंद होने की पुष्टि अवश्य सुनिश्चित करें।

(vi) एक बार बन्द किया गया फाटक गाड़ी/गाड़ियों के पास होने पर अथवा गाड़ी संचलन योजना में परिवर्तन किये जाने आदि में स्टेशन मास्टर की अनुमति से सड़क यातायात की निकासी के लिये जैसा आवश्यक हो, गेटमैन द्वारा खोला जा सकता है। स्पष्ट रूप से यह तभी किया जा सकता है जब प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान नियंत्रक स्टेशन मास्टर से किया जायेगा जो सुनिश्चित करेंगे कि समपार की ओर कोई गाड़ी संचालन नहीं है।

3. <u>टेलीफोन संचार विफलता-</u> जब टेलीफोन संचार विफल हो जाये अथवा 2-3 प्रयास के बावजूद गेटमैन की ओर से जवाब नहीं मिलता तब निम्नांकित कार्य-पद्धति अपनाई जायेगी-

(i) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(ii) सावधानता आदेश, लोको पायलट को लगातार सीटी बजाने और गेट पर सावधानीपूर्वक पहुँचने का सुझाव देगा।

(xi) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and there after exhibit green hand signal, if the gate is not obstructed.

(xii) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/leaf gates to repair the same at the earliest.

(xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the decective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

6. OBSTRUCTION ON THE TRACK NEAR LEVEL CROSSING GATE - If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by Road Vehicle or derailment, which is visible to the Gateman. Then Gateman and Station Master will adopt the procedure given under item No. 5 above. If the obstruction fouled the level crossing gates, Gateman must keep the gates closed against Road traffic till the track is cleared of the obstruction.

ANNEXURE - V

ENGINEERING LEVEL CROSSING GATES NON-INTERLOCKED, PROVIDED WITH TELEPHONE, WITH NORMAL POSITION "CLOSED TO ROAD TRAFFIC"

(General Instructions are common for all types of Manned Level Crossing Gates)

1. MODE OF OPERATION - Detailed mode of operation for opening and closing the level crossing gate shall be provided in the respective Station Working Rules and Gate Working Instructions incorporating local operational requirements. When level crossing gate is required to be opened for passage of road traffic, the Gateman must first open the gate farthest away from approaching road traffic and then open the gate on the side nearest the approaching road traffic.

2. EXCHANGE OF PRIVATE NUMBERS -

(i) Gateman must seek permission from Station Master/Cabinmaster/Cabin man for opening the gate.

(ii) If the gate is required to be opened to pass the road traffic the Gateman shall exchange private number with the Station Master and confirm that the train has passed completely from his gate, thereafter the Station Master may allow the Gateman to open the gate. In such a situation the Station Master before dispatching or giving Line Clear for any other train in the block section in question shall ensure that the level crossing gate is closed for road traffic and assurance of the Gateman is taken through exchange of private number.

(iii) Suitable entries shall be made by the Station Master/Cabinmaster/Cabin man in the Train Signal Register, Private Number Book and Log Book in red link.

(iv) After passage of road traffic, Gateman shall close the gate and confirm this to Station Master/Cabinmaster/Cabin man, under exchange of private number.

(v) Before any train is allowed to enter the block section, again, the Station Master/Cabinmaster/Cabinman must ensure that Private Number from the Gateman has been exchanged.

(vi) Gate once closed can be opened by the Gateman, after passage of train/trains or change in planning of train movement etc, with the permission of Station Master as the need of opening is known to Gateman according to road traffic to be cleared. Obviously it can be done only after exchanging private number with the controlling Station Master who will ensure that there is no train movement towards the level crossing.

3. FAILURE OF TELEPHONIC COMMUNICATION - When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted -

(i) Station Master at the dispatching end shall issue a caution order to the Loco Pilot of the departing train.

(ii) The caution order shall advise the Loco Pilot to whistle continuously and approach the gate cautiously.

(iii) गाड़ी के लोको पायलट को गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल देने पर सावधानीपूर्वक समपार फाटक पार करने हेतु निर्देशित किया जायेगा। यदि हाथ सिगनल नहीं दिखाई देता तो लोको पायलट गेट से पहले रुकने के लिये तैयार रहेगा और अपने सहायक लोको पायलट को फाटक की स्थिति देखने के लिये प्रतिनियुक्त करेगा। यदि गेट बन्द है तो ऑल राइट सिगनल देगा और यदि गेट नहीं बन्द है तो सहायक लोको पायलट गेट को अवश्य बन्द करेगा और तब ऑल राइट सिगनल देगा। सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में लोकोपायलट गार्ड की सहायता ले सकता है और समपार को अवरोध मुक्त करके सहायक लोको पायलट को लेने के लिये रूकेगा, सड़क यातायात पारण के लिये गेट को पुनः खोल देगा।

(iv) आने वाली गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर आदान प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन विफल हो गया है।

(v) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) स्टेशन मास्टर, गैंगमैन/पेट्रोलमैन अथवा पहली गाड़ी के लोको पायलट द्वारा गेटमैन को भी सूचना देंगे कि टेलीफोन खराब हो गया है।

(vii) वह उत्तरदायी एस एण्ड टी स्टाफ को टेलीफोन की मरम्मत करने /सुधारने के लिये सूचित करेंगे।

(viii) एस एण्ड टी स्टाफ द्वारा टेलीफोन को सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन (कार्य पद्धति) लागू होगा।

4. <u>लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता-</u>

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता के कारण गेट बन्द न किया जा सकता हो तो गेटमैन तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिनमैन को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट ट्रैक को फाउल नहीं करता है।

(ii) वह तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती जिस ओर से गाड़ी आ रही है उस ओर पहले और फिर दूसरी ओर बाद में खंभे पर लगा देगा।

(iii) गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को संरक्षा चैन और पैडलॉक द्वारा सुरक्षित करेगा।

(iv) गेट को सड़क यातायात के विरूद्ध सुरक्षित करने के बाद गेटमैन दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती, आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(vi) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(vii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेंगे।

(viii) मेन्टीनेन्स स्टाफ द्वारा लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट की मरम्मत करने के बाद पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

5. <u>समपार फाटक पर अवरोध-</u>

(i) यदि गेट सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त हो जाय जो ट्रैक को उल्लंघित (फाउल) कर रहा हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या गेट का कोई अन्य भाग ट्रैक को फाउल कर रहा हो या गेट पर अन्य कोई अवरोध हो तो गेटमैन तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खम्भों पर लगा देगा।

(ii) गेटमैन इसके बाद तत्काल कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को खराबी / अवरोध के बारे में प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को सुझाव दिया जायेगा कि आगमन/प्रस्थान, सिंगनलों को ऑन की स्थिति में कर दें, यदि किसी गाड़ी के लिए ऑफ किये गये हों।

(iv) यदि 2-3 प्रयास के बाद भी स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन द्वारा जवाब नहीं मिलता तो वह पहले गेट का बचाव करेगा और तब टेलीफोन पर सूचना देगा।

(iii) The Loco Pilot shall be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signalled by the Gateman. If hand signal is not seen, Loco Pilot should be prepared to stop short of the gate and depute his Assistant Loco Pilot to see the condition of the gate. If the gate is closed, the Assistant Loco Pilot will give the All Right Signal and if the gate is not closed the Assistant Loco Pilot must close the gate and then give All Right Signal. In the absence of the Assistant Loco Pilot, the Loco Pilot may take the assistance of the Guard.

(iv) In case of an approaching train, the Station Master shall advise, to the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, that the telephone at the gates has failed.

(v) The Station Master at the dispatching end shall then issue a Caution Order to the Loco Pilot before dispatching a train in the Block Section from his end.

(vi) The Station Master shall also advise the Gateman through Gangman/Patrolman or Loco Pilot of the first train that the telephone had become defective.

(vii) The Station Master should also advise S&T staff, responsible for maintenance of the telephone to rectify the same defect at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after S&T staff rectify the telephone and issue reconnection/fit memo for the same.

4. FAILURE OF LIFTING BARRIERS OR LEAF GATES -

(i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers/leaf gates, the Gateman will immediately inform the Station Master on duty, under exchange of private number, and ensure that lifting barriers of leaf gates do not foul the track.

(ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red flashing light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.

(iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

(iv) After securing the Gate against road traffic, Gateman shall show green hand signal flag by day and green light by night to the Loco Pilot of the approaching train.

(v) Station Master on duty shall issue a Caution Order to the Loco Pilot of a departing train.

(vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a Caution Order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(vii) The Station Master shall also advise maintenance staff responsible for maintenance of lifting barriers/leaf gates to rectify the same at the earliest.

(viii) Normal working will resumed only after maintenance staff rectify the lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

5. OBSTRUCTION AT THE LEVEL CROSSING GATE -

(i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the Gateman shall immediately fix Red Banner flag by day and Red flashing Lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.

(ii) Immediately after this, the Gateman shall advise the Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty, regarding the defects/obstruction at the gate, under exchange of private number.

(iii) Station Master/Cabinmaster/Cabin man on duty shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.

(iv) If there is no response from the Station Master/Cabinmaster/Cabin man after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(v) तब गेटमैन पटाखे और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती सहित, गाड़ी आने की दिशा में अतिवेग से जायेगा और गेटमैन की ड्यूटी सम्बन्धी सामान्य अनुदेश के अधीन मद सं. 1.5 (5) में निर्दिष्ट नियमानुसार गेट का बचाव करेगा।

(vi) उसके बाद वह दूसरी दिशा से भी गेट का बचाव करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के विवरण, चालक, मालिक का नाम नोट करेगा तथा स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को देगा कि गाड़ी को तब तक नहीं चलाएंगे जब तक कि गेटमैन द्वारा यह आश्वस्त न कर दिया जाय कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे कि ब्लाक खण्ड में वह अपनी ओर से कोई गाड़ी न भेजें जब तक की ट्रैक अवरोध से मुक्त न हो जाय।

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को तदनुसार सूचित करेगा।

(x) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे कि सावधानी से आगे बढ़ें और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें।

(xi) गेटमैन संरक्षा चैन एवं पैडलॉक से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर अवरोध नहीं है तो हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत के लिए शीघ्रातिशीघ्र सूचित करेंगे।

(xiii) मेन्टीनेन्स स्टॉफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ किया जाएगा।

6. <u>समपार फाटक के समीप ट्रैक पर अवरोध-</u> यदि पटरी के टूटने अथवा पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल किये जाने अथवा डिरेलमेंट जो कि गेटमैन को दिखाई पड़ता हो, अवरोध गेट को फाउल करता हो, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपयुक्त वर्णित मद सं. 5 के अनुसार कार्य पद्धति अपनायेंगे। गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को बंद रखेगा जब तक कि ट्रैक अवरोध मुक्त न हो जाय।

IndiaCode

(v) Gateman shall then rush with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of Gateman under item No. 1.5 (5).

(vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

(vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the Driver, Owner and relay these details to the Station Master who shall not start the train unless he has been ensured by the Gateman that the road vehicle or the lifting barriers/leaf gates are not fouling the track.

(viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

(ix) After the track has been cleared of all obstructions the Gateman shall inform the Station Master accordingly, under exchange of private number.

(x) Station Master shall then issue a Caution order to Loco Pilots of all trains to proceed cautiously, and pass the Gate on green hand signal of the Gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

(xi) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and there after exhibit green hand signal, if the gate is not obstructed.

(xii) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/leaf gates to rectify the same at the earliest.

(xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

6. OBSTRUCTION ON THE TRACK NEAR LEVEL CROSSING GATE - If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by Road Vehicle or derailment, which is visible to the Gateman, then the Gateman and Station Master will adopt the procedure given under item no. 5 above. If the obstruction fouls the level crossing gate. Gateman must keep the gates closed against Road traffic till the track is cleared of the obstruction.

IndiaCode

अनुबन्ध-VI

इंजीनियरिंग समपार फाटक, अन्तर्पाशन रहित, टेलीफोन उपलब्ध नहीं, एवं सामान्य स्थिति "सड़क यातायात के लिये बंद"

(सामान्य अनुदेश सभी प्रकार के मानव द्वारा संचालित समपार फाटकों के लिए समान हैं।)

1. <u>प्रचालन पद्धति-</u> समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के लिए विस्तृत प्रचालन पद्धति संबंधित स्टेशन संचालन नियम और गेट संचालन अनुदेश में स्थानीय मांगों/आवश्यकताओं को समावेशित करते हुए दी गयी है। जब समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलना आवश्यक हो तो गेटमैन सर्वप्रथम आने वाले सड़क यातायात से दूरस्थ फाटक को खोलेगा और तब आने वाले सड़क यातायात के समीपस्थ फाटकों को खोलेगा।

(i) जब कभी गेटमैन को किसी सड़क वाहन को समपार फाटक के आर-पार निकालना हो तो वह अवश्य सुनिश्चित करेगा कि कोई गाड़ी दोनों दिशाओं में दिखाई नहीं पड़ रही है, न ही किसी आने वाली गाड़ी की कोई श्रव्य ध्वनि सुनाई पड़ रही है।

(ii) वह तब दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खम्भों पर लगा देगा।

(iii) तब वह सड़क यातायात को पार करने के लिए गेट खोलेगा और उसके बाद तत्काल पुनः बंद कर देगा।

(iv) तब वह दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल हाथ बत्ती को हटा लेगा।

(v) यदि गेटमैन किसी गाड़ी को समपार की ओर आती हुई देखता है या उसकी आवाज सुनता है। जब समपार खुली हालत में है, वह पटाखों और दिन के समय लाल झंडी और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती सहित आने वाली गाड़ी की ओर अतिवेग से जायेगा।

(vi) यदि गाड़ी बहुत पास में हो तो वह पटाखे लाइन पर जितनी दूर जा सकता हो, रख देगा।

(vii) उसके बाद वह आने वाली गाड़ी को दिन के समय लाल झंडी और रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती बार-बार हिलाते हुए रोकेगा।

(viii) यदि पर्याप्त समय है तो गेटमैन अपने गेट का बचाव, गेटमैन के ड्यूटी सम्बंधी सामान्य अनुदेश के अधीन मद सं. 1.5 (5) में निर्दिष्ट नियमानुसार करेगा।

2. <u>लिफ्टिंग बैरियर अथवा लीफगेट की विफलता -</u>

(क) <u>विफलता, जब गेट खुली स्थिति में हो</u> -

(i) गेटमैन पहले सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर या लीफगेट ट्रैक को उल्लंघित (फाउल) नहीं कर रहा है।

(ii) गेटमैन संरक्षा चैन और पैडलॉक से गेट को सुरक्षित करेगा।

(iii) तब वह दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खंभों पर लगा देगा।

(iv) गेट सुरक्षित करने से पहले यदि वह देखता है कि ट्रेन गेट की ओर आ रही है तो वह तुरन्त पटाखे और लाल झंडी दिन में तथा रात में लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती लेकर अति वेग से गाड़ी की ओर जायेगा।

(v) लाइन पर पटाखे, वह जितनी दूर जा सकता है, लगा देगा।

(vi) उसके बाद वह आने वाली गाड़ी को दिन के समय लाल झंडी ओर रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती बार-बार हिला कर रोकेगा।

(vii) वह गैंगमेट/पेट्रोल मैन/की मैन अथवा गुजरती हुई गाड़ी को लोको पायलट द्वारा संबंधित खंड अभियन्ता/स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्यवाही के लिये संदेश भेजेगा।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

ANNEXURE - VI

ENGINEERING LEVEL CROSSING GATES, NON-INTERLOCKED, NOT PROVIDED WITH TELEPHONE, WITH NORMAL POSITION "CLOSED TO ROAD TRAFFIC"

(General Instruction are common for all types of Manned Level Crossing Gates)

1. MODE OF OPERATION - Detailed mode of operation for opening and closing the level crossing gate shall be provided in the respective Station Working Rules and Gate Working Instructions incorporating local operational requiremets, when level crossing gate is required to be opened for passage of road traffic. The Gateman must first open the gate farthest away from approaching road traffic and then open the gate on the side nearest the approaching road traffic.

   (i) Whenever the Gateman has to pass a road vehicle across the level crossing gate, he must ensure that no train is in sight in either direction, nor there is any audible sound of an approaching train.

   (ii) He shall then plant red banner flags by day and red flashing lamps by night on posts provided on both sides of the gate for this purpose.

   (iii) He shall then open the gate to pass road traffic, and close it again immediately thereafter.

   (iv) He shall then remove the red banner flags by day and red flashing lamps by night.

   (v) If the Gateman sees or hears a train approaching the level crossing gate when the gate is in open condition, he shall rush with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night towards the approaching train.

   (vi) If the train is too close, he shall place detonators on the line at a distance as for away he can go.

   (vii) Thereafter, he shall stop the approaching train by waving his red flag by day and red flashing hand signal lamp by night repeatedly.

   (viii) If there is sufficient time, the Gateman will protect his gate as stipulated in General instructions for duties of Gateman under item no.1.5. (5).

2. FAILURE OF LIFTING BARRIERS OR LEAF GATE :

   (a) Failure when the Gate is in open condition :

      (i) Gateman shall first ensure that the lifting barriers/leaf gates do not foul the track.

      (ii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

      (iii) He shall fix red banner flag by day and red flashing lamps by night on posts provided at both sides of the gate for this purpose.

      (iv) If he sees a train approaching the gate before he has secured the gate, he shall rush towards the train with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night.

      (v) He shall place detonators on the line at a distance as far away he can go.

      (vi) There after he shall stop the approaching train by waving his red flag by day and red flashing hand signal lamp by night repeatedly.

      (vii) He shall send information through Gangmate / Petrolman / Keyman or loco pilot of a train to the JE/SE/SSE (P.way)/Station Master to necessary action.

      (viii) Station Master on duty shall issue caution order to the Loco Pilot of a departing train.

(ix) वह प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व उसी तरह सावधानता आदेश जारी करने के लिए प्राइवेट नं. आदान प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे।

(x) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेंस स्टॉफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की शीघ्र मरम्मत करने/सुधारने हेतु सूचित करेगा।

(xi) मेन्टीनेंस स्टॉफ द्वारा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत करने एवं उसके लिये पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन (कार्यपद्धति) लागू होगा।

(ख) <u>विफलता, जब गेट बंद स्थिति में हो-</u>

गेटमैन, गैंगमेट/पेट्रोल मैन/की मैन अथवा गुजरती हुई गाड़ी के लोको पायलट द्वारा संबंधित खंड अभियन्ता/स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्यवाही के लिये संदेश भेजेगा।

3. <u>समपार फाटक पर अवरोध-</u>

(i) यदि गेट सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त हो जाय जो ट्रैक को उल्लंघित (फाउल) कर रहा हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या गेट का कोई अन्य भाग ट्रैक को फाउल कर रहा हो या गेट पर अन्य कोई अवरोध हो तो गेटमैन तत्काल दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात के समय लाल फ्लैशिंग बत्ती गेट के दोनों ओर इस निमित्त लगे हुए खम्भों पर लगा देगा।

(ii) तब गेटमैन पटाखे और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती सहित, गाड़ी आने की दिशा में अतिवेग से जायेगा और गेटमैन की ड्यूटी सम्बन्धी सामान्य अनुदेश के अधीन मद सं. 1.5 (5) में निर्दिष्ट नियमानुसार गेट का बचाव करेगा।

(iii) उसके बाद वह दूसरी दिशा से भी गेट का बचाव करेगा।

(iv) वह सड़क वाहन के विवरण, चालक, मालिक का नाम नोट करेगा तथा स्टेशन मास्टर और खण्ड अभियन्ता/रेलपथ को गैंगमैन/पेट्रोलमैन/की-मैन अथवा किसी अन्य रेल कर्मचारी अथवा गुजरती हुई गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भेजेगा।

(v) स्टेशन मास्टर सूचना मिलने के बाद गाड़ी को तब तक नहीं चलायेंगे जब तक यह प्रमाणित न हो जाये कि अवरोध हट गया है और गेट गाड़ियों के आवागमन के लिये संरक्षित है।

(vi) स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को भी प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेंगे कि ब्लाक खण्ड में वह अपनी ओर से कोई गाड़ी न भेजें जब तक कि ट्रैक अवरोध से मुक्त न हो जाय।

(vii) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्राइवेट नं. आदान-प्रदान के अन्तर्गत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर/केबिन मैन को तदनुसार सूचित करेगा।

(viii) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेंगे कि सावधानी से आगे बढ़ें और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में गेटमैन के हरे हाथ सिगनल पर पार करें।

(ix) गेटमैन संरक्षा चैन एवं पैडलॉक से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर अवरोध नहीं है तो हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

(x) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टीनेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की मरम्मत के लिए शीघ्रातिशीघ्र सूचित करेंगे।

(xi) मेन्टीनेन्स स्टॉफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर/लीफगेट को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मेमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ किया जाएगा।

4. <u>समपार फाटक के समीप ट्रैक पर अवरोध-</u> यदि पटरी के टूटने अथवा पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल किये जाने अथवा डिरेलमेंट जो कि गेटमैन को दिखाई पड़ता हो, अवरोध गेट को फाउल करता हो, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपयुक्त वर्णित मद सं. 3 के अनुसार कार्य पद्धति अपनायेंगे। गेटमैन सड़क यातायात के विरूद्ध गेट को बंद रखेगा जब तक कि ट्रैक अवरोध मुक्त न हो जाय।

(ix) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a Caution order to the Loco Pilot before dispatching a train in the block section from his end.

(x) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barrier/leaf gates to rectify the same at the earliest.

(xi) Normal working will be resumed only after maintenance staff repair the lifting barrier/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

(b) Failure when the Gate is in closed condition -

Gateman shall send information through Gang man/patrolman/key man or Loco Pilot of a passing train to the JE/SE/SSE (P.Way)/Station Master concerned, asking for necessary action.

3. OBSTRUCTION AT THE LEVEL CROSSING GATE -

(i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the Gateman shall immediately fix Red Banner flag by day and Red flashing Signal Lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.

(ii) Gateman shall then rush with detonators and red flag by day and red flashing hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of Gateman under item no. 1.5 (5).

(iii) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

(iv) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the Driver, owner and relay these details to the Station Master and JE/SE/SSE, (P.Way) through a Gangmate/Patrolman/Keyman or any other railway employee or through the Loco Pilot of a passing train.

(v) After being informed the Station Master shall not start any train unless he has verified that the obstruction has been removed and the Gate is safe for the passage of trains.

(vi) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, not to dispatch any train in the block section until the track has been cleared from all obstruction.

(vii) After the track has been cleared from all obstructions the Gateman shall inform to Station Master accordingly, under exchange of private number.

(viii) Station Master shall then issue a Caution order to Loco Pilots of all trains to proceed cautiously, and pass the Gate on green hand signal of the Gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

(ix) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and thereafter exhibit green hand signal, if the gate is not obstructed.

(x) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/leaf gates to repair the same at the earliest.

(xi) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

4. OBSTRUCTION ON THE TRACK NEAR LEVEL CROSSING GATE -

If there is rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by Road Vehicle or derailment, which is visible to the Gateman. Then Gateman and Station Master will adopt the procedure given under item no. 3 above. If the obstruction fouls the level crossing gates. Gateman must keep the gates closed against Road traffic till the track is cleared of the obstruction.

परिशिष्ट - 'ख'

बिजली बहुयूनिट (ई.एम.यू.) गाड़ियों के संचालन सम्बन्धी कर्षण नियम

टी.एस.आर.1–

(i) इन नियमों के अतिरिक्त गाड़ियों के संचालन और परिचालन को नियंत्रण करने वाले सभी सामान्य और सहायक नियम ई.एम.यू. के संचालन और परिचालन पर भी लागू होंगे बशर्ते कि इन नियमों में अन्यथा व्यवस्था न की गयी हो-

(ii) स्टेशन मास्टर, निरीक्षक और ई.एम.यू. पर कार्य करने वाले कर्मचारियों को इन नियमों की पूरी जानकारी होनी चाहिए।

टी.एस.आर. 2 – परिभाषायें -

(i) *मोटरमैन* – मोटरमैन का अर्थ है एकल या बहुविद् यूनिट गाड़ी की विधिवत प्रमाणिक लोको पायलट।

(ii) *गार्ड का आपात ब्रेक वाल्व* – का अर्थ कम्प्रेस्ड एअर ब्रेक से सज्जित बिजली बहुयूनिट गाड़ी के चालक कक्ष में लगा वाल्व है। जिसके द्वारा गार्ड आपात स्थिति में गाड़ी का ब्रेक लगा सके।

(iii) *जम्पर्स* – का अर्थ मल्टीपल यूनिट गाड़ियों के सभी कोचों के बीच जुड़े हुए मल्टीकोर लचीले केबल हैं जिनके जरिये प्रयोग में आ रहे किसी चालक कक्ष से बिजली उपस्कर का नियंत्रण किया जाता है।

(iv) *ट्रेलर कोच* – का अर्थ उस यात्री वाहन कोच से है जो मोटर कोच से कप्लिंग और संचालन के लिए सज्जित है और जिसमें कर्षण मोटर पेंटोग्राफ या ड्राइविंग या हाई बोल्टेज कक्ष नहीं होता है।

टी.एस.आर. 3

(i) ई.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिए केवल एक मोटरमैन आवश्यक होता है।

(ii) निम्नलिखित छूट की अनुमति है -

(क) साधारण नियम 4.15 (i) - ई.एम.यू. पर सामने की ओर सफेद और पीछे लाल रोशनी करने वाली पार्श्व बत्तियां नहीं लगी होती हैं।

(ख) साधारण नियम 6.03 (3)- एक ई.एम.यू. पर संचालन के लिये केवल एक मोटरमैन होता है और उसे अपनी गाड़ी की खराबी की मरम्मत करने के अतिरिक्त अपना स्थान नहीं छोड़ना चाहिए।

टी.एस.आर. 4 – <u>स्टाक की चौड़ाई</u> – पारम्परिक स्टाक की (3.048 मीटर) की तुलना में ई.एम.यू. स्टाक की अधिक चौड़ाई (3.658 मीटर) होने के कारण कर्मचारियों को चेतावनी दी जाती है कि वह गुजरने वाली गाड़ियों से हटकर खड़े हों और यात्रियों को भी सावधान करें कि वे प्लेटफार्म के किनारे से अधिक निकट न खड़े हों। जब गाड़ी चल रही हो या जब यह एक लाइन पर खड़ी हो और समीपस्थ लाइन पर से दूसरी गाड़ी गुजर रही हो तो मोटरमैन और गार्ड अपने कक्ष से बाहर सिर न निकालें।

टी.एस.आर. 5 – <u>ई.एम.यू. कारशेड के अन्दर काम करना -</u> ई.एम.यू. कारशेड के अन्दर किये जाने वाले कार्य के मामले में साधारण नियम 17.04 में निर्धारित नियमों का पालन करना चाहिए।

टी.एस.आर. 6 – <u>स्टाक की धुलाई और सफाई -</u> जब ई.एम.यू. धुलाई और सफाई के लिए साइडिंगों में लगाये जाते हैं तो धुलाई प्रभारी व्यक्ति द्वारा उस विशेष साइडिंग के सेक्शन स्विच को अवश्य खोल देना चाहिए और चाभी अपने पास रख लेनी चाहिए।

टी.एस.आर. 7 – <u>दुर्घटनायें - बिजली विभाग का उत्तरदायित्व -</u> किसी प्रकार की हुई दुर्घटना की स्थिति में जिसमें बिजली कोचिंग स्टाक शामिल है या जहां शिरोपरि संरचना या उपस्कर की क्षति होती है, तो उसे देखने वाला रेलवे कर्मचारी बिजली शॉक के खतरे से बचने की आवश्यक सावधानी बरतेगा और यदि आवश्यक है तो बिजली की सप्लाई तत्काल काटने हेतु नजदीकी स्टेशन मास्टर, खण्ड नियंत्रक और कर्षण पावर नियंत्रक को तत्काल कार्यवाही के लिए कहेगा और उपस्कर को शीघ्रातिशीघ्र पुनः चालू किया जायेगा। जब तक बिजली विभाग का कोई भी जिम्मेदार अधिकारी स्थल का निरीक्षण करके प्रमाणित न करें कि लाइन गाड़ी के लिए सुरक्षित है, तब तक लाइन यातायात के लिए फिर से नहीं खोली जायेगी।

IndiaCode

APPENDIX - 'B'

TRACTION RULES FOR WORKING OF EMU TRAINS

TSR 1.

(i) In addition to these rules all General and Subsidiary Rules which control the movement and operation of trains, shall also apply to the movement and operation of EMU's except as otherwise provided in these rules.

(ii) Station Master, Inspector and Staff working EMU's must have thorough knowledge of these rules.

TSR 2. Definitions -

(i) Motorman - means a duly certified Loco Pilot of a single or multiple unit train.

(ii) Gaurd's emergency Brake valve- means a valve fitted in the driving compartments of EMU train equipped with compressed air brakes, by means of which the Guard can apply the brakes of the train in times of emergencies.

(iii) Jumpers - means multi-core flexible cables connected between all coaches of multiple units trains by means of which the control of the electrical equipment is affected from any driving compartment in use.

(iv) Trailer Coach - Means a passenger carrying coach equipped for coupling to and operating with motor coach, and not possessing traction motors, pantographs or driving or high voltage compartments.

TSR 3.

(i) Only one motorman is necessary for operation of an EMU train.

(ii) The following exceptions are permitted :

(a) GR 4.15 (1) - Side lights showing white towards the front and red towards the rear are not provided on EMU's.

(b) GR 6.03 (3) On an EMU there is only one motorman for driving and he must not leave his post except for attending to defective equipment in his train.

TSR 4. Width of Stock – Owing to the extra with (3.658 metres) of the EMU stock as against (3.048 metres) of conventional stock, staff are specially cautioned to stand well clear of passing trains and to warn passengers of the danger of standing too near the edge of the platform. Motormen and Guards must not put their heads out of their compartments when the train is running or when it is standing at a line when another train is passing on the adjacent track.

TSR 5. Work inside EMU car shed – In case of work to be done in EMU car shed, the rules as laid down in GR 17.04 Should be followed.

TSR 6. Washing and cleaning of stock – When EMUs are placed in siding for washing, cleaning etc. the section switch for that particular siding must be opened by the man incharge of washing and the key retained by him.

TSR 7. Accidents : Responsibility of Electrical Department – In the event of any accident occurring in which electric coaching stock is involved or where damage to overhead structures or equipment takes place, the railway servant who notices it shall take necessary precautions against danger of electric shock and shall inform the nearest Station Master, section controller and Traction Power Controller to take immediate action to cut off power supply, if necessary, and restore the equipment as early as possible. The line is not to be re-opened for traffic until a responsible official of the Electrical Department inspects the site and certifies that the line is safe for the passage of train.

टी.एस.आर. 8 – चेतावनी बोर्ड

(i) कोच/कार शेड/स्टेब्लिंग डिपो या प्लेटफार्म पर कार्य पर लगे कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए सम्बन्धित कर्मचारी कोच में या उसके बीच कार्य शुरू करने से पहले कोच/या रेक के सिरों पर स्पष्ट स्थिति में चेतावनी बोर्ड लगाया जायेगा। लाल रंग के सतह वाले बोर्ड पर सफेद अक्षरों में ''चलाया/हिलाया ना जाये'' लिखा होना चाहिए और किसी भी हालत में लगाने वाले व्यक्ति को छोड़कर इसे किसी अन्य व्यक्ति द्वारा नहीं हटाया जाये।

(ii) सभी लोग खतरे के बाहर हैं, यह सुनिश्चित करने के लिए जब तक सभी सावधानियां बरत न ली जायें तब तक किसी भी हालत में न चेतावनी बोर्ड हटाए जायें और न इंजन लगाये जायें।

(iii) ऊपरी उपस्कर की सचेतता - सम्पूर्ण शिरोपरि उपस्कर-कान्टैक्ट वायर कैटेनरी, ड्रापर्स, रजिस्टर आर्म्स, स्टडी आर्म्स इत्यादि हमेशा सचेत सहित माने जाते हैं और बिजली कुल क्षेत्र में काम कर रहे लोग ध्यान रखें कि कोई चीज इससे स्पर्श न करे, यदि आदमी प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से शिरोपरि कान्टैक्ट सिस्टम से सम्पर्क में आ जाये तो मरने का खतरा रहता है।

टी.आर.एस. 9 – आग - सा.नि. 6.10 एवं एसके सहायक नियमों का पालन करें।

टी.एस.आर. 10 – बिजली क्षेत्र में नियुक्त कर्मचारी (क) दुर्घटना (ख) गाड़ी खराब होना (ग) शिरोपरि उपस्कर या शिरोपरि फीडरों या हाई टेंशन केबुलों आदि में असामान्यता (घ) गाड़ी संचालन को प्रभावित करने वाली कोई घटना होने के मामले में यथा सम्भव तत्काल टेलीफोन पर खण्ड नियंत्रक को अवश्य सूचित करें।

टी.एस.आर. 11 – स्टेशन मास्टर द्वारा भेजे गये सन्देशों को उनके द्वारा भेजे गये संदेश पुस्तक में विधिवत दर्ज किये जाने चाहिए और डायरी में इस सम्बन्ध में एक टिप्पणी की जाय।

टी.एस.आर. 12 – खण्ड नियंत्रक प्राप्त सूचना पर तत्काल कार्यवाही करेंगे और तुरन्त कर्षण बिजली नियंत्रक को सूचित करेंगे। जो शिरोपरि उपस्कर पर किसी स्विचिंग आपरेशन जो भी आवश्यक हो, से या उपस्टेशनों के साथ आवश्यक कार्यवाही करेंगे तथा तत्काल वरि. मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण) को सूचित करेंगे।

टी.एस.आर. 13 – हाई टेन्शन कम्पार्टमेंट के पास केवल वही प्राधिकृत व्यक्ति पहुँच सकते हैं जिन्हें इस कार्य के लिए रिवर्सिंग हैण्डिल या विशेष चाभी दी गयी है। मोटरमैन और अन्य कर्मचारी जिनको ऐसी चाभियां दी गयी हैं, उन्हें वे अपनी अभिरक्षा में रखें, जिससे इस उपस्कर को अनधिकृत व्यक्ति टेम्पर न कर पायें।

टी.एस.आर. 14 – बिजली गाड़ियों के उपस्कर के संचालन के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा दिये गये स्पैनरों या चाभियों को छोड़कर अन्य कोई स्पैनर या चाभी का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए।

टी.एस.आर. 15 –

(i) ऐसी ई.एम.यू. गाड़ी के मोटरमैन और गार्ड के कक्ष में किसी अनधिकृत व्यक्ति को यात्रा करने की अनुमति नहीं है जब तक कि उसके पास मोटरमैन या गार्ड के कक्ष में यात्रा करने का पास न हो। मोटर मैन कक्ष में यात्रा करने वाले अधिकृत व्यक्तियों की संख्या मोटर मैन या गार्ड (यदि मोटर मैन के साथ यात्रा कर रहा हो) के अतिरिक्त किसी भी समय तीन से अधिक कदापि नहीं होने चाहिए।

(ii) जो मोटरमैन ड्यूटी पर नहीं है उसे किसी भी हालत में किसी चालन कक्ष में प्रवेश करने या यात्रा करने या अपने रिवर्सिंग हैण्डिल का प्रयोग करने की अनुमति नहीं है।

टी.एस.आर. 16 – मण्डल बिजली इंजीनियर (कर्षण) द्वारा अधिकृत प्रशिक्षु या प्रशिक्षार्थी मोटरमैन प्रमाणित मोटरमैन की निगरानी में बिजली गाड़ी को चला सकता है और प्रमाणित मोटरमैन प्रशिक्षार्थी या प्रशिक्षु पर निरन्तर निगरानी रखेगा और गाड़ी के सुरक्षित संचालन के लिए उत्तरदायी होगा।

टी.एस.आर. 17 – ड्राइविंग निरीक्षक ई.एम.यू. को चलाने के लिए प्रधिकृत है बशर्ते कि वह सम्पूर्ण ई.एम.यू. क्षेत्र पर एक कलेण्डर महीना में कम से कम 160 कि.मी. चालन कर चुका हो।

IndiaCode

TSR 8. Warning Boards -

(i) For the protection of staff employed on coaches/at car shed/stabling depots/or on platforms, warning boards must be placed in a conspicuous position on the ends of the coach or rake by the staff concerned before proceeding to carry out any work in or under the coaches. This board should bear a remark "Not to be Moved" in white letters on a red background and on no account it should be removed except by the man who placed them in position.

(ii) Warning Boards are on no account to be removed and power applied until all precautions have been taken to ensure that all men are clear of danger.

(iii) Overhead equipment alive - The whole of the overhead equipment comprising of contact wire, catenary, droppers, register arms, steady arm etc is always to be considered "ALIVE" and men working over the electrified area must take care to see that nothing comes in contact with it. There is danger take care to see that nothing comes in contact with it. There is danger of death if men come in contact, directly or indirectly, with the overhead contact system.

TSR 9. Fire :– See GR 6.10 and their S.R.s.

TSR 10. Staff employed in the Electrical area must immediately inform the Section Controller by telephone as quickly as possible the event of (a) accident (b) disabling of train (c) Unusual occurrence on overhead equipment or on overhead feeders or high tension cables etc. (d) any occurrence affecting the working of trains.

TSR 11. Messages sent through Station Master must be fully recorded by them in the Message Book and a note must be made in the diary.

TSR 12. The Section Controller will immediately take action on the information received and promptly inform the Traction Power Controller who will take necessary action with any switching operations which may be necessary on the overhead equipment or at sub-station and will immediately inform Sr. Divisional Electrical Engineer (Traction).

TSR 13. Access to the high tension compartment can be had only by authorised persons in possession of a reversing handle or special key provided for this purpose. Motormen and other officials to whom such keys are issued should keep them in their personal custody to prevent un authorised person tampering with the equipment.

TSR 14. No spanners or keys except those issued by the Railway Administration should be used for operating the equipment in electric trains.

TSR 15.

(i) No unauthorised person is allowed to travel in motormen's and Guard's Compartment of an EMU train unless he holds a Motorman's or Guard's Compartment pass. The Number of authorised persons, other than the Motorman and Guard (if travelling with Motorman), travelling in Motorman's Cab must not be more than three at any time.

(ii) A Motorman who is off duty is not permitted to enter or travel in any of the driving compartments or to use his reversing handle under any circumstances.

TSR 16. A trainee or apprentice motorman when authorised by Divisional Electrical Engineer (Traction) may drive an Electric train under the supervision of a certified motorman and the latter shall keep a continous watch over the trainee or apprentice and shall be responsible for safe working of the train.

TSR 17. A driving Inspector is authorised to drive EMUs provided he had been driving at least 160 kms. In a calender month over the entire EMU territory.

टी.एस.आर.18 – लाइन चार्ज मैन और अनुरक्षण कर्मचारियों को खराब उपस्करों की मरम्मत करने की आवश्यकता पड़ती है, उनको चलती गाड़ी में उपस्कर को हैण्डिल करने की अनुमति है। फिर भी वे इस कार्य को गाड़ी की संरक्षा और उपस्कर को किसी प्रकार का खतरा उत्पन्न न होने को सुनिश्चित करने के लिए अधिकतम सावधानी बरतेंगे।

टी.एस.आर.19 – एक बिजली मल्टीपल यूनिट गाड़ी में (क) एक बड़ी बत्ती (ख) बीच में कोड लाइट का एक सेट (ग) दो लाल पिछली बत्ती (घ) एक फिटिंग में दो लाल पीछे की बत्तियां होगी। इस में टिमटिमाने की व्यवस्था होगी।

टी.एस.आर.20 – मोटरमैन रात्रि के समय बड़ी बत्तियों (हैण्ड लाइटों) को ठीक रखने और पीछे की बत्तियों (टेल लाइटों) का सामने न दिखने को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। गार्ड पीछे की बत्तियों (टेल लाइट्स/टेल बोर्ड) जो भी हो ठीक तरीके से लगाये गये हैं उसके लिए उत्तरदायी है। बिजली की लाल पिछली बत्तियों (टेल लाइट) को खराब होने पर गार्ड इसके लिए बने ब्रेकेट में अपना हैण्ड सिगनल लैम्प लगायेगा।

टी.एस.आर.21– ई.एम.यू. के प्रकाश और पंखों के सर्किट- जब जरूरत हो तो गार्ड कोचों के प्रकाश को नियमित करें और आवश्यकता नहीं होने पर पंखों को बंद करें। प्रकाश या सर्किटों में खराब होने पर गार्ड तत्काल मोटरमैन और निकटस्थ स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा, कि वे बिजली की खराबियों को ठीक करने के लिए बिजली कर्मचारियों की व्यवस्था करेंगे।

टी.एस.आर.22 –

(क) ई.एम.यू. शेड या स्टेबलिंग लाइन में निरीक्षण अनुरक्षण के बाद ई.एम.यू. गाड़ी को चालू लाइन पर लाने से पहले मोटर मैन और गार्ड द्वारा गाड़ी के ब्रेक की संयुक्त जाँच की जायेगी। वे सुनिश्चित करेंगे कि इलेक्ट्रो न्यूमेटिक और आटोमेटिक ब्रेकें सामान्य रूप से काम कर रहे हैं और ब्रेक पाइप पूरी गाड़ी में लगातार लगी हुई है। ब्रेक की जांच शुरू करने से पहले यह देखने के लिए कि कोई ई.एम.यू. गाड़ी पर काम नहीं कर रहा है, हार्न या सीटी बजायी जाय और सावधानी बरती जाय।

<u>ब्रेकों की जाँच करने की कार्यविधि-</u>

क्र.सं.	मोटरमैन द्वारा जांच	गार्ड द्वारा जांच
(i)	ब्रेक की जांच के लिए तैयार रहने के लिए गार्ड को पांच रिंग दें।	पाचं रिंगों से उसे स्वीकृति देगा।
(ii)	एयर कम्प्रेशर को चलायें जब मेन रिजर्वायर प्रेशर सामान्य (4.55 किग्रा.)/सेमी^{2} से 7 कि.ग्रा./सेमी^{2} हो तो ब्रेक पाइप को चार्ज करने के लिए आइसोलेटिंग काक स्विच को खोलें।	जब ब्रेक प्रेशर 4.2 कि.ग्रा./सेमी^{2} हो तो मोटरमैन को एक रिंग करें।
(iii)	2.0 कि.ग्रा./से.मी^{2} के (लगभग) प्रेशर पर बिजली चालू करें।	ब्रेक सिलिण्डर गेज में 2.0 कि.ग्रा./सेमी^{2} प्रेशर देखने पर एक रिंग दें।
(iv)	पूरा ई.पी. लगायें।	ब्रेक सिलिण्डर गेज में 3.5 कि.ग्रा./सेमी^{2} प्रेशर देखने पर एक रिंग दें।
(v)	ब्रेक को रिलीज करने के लिए ब्रेक कण्ट्रोलर हैण्डिल को रिलीज स्थिति में करें।	ब्रेक सिलिण्डर प्रेशर '0' दिखाई देने पर गार्ड के आपात ब्रेक वाल्व को खोलें (अर्थात हैण्डिल को 'ऑन' करें।)
(vi)	ब्रेक पाइप मे प्रेशर ड्राप दिखने पर ब्रेक कण्ट्रोलर हैण्डिल को आपात पर करें।	ब्रेक सिलिंडर गेज में 3.5 किग्रा./सेमी^{2} प्रेशर दिखने पर आपात वाल्व हैण्डिल को "ऑफ" करें।
(vii)	ब्रेक कन्ट्रोलर हैण्डिल को रिलीज रनिंग पोजीशन में रखें और केवल आपात कालिक काक को खोल कर गार्ड द्वारा आपात ब्रेक लगाने के बाद इसे आपात स्थिति में लायें।	ब्रेक पाइप प्रेशर को शून्य करने के लिए रेड ब्रेक हैण्डिल से आपात कालिक काक खोलें और ब्रेक सिलिंडर गेज में 3.5$\pm$0 किग्रा/सेमी^{2} प्रेशर देखें।

TSR 18. Line chargemen and other maintenance staff who are required to attend to defective equipment are allowed to handle the equipment in running train. They shall, however do this with the utmost care to ensure that the safety of the train and the equipment is not endangered in any way.

TSR 19. An electric multiple unit train shall carry (a) one head light (b) one set of code lights in center (c) Two red tail lights (d) Two red tail lights in one fitting. The lights will have provision for blinking.

TSR 20. Responsibility for head lights etc. of EMU's - The motorman is responsible for carrying the correct Head lights by night and for ensuring that the tail lights are not seeing that the tail lights are not exhibited in the front. The Guard is responsible for seeing that the tail lights/tail boards, as the case may be, are correctly exhibited. In case of failure of electrical red tail lights, Guard should fix his hand signal lamp on the bracket provided for this purpose.

TSR 21. Lighting and fan circuit of EMU's - Guards must regulate the lighting of coaches and switch off the fans when not required. In the event of a defect in the lighting or in circuits the Guard will immediately inform the Motorman and the nearest Station Master will arrange for electrical staff to rectify defects.

TSR 22.

(a) Before an EMU train is brought on to a running line after inspection or maintenance in an EMU shed or stabling line, the brakes of the train shall be jointly tested by the Motorman and Guard to ensure that electropheumatic and automatic brakes are functioning normally and the brake pipe is continuous throughout the train. The horn or whistle should be sounded and precautions taken to see that no one is working on EMU train before brake test is undertaken.

Procedure for Testing the Brakes :

Sl.No.	To be done by the Motorman	To be done by the Guard
(i)	Give five rings to guard to be ready for brake test.	Acknowledge by five rings.
(ii)	Start the air compressor and when the main reservoir pressure is normal (4.55 kg/sq. cm. to 7kg/ sq.cm.), open the isolating cock switch to charge the brake pipe.	When the brake pressure is 4.2 kg/sq. cm., give one ring to Loco Pilot.
(iii)	Make an electrical application to a pressure of 2.0 kg/sq.cm. (Approximately).	On observing 2.0 kg/sq.cm. pressure in the brake cylinder gauge, give one ring.
(iv)	Make a full EP application	On observing 3.5 kg/sq.cm. pressure in the brake cylinder gauge, give one ring.
(v)	Move the brake controller handle to the 'release' position to release brake.	On seeing that the brake cylinder pressure is 0, open the Guard's emergency brake valve (i.e. move the handle to 'ON')
(vi)	On observing drop in brake pipe pressure, move brake controller handle to emergency.	On observing pressure 3.5 kg/sq.cm. in the brake cylinder gauge, move the emergency valve handle to 'OFF'
(vii)	Keep the handle of the brake controller in release-running position and bring it to emergency position only after Guard has applied emergency brake by opening emergency application cock.	Open emergency application cock by means of red brake handle to destroy brake pipe pressure to zero and will observe 3.5+0 kg/sq.cm. pressure in brake cylinder gauge.

IndiaCode

(viii)	जब ब्रेक पाइप में प्रेशर शून्य है तो ब्रेक कन्ट्रोलर हैण्डिल को रिलीज पर करें और जब ब्रेक पाइप प्रेशर फिर से सामान्य हो जाय तो ब्रेक पाइप प्रेशर को 3.8 कि.ग्रा./सेमी (लगभग) करके स्वचालित ब्रेक लगायें।	गेज पर ब्रेक पाइप प्रेशर में ड्राप देखें और एक रिंग दें।
(ix)	ब्रेक कन्ट्रोलर हैण्डिल को "रिलीज" स्थिति में करें।	गेज पर ब्रेक सिलिंडर प्रेशर शून्य और ब्रेक पाइप प्रेशर सामान्य देखकर एक रिंग दें।
(x)	मोटर मैन पांच रिंग देकर जांच पूरा होने की स्वीकृति देगा।	गार्ड देखेंगे कि ब्रेक पाइप प्रेशर 5 कि.ग्रा./सेमी.^{2} है और पाँच रिंग देकर यह बतायेंगे कि जांच उसकी तरफ से ठीक से पूरी कर ली गयी है।

नोट- (i) ब्रेक जांच के दौरान किसी कमी या खराबी की स्थिति में गार्ड और मोटरमैन एक दूसरे का ध्यान आकर्षित करने के लिए एक-विराम-एक द्वारा रिंग देंगे।

(ii) ब्रेक जांच के दौरान गार्ड से एक रिंग मोटरमैन को कार्यवाही की स्वीकृति का संकेत होगी।

(iii) यथा सम्भव यह संयुक्त जांच ई.एम.यू. गाड़ी के शेड या स्टेबलिंग लाइन छोड़ने से पहले की जानी चाहिए। फिर भी यदि मुख्य बिजली इंजीनियर और मुख्य परिचालन प्रबन्धक ने अधिकृत किया है तो ब्रेक जाँच पहला फेरा शुरू होने के पहले प्लेटफार्म पर की जा सकती है।

(ख) ब्रेक का परीक्षण और समायोजन काम शुरू करने से पहले ध्यान पूर्वक किया जाना चाहिए। मोटरमैन सुनिश्चित करें कि जम्पर्स और होज पाइप कपलिंग के बाद अपने डमी रिसेप्टकल्स में अच्छी तरह से कस दी जाती है।

उसको मल्टीपल गाड़ियों के चलाने से पहले उनकी ध्यान पूर्वक जांच करनी चाहिए और पाई गयी किसी खराबी या कमी को पर्यवेक्षक की जानकारी में लानी चाहिए तथा वे देखें कि खराबी कार्ड स्थिति पर है और जब ये खराबियां ठीक नहीं कर दी जाती तथा इस आशय का हस्ताक्षर नहीं कर दिया तब तक सभी प्रविष्टियाँ खाली हैं। जब एक मोटरमैन दूसरे मोटरमैन से टेक ओवर करता है तो यह सुनिश्चित करना उसकी ड्यूटी है कि कोई खराबी तो नहीं है और चार्ज देने वाले मोटरमैन द्वारा रिलीविंग मोटरमैन को गाड़ी संचालन को प्रभावित करने वाली सम्भावित किसी त्रुटि या खराबी से अवगत कराया जाना चाहिए।

(ग) स्टेबलिंग के बाद या जब दो यूनिटों को जोड़कर काम में ला रहे हों तो उपरोक्त कार्य विधि का सदा अत्यन्त सावधानी के साथ पालन किया जाय। गाड़ी कर्मी दल को यूनिट को जोड़ने और अलग करने में स्टेशन कर्मचारियों की मदद करनी चाहिए।

(घ) मोटरमैन को डेडमैन के संरक्षा उपस्कर के कार्य की जांच करनी चाहिए।

टी.एस.आर. 23 – यह गार्ड और मोटरमैन की ड्यूटी है कि गाड़ी पर लगे सम्बन्धित खण्डों के गन्तव्य संकेतकों को बदलें।

टी.एस.आर-24 – <u>ई.एम.यू. गाड़ी को स्टेबल्ड करना</u> -

(क) ई.एम.यू. गाड़ी को कार शेड या स्टेब्लिंग लाइन पर खड़ा करते समय मोटरमैन या इंजन टर्नर जिसने रेक को टेक ओवर कर लिया है वह निम्नलिखित अनिवार्य कार्यों को पूरा करेगा।

(i) यदि बत्तियां जल रही हों और पंखे चल रहे हों तो उन्हें बन्द कर दें।

(ii) मेन सर्किट ब्रेकरों को ट्रिप करें और पेण्टोग्राफ को ड्राप करें।

(iii) ब्रेक पाइप प्रेशर को खत्म करें और ब्रेक कण्ट्रोलर को अलग करें।

(viii)	When the brake pipe pressure is zero move the **brake controller handle to the 'release' position and when the brake pipe pressure is normal again, apply the automatic brake by reducing the brake pipe pressure to 3.8 kg/sq.cm. (approx).**	Observe the drop in brake pipe **pressure on the gauge and then give one ring.**
(ix)	Move the brake controller handle to 'release' **position.**	On observing that brake cylinder **pressure is zero and brake pipe pressure normal on gauge, give one ring.**
(x)	Motorman will acknowledge completion of test by **giving five rings.**	Guard will observe that brake pipe is **5 kg/sq.cm. and give five rings to indicate that above tests have been completed correctly from his end.**

Note -

(i) During brake tests, Guard and motorman may use one pause one ring to draw the other person's attention in case of any lapse or abnormality.

(ii) During brake testing, one ring from guard will indicate acknowledgement of motorman's action.

(iii) As far as possible, this joint test should be taken before the EMU train leaves the shed or stabling line. However, if authorised by C.E.E. and COM, the brake test may be taken on the platform before commencement of the first trip.

(b) The examination and adjustment of brake must be carefully carried out before entering service. Motorman must ensure that jumpers and hose pipes are properly secured in their dummy receptacles after coupling.

He must take a careful examination of multiple units before taking them into service and any defect or deficiency noticed must be brought to the notice of the supervisor and he must see that the defect card in position and initialled to this effect.

When taking over from another motorman of any fault or defect likely to affect the working of the train.

(c) The above procedure must always be carried out most carefully when putting unit into service after stabling, also after two units have been coupled up. The train crew must assist the station staff in coupling and uncoupling units.

(d) The motorman should check the working of the dead man's safety device.

TSR 23. It is the duty of the Guard and the Motorman to change the destination indicators at respective ends of the train.

TSR 24. Stabling an EMU train -

(a) When stabling an EMU train in car shed or on a stabling line, the Motorman or Engine Turner who has taken over the rake will carry out the following essential operations :

(i) Switch off the lights and fans, if on.

(ii) Trip the main circuit breakers and drop the pantographs.

(iii) Destroy the brake pipe pressure, isolate the brake controller.

(iv) 'डी' कोचों में हैण्ड ब्रेकों को पूरी तरह से लगायें।

(v) मोटर कोच के मेन बैट्री स्विच को बन्द कर दें।

(vi) उपस्कर डिब्बों और चालन कक्षों को ताला लगायें।

(vii) स्थानीय अनुदेशों में निर्धारित कोई अन्य कार्य आदि।

(ख) जब रेक को स्टेबल्ड करना हो तो मोटरमैन को निश्चित रूप से अगले चालन कक्ष में रहना चाहिए। ई.एम.यू. रेक को साइडिंग में बैंक करते समय मोटरमैन को पिछले चालन कक्ष में रहना सख्त मना है।

(ग) ई.एम.यू. गाड़ी को खड़ा करने या उसे इंजन टर्नर को सौंपने के बाद मोटरमैन ड्यूटी से जाने के पहले कार शेड या स्टेबलिंग लाइन (या टी.एल.सी.) के प्रभारी पर्यवेक्षक को पहले फेरा के दौरान तत्काल अपेक्षित कार्यवाही हेतु सूचित करें और पाई गयी खराबियों, त्रुटियां भी सूचित करें।

टिप्पणी- गाड़ी के टर्मिनल स्टेशन पर स्टेबलिंग के लिए पहुँचने पर गार्ड बत्ती और पंखों को बन्द करेंगे। कोई मल्टीपल यूनिट या कोच 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक गति पर शेड में प्रवेश नहीं करेगा और शेड के बाहर एक सीटी बजाने के बाद और शेड के बाहर रुकने के बाद ही प्रवेश करेगा।

टी. एस. आर. 25 – <u>ई. एम. यू. का गति नियंत्रण</u> - मोटरमैन द्वारा चुने गये मास्टर कन्ट्रोलर के किसी पोजीशन के लिए नॉचिंग एक के बाद एक अपने आप नियंत्रित होती है। मोटरमैन चाही गयी गति के अनुसार मास्टर कन्ट्रोलर अपेक्षित पोजीशन में स्विच 'आन' करें।

टी. एस. आर. 26 – <u>तेल और ग्रीस लगाना</u> - मोटरमैन को वार्म या हाट बेयरिंग को ठीक करने के अलावा गाड़ी के किसी पुर्जे या उपस्कर को तेल या ग्रीस नहीं लगाना चाहिए और इस कार्य के कर चुकने के बाद उसे इस घटना की रिपोर्ट टी.एल.सी. को विशेष रूप से करनी चाहिए।

टी.एस.आर. 27 – मोटरमैन को चल स्टाक के उपस्करों की सभी खराबियों या अन्य किसी असामान्यता पर निगरानी रखनी चाहिए और ऐसी खराबियों की रिपोर्ट शीघ्र टी.एल.सी. या लाइन चार्जमैन को करनी चाहिए तथा लॉग बुक में भी लिखनी चाहिए। खतरनाक खराबियों के मामले में सविवरण रिपोर्ट की जानी चाहिए।

टी.एस.आर. 28 – <u>बिजलीकृत क्षेत्र के बाहर बिजली गाड़ियां -</u> बिजली गाड़ियां बिजलीकृत क्षेत्र के बाहर पेण्टोग्राफ को लोअर किये बिना नहीं ले जानी चाहिए।

टी.एस.आर. 29 – <u>बिजली रहित साइडिंगें</u> - आपातकाल के अलावा बिजली गाड़ी को बिजलीकृत क्षेत्र के बिजली रहित साइडिंग में नहीं खड़ी करनी चाहिए। परन्तु जब ऐसा करना आवश्यक हो तो मोटरमैन को यह सुनिश्चित करने के लिए पूरा ध्यान रखना चाहिए कि पेण्टोग्राफ लोअर किये गये हैं, और साइडिंग पर या उसके अगल-बगल कोई ऐसी रूकावट नहीं जो पेण्टोग्राफ या गाड़ी के किसी भाग के साथ सम्पर्क में आ जाय और उसके बाद गाड़ी सावधानी से साइडिंग में शंट की जायेगी।

टी.एस.आर. 30 –

(i) प्रत्येक मोटरमैन और गार्ड को ड्यूटी के दौरान अनुबन्ध 'क' में निर्धारित उपस्करों को अपने पास रखना चाहिए।

(ii) गार्ड और मोटरमैन को गाड़ी चलाने से पहले यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि आपात टेलीफोन सेट अगले और पिछले दोनों कक्ष में रखे हैं।

टी.एस.आर.31 –

(i) <u>स्वचालित और अर्द्ध स्थाई (सेमी. परमानेन्ट) कप्लर</u> – ई.एम.यू. स्टाक में दो प्रकार के कप्लर लगे होते हैं अर्थात् यूनिट से यूनिट को जोड़ने के लिए स्वचालित कप्लर और प्रत्येक यूनिट के कोचों को जोड़ने के लिए अर्द्ध स्थायी कप्लरों/यूनिटों को (3 से 5 कि.मी. प्रति घंटा) की कम गति पर एक साथ लाकर जोड़ा जाता है। दोनों स्वचालित कप्लर बिना जुड़ी हुई स्थिति में होने चाहिए। खड़े यूनिट या कोच को जोड़ते समय इसके ब्रेक "आन" होने चाहिए। स्वचालित कप्लरों को विलग करते समय दोनों कप्लरों को विलग करने वाले तारों को एक साथ खींचा जाता है और तब कोच अगल-बगल हो जाते हैं। इस प्रकार कोचों को जोड़ते समय कर्मचारियों को कोचों के बीच जाना आवश्यक नहीं होता है। यूनिट के कोचों के बीच कप्लिंग करते समय "क" ('ए') सिरा कप्लरों के समजनीय कप्लर को अर्द्ध स्थाई (सेमी परमानेन्ट) स्लीवों/कप्लरों पर लगे हैण्डिलों से खोला जाता है। ध्यान रहे कि दोनों अर्द्ध स्थाई (सेमी परमानेन्ट) कप्लरों अर्थात सिरा "क" और "ख" कप्लिंग से पहले ठीक से सीधे किये गये हैं।

(iv) Apply the hand brakes fully in the 'D' coaches.
(v) Put off the main battery switch in the motor coaches.
(vi) Lock the equipment compartments and driving cabs.
(vii) Any other operation prescribed in local instructions.

(b) When a rake is to be stabled, the Motorman should invariably be at the leading cab. Backing an EMU rake into a siding with the Motorman at the rear cab is strictly forbidden.

(c) After stabling an EMU train or handing it over to the Engine Turner, the Motorman before going off duty should convey to supervisor in charge of the Car shed or stabling line (or to the TLC) any defect or abnormalities noticed during the previous trips requiring immediate attention.

Note : On arrival of train at terminal station for stabling, the Guard shall swith off lights and fans. No Multiple unit or coach may enter a shed at a speed exceeding 10 km per hour and only after sounding the whistle and coming to a stand out side the shed.

TSR 25. Speed Control of EMU - For any position of the Master Controller chosen by the Motorman, the step by step notching is controlled automatically. The Motorman should switch on the Master Controller to the required position depending upon the speed to be attained.

TSR 26. Oiling and Greasing - Motorman must not oil or grease any part of the train or equipment except to attend a warm or hot bearing and when this has been done he must specially report the occurrence to TLC.

TSR 27. Motorman must keep a sharp lookout for all defects or anything unusual in the rolling stock equipment and promptly report such defects to the TLC or to the line chargemen and also record in the logbook. In the case of serious defects, a detailed report must be made by the Motorman.

TSR 28. Electric Trains outside Electrified Area - Electric Trains must not be hauled outside the electrified area until the pantographs have been lowered.

TSR 29. Non-electrified sidings - Except in case of emergency, electric train must not be placed in non-electrified sidings within the electrified area, but when it is necessary to do so, care must be taken by Motorman to ensure that all pantographs are lowered and that there is no obstruction on or along side the siding that will be likely to come in contact with the pantograph or any other part of the train, after which the train must be shunted into the siding with caution.

TSR 30.

(i) Every Motorman and Guard must have with him while on duty all the equipments prescribed as per Annexure 'A'.
(ii) The Guard and the Motorman should also ensure that emergency telephone set is provided both in the front and rear cab before starting the train.

TSR 31.

(i) Automatic and semi-permanent coupler - EMU stock is fitted with Schaku couplers of two types, i.e. automatic couplers for coupling unit to unit and semi permanent couplers for coupling the coaches of each unit. The units are coupled merely by bringing them together at a slower speed (between 3 to 5 KMPH). Both the automatic couplers should be in uncoupled position. While coupling the stationary unit or coaches it should have, its brake on. While uncoupling the automatic coupler, uncoupling ropes of both the couplers are pulled simultaneously and then the coaches are drawn apart.

It is, therefore, not necessary for the staff to go between the coaches during coupling operation. While coupling in between coaches of the unit, adjustable cup sleeves of end 'A' type coupler are opened by the handles provided on the semi-permanent coupler. Both the semi-permanent couplers are aligned manually and then coupled together by tightening the cup sleeves. Note that both the semi-permanent couplers, i.e. End 'A' and 'B' are aligned properly before coupling.

IndiaCode

(ii) यूनिटों को कपलिंग – यूनिटों में एक साथ कपलिंग करते समय स्टेशन कर्मचारी यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि जम्पर कनटैक्ट ठीक ढंग से लगा दिये गये हैं। जम्पर की रेसैपटिक्लस में डालते समय इस बात का ध्यान रखा जाये कि कनटेक्ट को छुआ न जाय अथवा कनटेक्ट रेत, मिट्टी अथवा सवारी डिब्बे के धातु वाली चीज से सम्पर्क न कर पाए। सभी मामलों में यह कार्य मोटरमैन के पर्यवेक्षण में किया जायेगा जो पहले यह सुनिश्चित करेगा कि दोनों मोटर जैनेरेटर सेटों को बन्द कर दिया गया है।

(iii) ई.एम.यू. गाड़ियों के ठहराव स्थल – स्थानीय आदेशों में विनिर्दिष्ट स्थलों के अनुसार ई.एम.यू. गाड़ियां स्टाप चिन्हों पर रोकी जायेगी।

(iv) गार्ड स्टेशन कर्मचारी की सहायता – कप्लिंग यूनिटों को जोड़ते और अलग करते समय गार्ड को स्टेशन कर्मचारियों की सहायता अवश्य करनी चाहिए।

(v) गार्ड यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि गाड़ी यूनिटों को अलग करने से पहले बत्तियों तथा पंखों के स्विच तथा बत्तियों के मेन स्विच बन्द कर दिये गये हैं।

(vi) स्टेशनों और साइडिंगों पर जहाँ यूनिटों को अलग करना आवश्यक हो, यूनिटों को अलग करने से पहले कार्य करने वाले कर्मचारी को मोटरमैन और गार्ड से रजिस्टर पर यह आश्वासन लेना होगा कि सभी बत्तियों और पंखों के स्विच तथा गाड़ी के दोनों हाव्स पर लगे मोटर जनरेटर सेटों के स्विच बन्द कर दिये गये हैं।

टी.एस.आर. 32 – स्टेशन पर जब भी दो यूनिट जोड़े जायेंगे केवल एक ही मोटरमैन उसका इंचार्ज होगा तथा ऑफ ड्यूटी के मोटरमैन को किसी भी स्थिति में उसके रिवर्सिंग हैण्डिल को प्रयोग में लाने की अनुमति नहीं होगी।

टी.एस.आर. 33 – ई.एम.यू. गाड़ियों का विन्यास – जब तक विशेष अनुदेश जारी न किए गये हों, ई.एम.यू. के विन्यास में कोई परिवर्तन नहीं किया जा सकता।

टी.एस.आर. 34 – सिंगल और मल्टीपल यूनिट गाड़ियों की शंटिंग करते समय साधारण नियम 5.14 का पालन करना आवश्यक है।

टी.एस.आर. 35 –

(i) शंटिंग और सेटिंग बैंक – शंटिंग करते समय मोटरमैन को गाड़ी संचालन की दिशा में गाड़ी के अगले हिस्से के निकट के भाग के चालक कक्ष में होना चाहिए। सबसे आगे के सवारी डिब्बें को छोड़कर जब गाड़ी का संचालन किया जा रहा हो, तो संचालन के इंचार्ज कर्मचारी को सबसे आगे के सवारी डिब्बे में ऐसी स्थिति में खड़ा होना चाहिए कि मोटरमैन उसके संकेतों को स्पष्ट देख सके।

(ii) कोस्टिंग – बिजली की खपत कम करने के प्रयोजन से जहां तक संभव हो ब्रेक लगाने से पहले बिजली बन्द कर देनी चाहिए।

(iii) गाड़ियों के संचालन के समय कोस्टिंग बोर्ड का अनुपालन – मोटरमैन कोस्टिंग बोर्ड के अनुदेशों का सामान्यतः पालन करेंगे। समय को पूरा करने के प्रयोजन से सामान्य समय के बाद भी वह बिजली को बन्द कर सकता है। फिर भी, समय को पूरा करने के लिए विभिन्न खण्डों के लिए अनुमोदित अधिकतम गति सीमा को पार नहीं किया जाये।

(iv) गाड़ी रोकना – गाड़ी रोकने के लिए ब्रेक लगाते समय जहां तक संभव हो सावधानी बरती जानी चाहिए तथा ब्रेक को इतनी दूरी से लगाना चाहिए कि मोटरमैन गाड़ी को प्लेटफार्म पर निर्धारित ठहराव स्थल पर रोक सके।

(v) ब्रेकों का लगाना – आपात स्थिति को छोड़कर सामान्यतः मास्टर कण्ट्रोलर हैण्डिल को "ऑफ" स्थिति में लाकर ब्रेक लगाये जायें।

टी.एस.आर. 36 –

(i) ई.एम.यू. में लगे हैण्ड मैन्स हैण्डिल को लगाना – रेल पथ पर यदि बाधा दिखाई दे और साधारण ब्रेक लगाने से गाड़ी को पूरी तरह से रोका नहीं जा सकता हो तो मोटरमैन को मास्टर कण्ट्रोल हैण्डिल से अपना हाथ हटा लेना चाहिए ऐसा करने से बिजली कट जायेगी और ब्रेक अपने आप लग जायेंगे। केवल आपात स्थिति में ब्रेक लगाने के लिए ही ऐसा करना चाहिए। इसके बाद ब्रेक कण्ट्रोलर हैण्डिल को पूरा घुमाकर "ऑन" स्थिति में करके मास्टर कण्ट्रोलर का स्विच बन्द कर देना चाहिए।

IndiaCode

(ii) Coupling of Units - In coupling units together, the station staff will be responsible for seeing that the jumper connections are properly made. Care is to be taken not to touch the contacts or to let them come into contact with the rails, ballast or metal-work of the coach when inserting jumpers in the receptacles provided. In all cases, this operation will be carried out under the supervision of the Motorman who will first ensure that both the motor generator sets are switched off.

(iii) Stopping places of EMU trains - EMU trains shall be stopped at stopping marks as laid down in local orders.

(iv) Guards to assist Station Staff - Guard must assist the station staff in coupling and uncoupling units which may have to be attached or detached.

(v) Guards are responsible for seeing that all lighting and fan switches and the main lighting switch are off before units are uncoupled.

(vi) At Stations or sidings where it is necessary for the units to be disconnected, the person performing the work must before uncoupling, receive the assurance on a register of the Guard and Motorman that all the lighting and fan switches as well as the motor generator sets on both halves of the train have been switched off.

TSR 32. When two separate units are coupled together at stations, only one Motorman must be in charge and on no account, a Motorman who is off duty allowed to use his reversing handle under any circumstances.

TSR 33. Formation of EMU's - Unless special instructions are issued to the contrary, the formation of EMUs is not to be altered.

TSR 34. Shunting of Single and Multiple unit trains. When shunting is to be performed the rules contained in GR 5. 14 must be complied with.

IndiaCode

TSR 35.

(i) Shunting and Setting Back - When performing shunting, the Motorman shall be in the driving compartment nearest to the front and in the direction of movement when driving is being done from other than the leading coach the man incharge of the movement must be in the leading coach in such a position that the Motorman can readily see his signals.

(ii) Coasting - Power must be switched off as early as possible before the application of the brakes in order to reduce consumption of electric energy.

(iii) Coasting Board to be observed in working trains - Motormen will normally observe the Coasting Boards. When time is to be made up, they may switch off power later than normal. The maximum permissible speed for the various sections shall not, howsoever, be exceeded in order to make up time.

(iv) Stopping - Care must be taken when applying the brakes to stop the train as smoothly as possible and the brakes must be put on at such a distance as will enable the motorman to pull up at the proper stopping point at the station platform.

(v) Brake Application - Normally the brakes should only be applied after the Master Controller handle has been returned to the "OFF' Position, except in case of emergency.

TSR 36.

(i) Dead man's Handle applied to in EMU's - Obstruction on the permanent way if any obstruction is seen on the line ahead and the train cannot be brought to a stand still by ordinary application of brakes, the Motorman should remove his hand from the master controller handle when the power will be cut off and the brake applied automatically. This should only be done when an emergency application of the brake is required. The brake controller handle should then be moved to the full 'ON' position and the Master Controller switched off.

(ii) डेड मैन्स हैण्डिल के खराब होने या काम न करने की स्थिति में मोटरमैन को फौरन गाड़ी रोक देनी चाहिए और गार्ड को बुला कर उसे ड्राइविंग कैब में यात्रा करने के लिए कहना चाहिए तथा सेक्शन नियंत्रक को सूचित कर देना चाहिए जो खराबी ठीक न होने की स्थिति में गाड़ी को तत्काल रद्द करायेगा।

टी.एस.आर. 37 -

(i) जब ई.एम.यू. गाड़ी को साधारण नियम 4.21 के अनुसार चलाया जा रहा हो तो गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए। जहां सुविधायें उपलब्ध हों, सबसे पहले स्टेशन पर गाड़ी को रद्द कर देना चाहिए तथा उसे सेवा से हटाते हुए मरम्मत के लिए दे देना चाहिए।

(ii) मोटरमैन को प्रस्थान कूट कोड सिंगनल देने से पहले, गार्ड को स्वयं तसल्ली कर लेनी चाहिए कि गाड़ी के प्रस्थान के लिए सही सिगनल दिए गये हैं और खण्ड पर किसी प्रकार की कोई बाधा तो नही है। गार्ड को बाहर देखना चाहिए और मोटरमैन को हरा सिगनल दिखना चाहिये ऐसे सिगनलों की अनुपस्थिति खतरे का सूचक होगा और मोटरमैन को तत्काल गाड़ी रोक देनी चाहिये वह तेज नजर रखेगा तथा जहां आवश्यक हो गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहना चाहिए। मार्ग में आगे के सभी सिगलनों के पालन के लिए मोटरमैन जिम्मेदार होगा। सभी सतर्कता आदेश, चेतावनी नोटिस, खराब सिगनल सम्बन्धी सूचनायें और प्राधिकार लाइन न मिलने पर आगे के सभी सिगनलों के पालन के लिए मोटरमैन जिम्मेदार होगा। सभी सतर्कता आदेश, चेतावनी, नोटिस खराब सिगनलों सम्बन्धित सूचनायें और बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान आदेश भी सबसे पहले मोटरमैन को सौंपे जायेंगे व इनकी पावती पर मोटरमैन पहले अपने प्रतिहस्ताक्षर करेगा इसके बाद यह अनुदेश गार्ड के पास अगले कक्ष में भेजे जायेंगे। इंचार्ज होने की हैसियत से गार्ड यह सभी कागजात अपने पास रखेगा और यह देखने की जिम्मेदारी उसकी होगी कि इन आदेशों का अनुपालन किया जा रहा है। चालन के अंत में ये सभी कागजात मोटरमैन को सौंप दिए जायें और उसके हस्ताक्षर ले लिए जायें।

टी.एस.आर. 38 –

(क) गार्ड द्वारा निम्नलिखित घंटी कूट सिगनल दिये जायेंगे और मोटरमैन द्वारा स्वीकृत किये जायेंगे-

क्र.सं.	संकेत	कूट	पावती
1.	गाड़ी के प्रस्थान के लिए	00	00
2.	स.नि. 4.21 के अन्तर्गत संचालन की स्थिति में गाड़ी के प्रस्थान के लिए	00-00	00-00
3.	गाड़ी पीछे ले जाना	000	000
4.	गाड़ी रोकना	0	0
5.	स.नि. 4.21 के अधीन गाड़ी संचालन में गाड़ी को रोकना	0000	0000
6.	गार्ड द्वारा कैब छोड़ने पर	000000	000000

(ख) मोटरमैन द्वारा निम्नलिखित घंटी कूट सिगनल देना और गार्ड द्वारा प्राप्त करना-

क्र.सं.	संकेत	कूट	द्वारा पावती
1.	मोटरमैन द्वारा गार्ड अपेक्षित	000-000	000-000
2.	मोटरमैन ने सिगनलों को 'ऑन' स्थिति मे पार करने का प्राधिकार प्राप्त कर लिया है।	0000-00	0000-00
3.	स.नि. 9.02 के अनुसार 'ऑन' स्थिति में स्वचालित सिगनल को पार करना।	0000-0000	0000-0000
4.	गाड़ी का स्टेशन पर ठहरना	00	00
5.	ब्रेकों की जांच के लिए	00000	00000
6.	पीछे से गाड़ी का बचाव	000-0000	000-0000

टिप्पणी- '0' से तात्पर्य है एक घंटी।

(ii) In the event of dead man's handle becoming defective or inoperative the Motorman must stop his train immediately, call the Guard and ask him to travel in the driving cab and should inform the Traffic Section Controller who should take the train out of service immediately if the defect is not rectified.

TSR 37.

(i) When EMU train is driven in accordance with G.R. 4.21, its speed should not exceed 15KMPH. At the first station where facilities are available, the train should be cancelled and withdrawn from service for repairs.

(ii) Before giving the starting code signal to the Motorman, the Guard must satisfy himself that the correct signals are shown for the train to start and that the section is clear. The Guard must keep a good lookout and must exhibit a green hand signal to the Motorman. The absence of such signal shall indicate "Danger" and the Motorman must stop at once. He must keep a good lookout and be prepared to stop the train when necessary. He will also be responsible for observing all further signals en route. All Caution Orders, warning notices, advices and authorities regarding defective signals, authority to proceed without line clear, etc. Must be first delivered to the Motorman who will countersign these before they are sent to the Guard in the leading compartment. The Guard will retain such documents while he is in charge and will be responsible for seeing that the orders are carried out. At the end of the run these documents must be handed over to the Motorman and his signature obtained.

IndiaCode

TSR 38.

(a) The following code of Bell signals shall be given by the Guard and acknowledged by the Motorman:

	Indication	Code	Acknowledgment
1.	Start train	00	00
2.	Start train when working under G.R. 4.21.	00-00	00-00
3.	Push back train	000	000
4.	Stop train	0	0
5.	Stop train when working under G.R. 4.21.	0000	0000
6.	Guard leaving the cab	000000	000000

(b) The following code of Bell signal shall be given by the Motorman and acknowledged by the Guard.

	Indication	Code	Acknowledgment
1.	Guard required by Motorman	000-000	000-000
2.	Motorman has received an authority to pass a signal at danger.	0000-00	0000-00 followed by code to start the train.
3.	Passing an Automatic Signal in 'On' position as G.R. 9.02	0000-0000	0000-0000
4.	Train running through station	00	00
5.	For testing the brakes	00000	00000
6.	Protect train in rear	000-0000	000-0000

Note: '0' means one ring.

टी.एस.आर. 39 - असमर्थ गाड़ी – बिजली द्वारा चालित गाड़ी के खराब होने की स्थिति में बिजली द्वारा संचालित दूसरी गाड़ी या इंजन को खराब गाड़ी की सहायता के लिए प्रयोग किया जाये किन्तु ऐसा तभी किया जाये, जब मोटरमैन या लाइन चार्जमैन यह प्रमाणित कर दे कि गाड़ी का संचालन करना निरापद है।

टी.एस.आर. 40 - खराबियों का पता लगाने में समय खोना – जब कोई ऐसी खराबी पैदा हो जाये जिसे मोटरमैन ठीक न कर सके तो ऐसी स्थिति में सिवाय, जब कि आगे बढ़ना निरापद नहीं हो, और उसका आइसोलेशन हो गया हो, तो मोटरमैन को खराबियों का पता लगाने में समय बर्बाद नहीं करना चाहिए। यातायात से यथाशीघ्र दूर रखने के लिए सबसे निकटवर्ती जांच स्थल पर गाड़ी को ले जाने के लिए भरसक प्रयास किया जाय।

टी.एस. आर. 41 – गाड़ी का पटरी से उतरना – गाड़ी के पटरी से उतरने की स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक इसकी सूचना बिजली फोरमैन को देगा जो इस प्रकार कार्यवाही करेगा जैसे लाइन में खराबी है तथा रिरेलिंग के दौरान शिरोपरि लाइन की क्षति को रोकने के लिए सभी आवश्यक सावधानियां बरतेगा।

टी.एस.आर. 42 – ई.एम.यू. गाड़ी में आंशिक बिजली खराबी की स्थिति में उस गाड़ी को, यदि सम्भव हो, गन्तव्य स्टेशन तक चलाकर ले जाना चाहिए और उसे वहां तब तक खड़ा रखना चाहिए, जब तक उसे बिजली विभाग द्वारा चलाने के लिए फिट प्रमाणित न कर दिया जाये।

टी.एस.आर. 43- ई.एम.यू. गाड़ी के लीडिंग चालन कक्ष से चालित ब्रेकों को संचालित न किये जा सकने की स्थिति में अपनायी जाने वाली कार्यविधि-जब ई.एम.यू. गाड़ी के ब्रेकों को लीडिंग चालन कक्ष से संचालित न किया जा सके, तो निम्नलिखित कार्य विधि अपनाई जानी चाहिए-

(क) सभी यात्रियों को प्लेटफार्म युक्त पहले स्टेशन पर प्लेटफार्म पर उतार दिया जाये।

(ख) यदि ई.एम.यू. गाड़ी के ब्रेकों को किसी चालन कक्ष से संचालित न किया जा सके किन्तु पीछे के ड्राइविंग कक्ष में चालक उपकरण ठीक कार्य कर रहा तो गार्ड लीडिंग कक्ष में मोटरमैन के साथ रहेगा तथा वह जहां आवश्यक हो, हैण्ड ब्रेकलगायेगा। ऐसी स्थिति में गाड़ी की रफ्तार 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ग) यदि केवल लीडिंग कक्ष में ब्रेक उपकरण खराब हो, तो गार्ड की यह जिम्मेदारी होगी कि वह (आगे से) सबसे पास वाले कक्ष से जिसके ब्रेक उपकरण ठीक कार्य कर रहे हो, स्वचालित ब्रेक परिचालित करें। वह मोटरमैन के संकेतों के अनुसार ब्रेक संचालित करेगा, ऐसी स्थिति में गाड़ी की रफ्तार 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी।

(घ) यदि लीडिंग कक्ष में स्वचल ब्रेक के अलावा चालन (ड्राइविंग) उपकरण भी खराब हों तो गार्ड लीडिंग कक्ष में यात्रा करेगा और आवश्यकता अनुसार हाथ ब्रेक लगायेगा। मोटरमैन ऐसे निकटतम कक्ष से गाड़ी चलायेगा जिसमें चालन और स्वचल ब्रेक उपकरण ठीक प्रकार से कार्य कर रहे हों। गार्ड की यह जिम्मेदारी होगी कि वह मोटरमैन को जब भी आवश्यक हो, घंटी, भोंपू अथवा सीटी बजाकर संकेत दे तथा मोटरमैन इन संकेतों के अनुसार गाड़ी का नियंत्रण करे और गाड़ी की रफ्तार 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ङ) इन नियमों के (ख) (ग) और (घ) में उल्लिखित परिस्थितियों के अन्तर्गत मोटरमैन द्वारा सेक्शन कंट्रोलर और निकटतम गाड़ी परीक्षक को सूचित किया जायेगा, जहां साइडिंग स्थान उपलब्ध हों, गाड़ी को सेवा से अलग करने के सम्बन्ध में तत्काल यातायात नियंत्रक कार्यवाही करेगा।

टी.एस.आर. 44- किसी आपात स्थिति में जब गाड़ी ब्लाक खण्ड में रुक जाय तो मोटरमैन/गार्ड को टेलीफोन के बिल्कुल पास गाड़ी रोकनी चाहिए तथा आपात स्थिति के विषय में बताते हुए यदि अपेक्षित हो तो सहायता मांगनी चाहिए और ब्लिंकर बत्तियों को भी ''ऑन'' कर देना चाहिए।

टी.एस.आर. 45 - ई.एम.यू. गाड़ी में खतरे की सीटी तथा अन्तर संचार जंजीर उपकरण का संचालन- जब आपात स्थिति में, किसी यात्री द्वारा अंतर संचार जंजीर खींची जाय, तो सम्बन्धित सवारी डिब्बे में एक लाल तश्तरी बाहर निकल आती है तथा प्रत्येक चालन कक्ष में स्थित खतरे की घंटी के बिजली सर्किट को पूरा करते हुए विद्युत सम्पर्क कायम हो जाता है और मोटरमैन को तत्काल गाड़ी रोकने की चेतावनी देते हुए खतरे की घंटी सभी कक्षों के बराबर बजती रहेगी। खतरे की घंटी को सुनकर वर्तमान नियमों के अनुसार मोटरमैन को आपात ब्रेक लगाकर गाड़ी रोक देनी चाहिए। जंजीर खींचने का कारण पता लगाने के बाद गार्ड को चाहिए कि वह कक्ष में लगे खम्भे की सहायता से सम्बन्धित सवारी डिब्बे में तश्तरी को फिर से सेट कर दे।

TSR 39. Disabled train - In the event of an electric train failing another electric train or a locomotive may be used to assist the disabled train, only after the motorman or the line Charge Man has certified that it is safe to be moved.

TSR 40. Loss of time in locating defects - When a defect occurs which the Motorman is unable to rectify, he must not waste time in trying to locate defects after isolation has been effected except in case where it would be unsafe to proceed. Every effort is to be made to work the train to the nearest examining point and to get it out of traffic as soon as possible.

TSR 41. Derailment - In the event of derailment, the Traction Power Controller will pass the information to the electrical foreman, who will treat it as if it is a line fault and shall proceed to take all necessary precautions to prevent damage to the overhead line during the re-railing process.

TSR 42. In the case of partial electrical disablement of an electric multiple unit train, such train must be worked to destination if possible and stabled there until certified fit for running by electrical department.

TSR 43. Procedure when automatic brakes cannot be operated from the leading driving compartment of EMU train - When the automatic brake cannot be operated from leading driving compartment of an EMU train, the following procedure should be observed.

(a) All passengers must be detrained at the first station with platform.

(b) If the automatic brakes cannot be operated from any driving compartment of an EMU train but the driving apparatus in the leading compartment is in working order, the guard shall accompany the Motorman on the leading compartment and shall operate the hand brakes as required. The speed of the train shall not exceed 10 KMPH.

(c) If the brake apparatus in the leading compartment only is defective, the guard shall be responsible for the operation of the automatic brake from the nearest compartment (from the front) in which the brake apparatus is in working order. He will operate in accordance with the Motorman's signals. The speed of the train shall not exceed 10 KMPH.

(d) If the driving apparatus in leading compartment in addition to the automatic brake is defective the Guard shall travel in the leading compartment and operate the hand brake as required. The Motorman shall drive from the nearest compartment in which the driving and automatic brake apparatus is servicable. The guard shall be responsible for giving such signals as are required, to the motorman by means of the bell, horn or whistle and the Motorman shall control the train in accordance with these and the speed shall not exceed 10 KMPH.

(e) Under the circumstances mentioned in (b), (c) and (d) above, the Motorman shall arrange for the Section Controller and nearest train examiner to be informed. The Section Controller shall take immediate steps to have the train withdrawn from service at the nearest station where siding accommondation is available.

TSR 44. In case of any emergency when the train is held up in block section, the Motorman/Guard should stop the train nearest to the telephone explaining the emergent situation and asking for assitance if required and also switch 'on' the blinker lights.

TSR 45. Working of alarm bell and Inter - Communication chain apparatus of an EMU train - When in an emergency, in inter-communication chain handle is pulled by an emergency, the inter-communication chain handle is pulled by a passenger, a red disc shoots out in the corresponding coach and an electrical contact is made completing the electric circuit of the alarm bell located in each driving cab and the alarm bell will continuously ring in all the cabs warning the Motorman to stop the train immediately. On hearing the alarm bell the Motorman should apply the emergency brakes and stop the train as per extant rules. After ascertaining the reason for chain pulling the Guard should reset the disc in the corresponding coach with the help of the pole provided in the cab.

अनुसूची 'क'

(i) ई.एम.यू. गाड़ियों पर कार्य करने वाले गार्डों के लिये निर्धारित उपकरणों में निम्नलिखित वस्तुएं शामिल हैं जो ड्यूटी करते समय उन्हें अपने साथ रखनी चाहिए–

1. एक हाथ सिगनल लैम्प (तिरंगा, 4 ड्राई सेल लैम्प)
2. झंडियों का एक सैट (एक हरा और दो लाल)
3. एल्यूमिनियम टेलिस्कोपिक पाइप की दो फ्लैग स्टिक्स
4. एक प्राथमिक चिकित्सा बाक्स
5. एक बाक्स जिसमें दस पटाखें हों
6. एक सीटी
7. सवारी डिब्बे की एक चाभी
8. एक घड़ी
9. एक चालू समय सारिणी
10. बिजलीकृत खण्डों पर बिजली की गाड़ियों के कार्य संचालन के लिए एक नियम पुस्तक
11. गार्ड लिंक आदि विवरण से सम्बन्धित एक ब्यौरेवार पुस्तक
12. गार्ड की एक मेमो बुक

(ii) ई.एम.यू. गाड़ियों पर कार्य करने वाले मोटरमैन को निम्नलिखित वस्तुएं निजी उपकरण के रूप में ड्यूटी करते समय अपने साथ रखनी चाहिए-

क्रमांक	विवरण	मात्रा
1.	हैण्ड बुक तथा मोटरमैन के लिए ट्रबल शूटिंग डायरेक्टरी	1
2.	चालू समय सारणी की एक प्रति तथा अनुसूची	1
3.	मोटरमैन की मेमो बुक	1
4.	खराबियों की रिपोर्ट करने के लिए मेमो बुक	1
5.	रिवर्सिंग हैंडिल	2
6.	मोटरमैन की नियंत्रण चाबियाँ	3
7.	ब्रेक कंट्रोल की चाबी	1
8.	सवारी डिब्बा चाबी	1
9.	मोटर कोच दरवाजे के लिए संशोधित चाभी	1
10.	डंडियों साहित लाल और हरी हाथ झंडियां	2
11.	लाल और हरे एडाप्टर सहित टार्च और स्पेयर बल्ब	1
12.	दस पटाखों वाला बाक्स	1
13.	बिजलीकृत खण्डों पर बिजली की गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित नियम पुस्तक	1
14.	घड़ी	1
15.	डस्टर	1

IndiaCode

ANNEXRUE 'A'

(i) The following articles shall comprise the prescribed equipment of a Guard working on EMU train, which he must carry with him at all time while performing duty.

1. One hand signal lamp (Tricolor, 4 dry cell lamp)
2. One set of Flags (One green and two red).
3. Two flag sticks of aluminium telescopic pipes.
4. One First Aid Box.
5. One case containing ten detonators.
6. One whistle.
7. One carriage key.
8. One watch.
9. One working Time Table.
10. One rule book for working electric trains on electrified section.
11. One detail book showing the link of Guard etc.
12. One Guard's Memo Book.

(ii) The following articles shall comprise the personal equipment of a Loco Pilot working an EMU train, which he must carry with him at all time while performing duty.

S.No.	Description	Quantity
1.	Handbook and trouble shooting directory for motorman.	1
2.	Copy of Working Time Table and schedule.	1 each
3.	Motorman's memo book.	1
4.	Memo Book for reporting defects.	1
5.	Reversing handles	2
6.	Motorman's control keys	3
7.	Brake control keys	1
8.	Carriage Key	1
9.	Modified key for motor coach door	1
10.	Hand signal flags red and green with sticks	2
11.	Torch with red and green adopters and spare bulbs.	1
12.	Box of ten detonators	1
13.	Rule book for working electric train on electrified sections.	1
14.	Watch	1
15.	Duster	1

IndiaCode

परिशिष्ट - 'ग'

डीजल मल्टीपल यूनिट (डी.एम.यू.) गाड़ियों के संचालन के लिए नियम

डी.एस.आर.1–

(i) इन नियमों के अतिरिक्त सभी सामान्य और सहायक नियम जो गाड़ियों के संचालन और परिचालन को नियंत्रित करते हैं, डी.एम.यू. के संचालन और परिचालन में भी लागू किया जायेगा। जहां इन नियमों का अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।

(ii) स्टेशन मास्टर निरीक्षकों और डी.एम.यू. में कार्यरत कर्मचारियों को इन नियमों की पूरी जानकारी होनी चाहिए।

डी.एस.आर. 2. परिभाषायें –

(i) मोटरमैन – का अर्थ है एकल या बहुविद् यूनिट गाड़ी का विधिवत् प्रमाणिक मोटरमैन ।

(ii) गार्डस इमरजेन्सी ब्रेक वाल्व – का अर्थ है ऐसी वाल्व जो कम्प्रेसड एयर ब्रेकों से सज्जित डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी के ड्राइविंग पुर्जों में फिट किया जाता है, इसके माध्यम से गार्ड आपात स्थिति में गाड़ी के ब्रेक लगा सकता है।

(iii) जम्पर्स – का अर्थ है ऐसी मल्टीपल कोर फ्लेक्सीबल केबलें जो डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ियों के सभी डिब्बों के बीच में जोड़ी जाती हैं, उसके द्वारा किसी भी ड्राइविंग, पुर्जे के प्रयोग करने पर बिजली उपस्कर नियंत्रण पर प्रभाव पड़ता है।

(iv) ट्रेलर कोच – से तात्पर्य है कि कपलिंग के लिए सज्जित यात्री ले जाने वाला डिब्बा जो मोटर कोच से संचालित और उसमें कर्षण मोटरें नहीं हैं।

डी.एस.आर. 3 - डी.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिए केवल एक ही मोटरमैन की आवश्यकता है। डी.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिए केवल एक मोटरमैन की व्यवस्था है और उसे केवल अपनी गाड़ी में खराब उपकरण की मरम्मत या किसी दुर्घटना के मामले में सुरक्षा की दृष्टि के अतिरिक्त अपनी सीट नहीं छोड़नी चाहिए। दोहरी लाइन या बहु लाइन सेक्शन पर यदि समीपवर्ती लाइन पर विपरीत दिशा में कोई रूकावट या खराबी है तो मोटरमैन को स्वयं सा.नि. 6.03 में अनुसार गाड़ी सामने बचाव हेतु रोक देनी चाहिए।

निम्नलिखित अपवाद की अनुमति है –

(क) सा.नि. 4.15 (1) (a) डी.एम.यू. गाड़ियों में आगे की ओर सफेद रोशनी दिखाने वाली और गाड़ी के पीछे की ओर लाल रोशनी दिखाने वाली साइड लाइट की व्यवस्था नहीं है।

(ख) सा.नि. 4.14 (1) डी.एम.यू. गाड़ी में केवल सामने की रोशनी और पीछे की रोशनी की व्यवस्था है, किसी मार्कर लाइट की व्यवस्था नहीं है।

डी.एस.आर. 4. परम्परागत स्टाक (3048) के विरूद्ध डी.एम.यू. स्टाक की चौड़ाई 3245 एम.एम. है।

डी.एस.आर. 5. डी.एम.यू. कार शेड के भीतर कार्य – डी.एम.यू. का यदि कार शेड में कार्य होना है तो वह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि आवश्यक संरक्षात्मक सावधानियां जैसे लाल झंडी/फिक्सलाइट, स्काच ब्लाक को ताला लगा कर लाइन को ब्लाक करना आदि बरत ली गई है।

डी.एस.आर. 6. आग –

(i) डी.एम.यू. के स्टाक में आग की घटना होने पर मोटरमैन को तुरंत सर्किट ब्रेकर के स्विच और इंजन को बंद कर देना चाहिए।

(ii) गार्ड को आग बुझाने के लिए मोटरमैन की हर संभव सहायता करनी चाहिए।

(iii) जब डी.एम.यू. रेक कार शेड से बाहर जाए तब डी.एम.यू. के हर मोटर कोच में निर्धारित प्रकार के अग्नि उपकरण की व्यवस्था होनी चाहिए। शेड की सवारी एवं माल डिब्बा अधीक्षक/प्रभारी को अग्निशामकों का निरीक्षण करना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वे ठीक प्रकार से कार्य कर रहे है।

डी.एस.आर. 7. डी.एम.यू. के प्रत्येक कर्मचारी को (क) दुर्घटना (ख) गाड़ी की खराबी (ग) ऐसी कोई असामान्य घटना जिससे गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ रहा हो, के घटित होने पर तुरंत सेक्शन नियंत्रक को शीघ्रातिशीघ्र दूरभाष पर सूचना देनी चाहिए।

APPENDIX - 'C'

RULES FOR WORKING (DMU) DIESEL MULTIPLE UNIT TRAINS.

DSR 1.

(i) In addition to these rules, all general and subsidiary rules which control the movement and operation of trains shall also apply to the movement and operation of DMUs except as otherwise provided in these rules.

(ii) Station Masters, Inspectors and staff working DMUs must have through knowledge of these rules.

DSR 2. Definitions -

(i) Motorman- means a duly certified motorman of a single or a multiple unit train.

(ii) Guards emergency brakes valve - means a valve fitted in the driving compartments of Diesel Multiple unit train equipped with compressed air brakes, by means of which guard can apply the brakes of the train in times of emergencies.

(iii) Jumper - means multiple core flexible cables connected between all coaches of Diesel Multiple Unit trains by which the control of the electrical equipment is effected from any driving compartment in use.

(iv) Trailer Coach- Means a passenger carrying coach equipped for coupling to and operating with motor and not possessing traction motors.

DSR 3. On a DMU train, only one motorman is provided for driving and he must not leave his post except for attending to defective equipment in his train and protection in front in case of accidents. On a Double or Multiple line section if adjacent line in opposite direction is obstructed or fouled Motorman himself to protect in front as per GR 6.03.

The following exception are permitted :-

(a) GR.4.15 (1)(a) Side Lights showing white towards the rear are not provided on DMUs.

(b) G.R. 4.14 (1) On DMU train only head light and Tail Lights are provided, no marker light is provided.

DSR 4. With of DMU stock 3245 MM against (3048) of conventional stock.

DSR 5. Work inside DMU Car Shed - It should be ensured that proper safety precautions are taken like display of red flag/fixed light, blocking of the movement on the line by scotch block and locking the same.

DSR 6. Fire -

(i) In the event of a fire on a DMU stock, the motorman shall immediately switch off the circuit breaker and shut down the engine. The train shall be brought to a stop at once.

(ii) The guard shall give all possible assistance to the Motorman in putting out the fire.

(iii) The fire extinguishers of approved type shall be provided on each motor coach of a DMU when a DMU rake is turned out the Car shed. The SSE (C&W) Incharge of the Shed shall inspect the fire extinguisher and ensure that these are in good working order.

DSR 7. Every employee in the DMU must immediately inform the section controller by telephone as quickly as possible in the event of (a) accident (b) Disabling of train (c) any unusual occurrence affecting the working of trains.

डी.एस.आर.8. जनरेटर इंजन और रेडीऐटर कम्पार्टमैंटों में केवल प्राधिकृत व्यक्ति एक विशेष चाबी के साथ जा सकते हैं जो इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध करायी गयी है मोटरमैन और अन्य अधिकारी जिन्हें ऐसी चाबियां जारी की जाती हैं को अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपकरणों से छेड़छाड़ को रोकने के लिए सम्बन्धित चाबियों को अपनी व्यक्तिगत देखरेख में रखना चाहिए।

डी.एस.आर.9. डी.एम.यू. गाड़ियों में उपकरण के संचालन के लिए जिन कर्मचारियों को रेल प्रशासन द्वारा स्पैनर चाबी जारी की गई है, उनके सिवाय कोई इस चाबी का उपयोग नहीं करेगा।

डी.एस.आर.10. डी.एम.यू. गाड़ी के मोटरमैन या गार्ड के डिब्बे में किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को यात्रा करने की अनुमति नहीं है जब तक कि उसके पास गार्ड के या मोटरमैन के केबिन में यात्रा करने के लिए पास नहीं है, यात्रा कर रहे प्राधिकृत व्यक्ति (यदि मोटरमैन के साथ यात्रा कर रहे हैं) मोटरमैन और गार्ड के अतिरिक्त 3 से अधिक नहीं होनी चाहिए।

डी.एस.आर. 11. (डी.एम.यू.) डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी में (क) एक हेड लाइट (ख) एक फ्लैशर लाइट (ग) कोड लाइटों का एक सैट (घ) एक लाल पिछली लाइट होनी चाहिए।

<u>डी.एम.यू. की हैड लाइटों के लिए जिम्मेदारी</u>– रात्रि में सही हैड लाइट रखने की तथा यह सुनिश्चित करने की कि टेल लाइट सामने नहीं दिख रही है, जिम्मेदारी मोटरमैन की है। गार्ड की जिम्मेदारी यह देखने की है कि टेल लाइट/टेल बोर्ड, जैसी भी स्थिति हो वो सही लगे हैं। विद्युतीय लाल लाइट के असामान्य होने की स्थिति में गार्ड को इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध ब्रेकेट में हैंड सिगनल लैम्प लगाना होगा।

डी.एस.आर. 12. <u>डी.एम.यू. के बिजली और पंखों के सर्किट</u>– गार्ड को डिब्बों में प्रकाश नियमित करना चाहिए और जब आवश्यकता न हो तो वह पंखों के स्विच बन्द कर दें। बिजली में कोई खराबी आने पर गार्ड मोटरमैन को एवं खराबी दूर करने एवं विद्युत कर्मचारियों की व्यवस्था के लिए पास के स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करेगा।

डी.एस.आर. 13.

(i) डी.एम.यू. गाड़ी को चालू लाइन पर लाने से पहले डी.एम.यू. शेड या स्थायी लाइन पर जहां उसकी जांच या अनुरक्षण किया जाता है, मोटरमैन और गार्ड संयुक्त रूप से गाड़ी के ब्रेकों की जांच करके सुनिश्चित करेंगे कि ब्रेक सामान्य रूप से कार्यरत हैं और ब्रेक पाइप पूरी गाड़ी में लग रहा है, हार्न ठीक बजना चाहिए और इस बात की सावधानी बरतें कि कोई भी कर्मचारी ब्रेक जांच के दौरान या उससे पहले डी.एम.यू. गाड़ी पर कार्यरत न हो।

(ii) जहां तक संभव हो, यह संयुक्त जांच शेड या स्थायी लाइन से डी.एम.यू. गाड़ी के चलने से पहले की जानी चाहिए। तथापि यदि विशेष रूप से अधिकृत होने पर ब्रेक जांच पहला फेरा प्रारम्भ होने से पहले प्लेटफार्म पर की जानी चाहिए।

(iii) सेवा के लिए प्रस्तुत होने से पहले ब्रेकों का परीक्षण और समायोजन ध्यानपूर्वक किया जाना चाहिए। मोटरमैन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जम्पर्स और होज पाइप के संयोजन के बाद उसकी डमी रिसेप्टकल पर ठीक ढंग से सुरक्षित है। उसे सर्विस में लिए जाने से पहले मल्टीपल यूनिट का परीक्षण ध्यानपूर्वक करना चाहिए और यदि कोई खराबी या कमी नजर आये तो उसे तुरन्त पर्यवेक्षक के नोटिस में लाये और उसे देखनाा चाहिए कि खराबी कार्ड अपनी स्थिति में है और सभी प्रविष्टियां साफ है यदि नहीं तो इसे चालू करने के लिए इन्हें ठीक किया जाय और इस आशय के आद्याक्षर इस पर किए जायें।

(iv) दूसरे मोटरमैन से चार्ज लेते समय यह उसकी ड्यूटी होगी कि वह पता लगाए कि कहीं कोई खराबी तो नहीं है और मोटरमैन को गाड़ी के कार्य को प्रभावित करने जैसी किसी भी कमी या खराबी के बारे में सुपुर्द करने से पहले ही मोटरमैन को इसकी जानकारी देनी चाहिए।

(v) उपर्युक्त प्रक्रिया सदैव अत्यधिक सावधानीपूर्वक की जानी चाहिए। स्टेब्लिंग के बाद और दो यूनिटों को जोड़े जाने के बाद जब यूनिट को सेवा के लिए प्रस्तुत किया जाए, तो गाड़ी कर्मी दल द्वारा यूनिटों को जोड़ने एवं अलग करने में स्टेशन कर्मचारियों की सहायता करनी चाहिए।

डी.एस.आर. 14. <u>संरक्षा यंत्र डैडमैन का संचलन -</u>

(i) डी.एम.यू. में दो डैडमैन नॉब उपलब्ध कराए गए हैं, एक थ्रोटल हैंडल पर और दूसरा मोटरमैन के डेस्क के बाएं घुटने के पास। डैडमैन नॉब को गाड़ी चालन के समय और गाड़ी को ठहराव पर रोकने दोनों में डीप्रेस्ड रखना होता है स्टेशनों पर गाड़ी रोकने या गाड़ी संचालन के दौरान डैडमैन नॉब को छोड़ने के लिए मोटरमैन की दायीं हथेली को खाली करने के उद्देश्य से/घुटना चालित मशरूमयुक्त स्विच, आपातकालीन ब्रेकों को लगाए बिना डैडमैन नॉब को छोड़ने से पहले यह सुनिश्चित किया जाए कि घुटना चालित स्विच मोटरमैन द्वारा दबाया जाता है।

DSR 8. Access to the generator, engine & radiator compartments can be had only by authorised persons in possession of a special key provided for this purpose. Motorman and other official to whom such keys are issued should keep this in their personal custody to prevent unauthorised persons tempering with the equipment.

DSR 9. No Spanners of key except those issued by the Railway Administration should be used for operating the equipment in DMU trains.

DSR 10. No unauthorised person is allowed to travel in motorman's or Guard's compartment of a DMU train unless he holds a motorman or guard's compartment pass. The number of authorised persons, other than the motorman and guard (if travelling with motorman) in motorman's cabin must not be more than 3 at any time.

DSR 11. The Diesel multiple unit train shall carry (a) headlight (b) one flasher Light (c) one set of code lights (d) one red tail light.
Responsibility for headlights of DMU - The motorman is responsible for carrying out the correct headlights by night and ensuring that the tail lights are not exhibited in the front. The Guard is responsible for seeing that the tail light/tail board as the case may be correctly exhibited. In case of failure of electrical red lights, the guard shall fix his hand signal lamp on the bracket provided for this purpose.

DSR 12. Lighting and Fans Circuits of DMU- Guards must regulate the lighting of coaches and switch off the fans when not required. In the event of a defect in the lighting, the guard will immediately inform the motorman and the nearest Station Master to arrange for electrical staff to rectify the defects.

DSR 13.

(i) Before a DMU train is brought on to a running line after inspection or maintenance in a DMU Shed or stabling line, the brakes of the train shall be jointly checked by the motorman and the guard to ensure that the brakes are functioning normally and the brake pipe is continuous through out the train, the horn should be sounded and precautions taken to see that no one is working on DMU train before the brake test is undertaken.

(ii) As far as possible, this joint test should be taken before the DMU train leaves the shed or stabling line. However, if specially authorised the brake test may be taken on the platform before commencement of the first trip.

(iii) Examination and adjustment of brakes must be carefully carried out before entering service. Motorman must ensure that jumpers and hose pipes as properly secured in their dummy receptacles after coupling. He must take a careful examination of Multiple Units before taking them into service and any defect or deficiency noticed must be brought to the notice of the Supervisor and he must see that the defect card is in position and cleared of all entries unless these have been rectified and initialled to this effect.

(iv) When taking over from another motorman, it will be his duty to ascertain whether any defect exists and the motorman handing over must acquaint him of any fault or defect likely to affect the working of the train.

(v) The above procedure must always be carried out most carefully when putting the unit into service after stabling, also after the two units have been coupled up. The train crew must assist the station staff in coupling & uncoupling the units.

DSR 14. Working or deadman's knob safety device -

(i) Two deadman knobs have been provided in the DMU, one on the throttle handle and 2nd near the left knee of the Motorman's desk. The deadman knob has to be kept depressed both in the course of driving and during intermittent halts of the train. In order to give the Motorman a possibility of relieving the right palm by releasing the deadman knob during station stops or during driving. A knee operated mushroom headed switch has to be passed side wards to enable the deadman knob to be released, without application of emergency brakes. Before releasing the deadman's knob from the operating handle it has to be ensured that the knew operated switch is pressed by the Motorman.

(ii) डैडमैन का हैंडल खराब होने या कार्य न करने की स्थिति में मोटरमैन को तुरन्त अपनी गाड़ी रोक देनी चाहिए गार्ड को बुलाना चाहिए तथा उसे ड्राइविंग कैब में यात्रा के लिए कहना चाहिए तथा सेक्शन नियंत्रक को सूचित किया जाना चाहिए जो खराबी ठीक न होने पर गाड़ी को तुरन्त सेवा से हटा लेगा।

डी.एस.आर. 15. टर्मिनल स्टेशनों पर कैब को बदलना– टर्मिनल स्टेशनों पर, यात्रा की दिशा विपरीत होगी। गाड़ी पर परिचालन कर्मचारियों को अब मोटरमैन और गार्ड के रूप में अपना दायित्व संभालना होगा। पिछली यात्रा के दौरान का आगे का डिब्बा अब पिछला डिब्बा होगा (गार्ड के साथ) और चालन की दिशा के लिए पहले का पिछला डिब्बा अब आगे का डिब्बा बनेगा। मोटरमैनों के कैब को बदलने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए।

पहले के आगे के कैब में :–

(क) डैडमैन नॉब को रिलीज करें। इसके परिणामस्वरूप आपातकालीन ब्रेकों का संचालन (आपरेशन) होगा।

(ख) रिवर्सिंग लीवर को शून्य स्थिति में लाया जाए।

(ग) मोटरमैन को लॉक/नॉब आपरेटेड स्विच को बंद कर दिया जाए।

(घ) गार्ड के लॉक/"नॉब आपरेटेड" स्विच को चालू करें।

पहले वाले पिछले कैब में :–

(क) गार्ड के लॉक/नॉब को दुबारा ऑफ स्थिति में लाया जाए।

(ख) मोटरमैन के लॉक/नॉब स्विच को चालू किया जाए।

(ग) रिर्वसिंग लीवर को आगे की स्थिति की ओर लाया जाए।

टिप्पणी – यह गार्ड और मोटरमैन का कार्य है कि वे गाड़ी के सम्बन्धित सिरों पर गंतव्य संकेतकों को बदलें।

डी.एस.आर. 16. डी.एम.यू. गाड़ी की स्टेबलिंग – जब एक डी.एम.यू. गाड़ी कार शेड या स्थाई लाइन पर खड़ी होती है, तो गाड़ी बंद करने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जानी चाहिए–

मोटरमैन के कार्य–

(क) ट्रैक्शन अल्टरनेटर के लिए एक्सिटेशन को एक्सिटेशन बंद करने वाले स्विच द्वारा बंद किया जाये। आठवें खांचे तक गाड़ी का परिचालन हैंडल को चलाया जाए जिससे डीजल इंजन की गति 1800 आर.पी.एम. तक बढ़ेगी। इंजन को इस गति पर लगभग 2 मिनट तक रखें। यह डीजल इंजन को ठंडा करने में सहायक होगा।

(ख) डेस्क पर 'डीजल इंजन पुश बटनों' को चालू करके डीजल इंजनों को बंद किया जाए।

(ग) रिवर्सिंग लीवर को जीरो स्थिति में ले जाएं और मास्टर नियंत्रक में लगे छेद से लीवर को निकाल दें।

(घ) कुंजी चालित मोटरमैन स्विच "नॉब" को बंद कर दें और मोटरमैन के लॉक स्विच से चाभी निकाल दें।

(ङ) गार्ड के लॉक स्विच से गार्ड कुंजी निकाल लें। नॉब का स्विच बन्द कर दें।

(च) बिजली और वायु संचार (वैन्टीलेशन) को बन्द कर दें।

(छ) पार्किंग ब्रेक लगाए।

(ज) स्विच फ्यूज यूनिट बंद कर दे।

गार्ड के कार्य -

(क) कुन्जी 'नॉब' चालित गार्ड स्विच को बंद कर दें और गार्ड लॉक स्विच से चाभी निकाल लें।

(ख) मोटरमैन के लॉक स्विच 'नॉब' से मोटरमैन की कुंजी निकाल लें।

(ग) मास्टर नियंत्रक से रिर्वसिंग लीवर निकाल लें।

(घ) जब रैक खड़ा हो मोटरमैन को निरपवाद रूप से अगले कैब में उपस्थित होना चाहिए। डी.एम.यू. के साइडिंग में वापस जाने के समय पिछले कैब में मोटरमैन का होना सख्त मना है।

(ङ) डी.एम.यू. गाड़ी के स्टेबल्ड होने के बाद या उसे पर्यवेक्षक को सौंपने पर मोटरमैन ड्यूटी समाप्त करने से पहले पर्यवेक्षक को कार्य बता दें। यान शेड या स्थायी लाइन का प्रभारी ने पिछले ट्रिप के दौरान हुई कोई कठिनाई या असामान्यता को देखा है तो आवश्यक है कि वह उस पर तुरन्त ध्यान दें।

(च) टर्मिनल स्टेशन पर खड़ी होने के लिए गाड़ी के आगमन पर गार्ड बिजली और पंखे बंद कर दें। कोई भी मल्टीपल यूनिट या कोच 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक की गति से शेड में प्रवेश न करें और केवल सीटी की आवाज देने के बाद ही प्रवेश पर पहुँचते हुए शेड के बाहर गाड़ी खड़ी रखें।

(छ) तेल और पानी का स्तर :– मोटरमैन कार शेड से जाने से पहले पूरे तेल और पानी की जांच कर लें। कारशेड से आने से पहले किसी प्रकार की कमी पाए जाने पर उसे ठीक करा लेना चाहिए।

(ii) In the event of a deadman's handle becoming defective or inoperative, the motorman must stop his train immediately, call the guard and ask him to travel in the driving cab, and should inform the section controller who should take the train out of service immediately if the defect is not rectified.

DSR 15. Change over the cab at the terminal station - At the terminal section, the direction of travel will reverse. The operating personnel on the train will now switch their roles as motorman and Guard. The leading car during the previous travel will become trailling with Guard for the direction of drive and the trailing car during the previous will become leading car. The following is procedure to be followed for effecting the change of Motorman's cab :

In the previous leading cab -

(a) Release the deadman knob. This results in the operation of emergency brakes.
(b) Shift the reversing lever to zero position.
(c) Switch off the Motorman's lock/knob operated switch.
(d) Operate the guard's lock/knob operated switch.

In the previous trailling cab -

(a) Switch back the guard's lock/knob to off position.
(b) Operate the Motorman's lock/knob to off position.
(c) Move the reversing lever to forward position.

Note - It is the duty of the guard and the motorman to change the destination indicators at respective ends of the train.

DSR 16. Stabling of DMU train - When stabling a DMU train in the Car shed or on a stabling line, the following procedure for putting the train out of operation should be followed.

Operation by Motorman -

(a) Shut off the excitation alternator by operating excitation shut off switch. Move the train operating handle to the 8th notch thereby increasing the diesel engine speed to 1800 RPM. Keep the engine running at this speed for approximately 2 minutes. This will be held in cooling down diesel engine.
(b) Switch off the diesel engine by actuating the diesel engine push buttons at the desk.
(c) Move the reversing order to zero position and take out the lever from the slot provided in the master controller.
(d) Switch back the key/knob operated Motormen switch and take out the key from the Motorman's lock switch.
(e) Take out the guard's key from the guard's lock switch/switch off the knob.
(f) Switch-off the lighting and ventilation circuits.
(g) Apply the parking brake.
(h) Switch off the switch fuse unit.

Operation by Guard :-

(a) Switch back the key/knob-operated guard's switch and take out the key from the guard's lock switch.
(b) Take out the Motorman's key from Motorman's lock/knob switch.
(c) Take out the reversing level from the master controller.
(d) When the rake is stabled, the motorman should invariably be at the leading driving cab. Backing a DMU rake into a siding with the motorman at the rear cab is strictly prohibited.
(e) After stabling a DMU train or handing it over to the supervisor, the motorman before going off duty should convey to the supervisor/Incharge of the car shed or stabling line any difficulty or abnormalities noticed during the previous tips requiring immediate attention.
(f) On arrival of the train at terminal station for stabling, the guard shall switch off the lights and fans. No multiple unit or coach may enter the shed at speed exceeding 10 KMPH and only after sounding the whistle and coming to a stand out side the shed.
(g) Oil and water levels : All oil and water levels shall be checked by the motorman before leaving the Car shed. Any deficiency found should be got attended before leaving the Car Shed.

डी.एस.आर. 17. -

(i) प्रत्येक मोटरमैन एवं गार्ड को ड्यूटी के समय अनुबद्ध 'ए' में निर्धारित समस्त उपकरणों से युक्त होना चाहिए।

(ii) गार्ड एवं मोटरमैन को गाड़ी चलने से पूर्व यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि सामने एवं पीछे के कैब में आपातकालीन टेलीफोन सेट उपलब्ध है।

डी.एस.आर. 18. <u>युग्मक (कप्लिंग) इकाई</u> – यूनिट आपस में कप्लिंग करते समय जम्पर जोड़ के ठीक से लगाये गये हों, इसकी जम्मेदारी स्टेशन स्टाफ/कारशेड स्टाफ की होगी। उपलब्ध रिसेप्टेकिल्स में जम्पर लगाते समय यह ध्यान रखा जाए कि वे संपर्कों को न छुए अथवा इन्हें रेलों, बैलास्ट अथवा डिब्बे के धातुकर्म के संपर्क में आने दें। सभी स्थितियों में यह कार्य (प्रचालन) मोटरमैन के निरीक्षण में किया जाय, जो सर्वप्रथम यह सुनिश्चित करेगा कि समस्त मोटर-जनरेटर बंद कर दिए गए हैं। गार्ड यह देखने के लिए कि इकाइयों युग्मन अथवा गैर युग्मन से पूर्व समस्त बिजलियाँ एवं पंखे और मुख्यतः लाइन स्विच बंद कर दिए गए हैं, जिम्मेदार होंगे।

डी.एस.आर. 19. <u>डी.एम.यू. की संरचना</u> – जब तक विपरीत के प्रति विशेष निर्देश जारी नहीं किये जाते डी.एम.यू. की रचना में परिवर्तन नहीं होना चाहिए। डी.एम.यू. का प्रयोग साधारण-रेल डिब्बों को खींचने के लिए न किया जाए।

डी.एस.आर. 20. <u>एकल एवं बहु-इकाई की शंटिंग</u>– शटिंग करते समय जी.आर. 5.14 में दिये गये नियमों का अनुपालन अवश्य करना चाहिए।

डी.एस.आर. 21. <u>ब्रेक का उपयोग</u> –

(क) सामान्यतः ब्रेक का प्रयोग आपातकालीन स्थिति को छोड़कर मुख्य नियंत्रक हत्थे (थ्रॉटल) को बन्द दशा में घुमाने के पश्चात् ही करना चाहिए।

(ख) <u>आपातकालीन ब्रेक</u> – यह पटरी पर आगे कोई बाधा दिखाई देती है और गाड़ी को सामान्य ब्रेक द्वारा नहीं रोका जा सकता, तो मोटरमैन को अपना हाथ मुख्य नियंत्रण हत्थे से हटा लेना चाहिए तब पावर बंद हो जायेगी तथा ब्रेक स्वतः लग जायेंगे। ऐसा तभी किया जाय जबकि ब्रेक का आपातकालीन प्रयोग आवश्यक हो। ब्रेक-नियंत्रक हत्थे को तब पूर्ण रूप से 'ऑन' स्थिति में घुमा देना चाहिए तथा मुख्य नियंत्रक को बंद कर देना चाहिए।

डी.एस.आर. 22. <u>डी.एम.यू. का चालन, जबकि चालक सामने के डिब्बे से परिचालन न कर रहा हो</u> – जी.आर. 4.21 में दिये गये नियम डी.एम.यू. गाड़ियों पर भी लागू किये जाए। गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(क) गाड़ी चलने अथवा किसी चालू लाइन पर स्टेशन पर खड़ी होने की दशा में मोटरमैन को आगे के परिचालन कक्ष में रहना चाहिए, सिवाय उस स्थिति में जब इन नियमों में अन्यथा विहित हो।

(ख) एकल अथवा बहु प्रयोजन इकाई गाड़ी की स्थिति में, आगे के परिचालन कक्ष में ड्राइविंग उपकरण में कोई खराबी आ जाती है तो गाड़ी को निकटतम ड्राइविंग कक्ष, जो कि चालू हालत में हो, से सावधानीपूर्वक परिचालन करना चाहिए। ऐसी स्थिति में गार्ड को आगे के परिचालन कक्ष में यात्रा करनी चाहिए तथा वह चालक को अवश्य सिगनल देगा गार्ड को जैसे भी आवश्यक हो, हार्न अथवा सीटी बजाते रहना चाहिए तथा आपातकाल में ब्रेक लगाने चाहिए तथा गाड़ी को सिगनलों स्टेशनों और बाधाओं पर रोकने के लिए उत्तरदायी होगा।

(ग) मोटरमैन को चलने का कोई सिगनल देने से पूर्व गार्ड को यह व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करना चाहिए कि गाड़ी को चलने के लिए सही सिगनल ऑफ किया गया है एवं सेक्शन बाधारहित है। गार्ड को बाहर पैनी दृष्टि रखना चाहिए तथा मोटर मैन को सिगनल अवश्य दिखाना चाहिए। इस प्रकार के सिगनलों का न होना खतरे का संकेत होगा तथा मोटरमैन को तुरंत गाड़ी रोक देना चाहिए। उसे बाहर पैनी दृष्टि रखना चाहिए। वह मार्ग में दिखने वाले सभी सिगनलों पर नजर रखने के उत्तरदायी होगा। सभी सतर्कता आदेश, खराब सिगनल सम्बन्धी चेतावनी नोटिस, सूचना एवं खराब सिगनलों के प्राधिकार बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान आदेश आदि को प्राथमिकता से मोटरमैन के पास भेजे जाना चाहिए और उसके प्रतिहस्ताक्षर के बाद आगे के कक्ष में गार्ड के पास भेजे जायें। गार्ड इन प्रलेखों को तब तक अपने पास रखेगा जब तक वह प्रभारी है तथा यह देखने के लिए उत्तरदायी होगा कि आदेशों का पालन किया जा रहा है। यात्रा की समाप्ति के बाद मोटरमैन को उक्त प्रलेख सौंप कर उसके हस्ताक्षर करा लेना चाहिए।

IndiaCode

DSR 17.

(i) Every motorman and Guard must have with him while on duty all the equipments as per Annexure 'A'.

(ii) The guard and the motorman should also ensure that emergency telephone set is provided both in front and rear before starting the train.

DSR 18. Coupling Unit - In coupling the unit together, the station staff/car Shed staff will be responsible for seeing that the jumper connections are properly made. Care is to be taken not to touch the contacts or to let them come into contact with the rails, ballast or metal work of the coach when inserting jumpers in the receptacles provided. In all cases this operation will be carried out under the supervision of the motorman who will first ensure that all the motor generator sets are switched off. Guards are responsible for seeing that all lights and fans switches and the main light switches are off before units are coupled or uncoupled.

DSR 19. Formation of DMU - Unless special instructions are issued to the countary, the formation of DMU's is not to be altered. DMU are not to be used to haul ordinary train coaches.

DSR 20. Shunting of Single and Multiple Unit - When shunting is to be performed, the rules contained in GR 5.14 must be complied with.

DSR 21. Brake application -

a. Normally the brakes should only be applied after the master controller handle (throttle) has been returned to the off position except in the case of emergency.

b. Emergency brakes : If any obstruction is seen on the line ahead and the train cannot be brought to a stand still by ordinary application of brakes the motorman should remove his hand from the master controller handle when the power will be out off and the brakes applied automatically. This should only be done when an emergency application of brakes is required. The brake controller handle then to be moved to the full on position and the master controller switched off.

DSR 22. Working of DMU's when motorman is not operating form the front cab -

(i) The rules contained in GR 4.21 should also be applicable for the DMU trains. The speed should not exceed 15 KMPH.

a. The motorman shall be in the leading driving compartment when the train is in motion or train is stationary on any running line except as otherwise prescribed in these rules.

b. In the case of a single or multiple unit train. If the driving apparatus in the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven cautiously from the nearest driving compartment which is serviceable ; in this event, the Guard shall travel in the leading driving compartment and shall convey the necessary signals to the Motorman, the Guard shall also sound the horn or whistle as necessary and apply the brake in case of emergency and shall be responsible for stopping the train correctly at signals, station and obstructions.

c. Before giving the starting code signal to the motorman, the guard must satisfy himself that the correct signals are shown for train to start and that the section is clear. The guard must keep a good look out and must exhibit a signal to the motorman. The absence of such signals shall indicate the danger signal and the motorman must stop at once. He must keep a good look out and be prepared to stop the danger signal and the motorman must stop at once. He must keep a good look out and be prepared to stop the train when necessary. He will also be responsible for observing all further signals enroute. All caution orders, warning notices, advices and authorities regarding defective signals, authorities to proceed without line clear etc. must be first delivered to the motorman who will counter sign these before they are sent to the guard in the leading compartment. The guard will retain such documents while he is Incharge and will be responsible for seeing that the order is carried out. At the end of the run all these documents must be handed over to the motorman and his signature obtained.

डी.एस.आर. 23.

(क) गार्ड द्वारा घंटी संकेत के निम्नलिखित कोड दिये जाने चाहिए और मोटर मैन द्वारा इनकी पावती दी जानी चाहिए।

	संकेत	कोड	द्वारा प्राप्त
1.	गाड़ी चालू करना	00	00
2.	सामान्य नियम 4.21 के अन्तर्गत कार्य करते हुए गाड़ी को चालू करना	00-00	00-00
3.	गाड़ी को पीछे धकेलना	000	000
4.	गाड़ी को रोकना	0	0
5.	सामान्य नियम 4.21 के अधीन कार्य करते हुए गाड़ी को रोकना	0000	0000
6.	गार्ड केबिन छोड़ते समय	000000	000000

(ख) घंटी के संकेत के निम्नलिखित कोड मोटरमैन द्वारा दिये जाने चाहिए और गार्ड द्वारा इसकी प्राप्ति की जानी चाहिए–

	संकेत	कोड	द्वारा प्राप्त	
1.	सामान्य नियम 9.02 में अनुसार स्वचल संकेत 'ऑन' की स्थिति पर पास करते समय	0000-0000	0000-0000	
2.	स्टेशन से गाड़ी के थ्रू जाने पर	00	00	
3.	मोटरमैन द्वारा गार्ड की आवश्यकता पर	000-000	000-000	
4.	खतरे की स्थिति में सिगनल पास करने का प्राधिकार मोटरमैन ने प्राप्त कर लिया है।	0000-00	0000-00	तदुपरांत गाड़ी स्टार्ट करने का कोड
5.	ब्रेकों का परीक्षण करने हेतु	00000	00000	
6.	पीछे (गियर) से गाड़ी का बचाव	000-0000	000-0000	

नोट– '0' का तात्पर्य एक घंटी।

डी.एस.आर. 24. अशक्त गाड़ी – गाड़ी के अशक्त होने पर अन्य इंजन का प्रयोग अशक्त गाड़ी को चलाने में किया जा सकता है, परन्तु ऐसा तब ही होना चाहिए जब मोटरमैन द्वारा यह प्रमाणित हो जाए कि गाड़ी को चलाना सुरक्षित है, इसके अलावा अन्य किसी भी परिस्थिति में डीजल/इंजन गाड़ी को चलाने के लिए डी.एम.यू. गाड़ी की सहायता नहीं ली जायेगी क्योंकि डी.एम.यू. रेक में कम्प्रेस्ड एयर ब्रेकें लगी हुई हैं इसलिए गाड़ी को केवल इंजन ब्रेकों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा। जब अशक्त गाड़ी को केवल इंजन ब्रेकों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और जब अशक्त गाड़ी खींची जा रही हो तो उसकी गति सतर्क गति होनी चाहिए।

IndiaCode

DSR 23.

(a) The following code of bell signals shall be given by the guard and acknowledged by the motorman

	Indication	Code	Acknowledged by
1.	Starting train	00	00
2.	Start train when working under G.R. 4.21	00-00	00-00
3.	Push back train	000	000
4.	Stop train	0	0
5.	Stop train when working under GR 4.21	0000	0000
6.	Guard leaving the cab	000000	000000

(b) The following code of bell signals shall be given by the motorman and acknowledged by the guard

	Indication	Code	Acknowledged by
1.	Passing an automatic signal in 'ON' position as per GR 9.02.	0000-0000	0000-0000
2.	Train running through station	00	00
3.	Guard required by motorman.	000-000	000-000
4.	Motorman has received an authority to pass a signal at danger.	0000-00	0000- 00 followed by the code to start the train.
5.	For testing the brakes.	00000	00000
6.	Protect train in rear.	000-0000	000-0000

Note : 'o' means one ring.

IndiaCode

DSR 24. Disabled Train - In the event of DMU train failing, another engine may be used to assist the disabled train, only after the motorman has certified that it is safe to be moved, and under no circumstances, a DMU train shall be used to assist a train. Since the DMU rakes are equipped with compressed air brakes, the train will be controlled by engine brakes only. The speed when hauling a disabled train must be cautious speed.

डी.एस.आर. 25. <u>डी.एम.यू. गाड़ी में अलार्म घंटी और अन्तर्संचार चेन उपकरण का संचालन</u> – आपातकाल में अन्तर संचार चेन हैण्डल यात्री द्वारा खींच दिया जाता है तो सम्बन्धित डिब्बे में एक लाल डिस्क बाहर निकलता है और विद्युत संयोग प्रत्येक ड्राइविंग कैब में स्थित अलार्म घंटी संपूर्ण विद्युत सर्किट बनाती है। अलार्म घंटी सभी कैबों में मोटरमैन को सतर्क तथा तत्काल गाड़ी रोकने के लिए लगातार बजती रहेगी। प्रचलित नियमों के अनुसार अलार्म घंटी सुनने पर मोटरमैन को अपातकालीन ब्रेक लगाने चाहिए और गाड़ी रोक देनी चाहिए। अलार्म चेन खींचने के कारणों का पता लगाने के बाद गार्ड को कैब में उपलब्ध कराये गये पोल की सहायता से सम्बन्धित डिब्बे में डिस्क पुनः लगा देना चाहिए।

डी.एम.यू. गाड़ी पर कार्यरत गाड़ी के निर्धारित उपकरणों में निम्नलिखित वस्तु समाविष्ट होंगी जिनको उसे ड्यूटी के समय में सदैव साथ रखनी होगी–

1. एक हैण्ड सिगनल लैम्प (तिरंगा टार्च 4 ड्राई सेल)
2. झंडियों का एक सेट (एक हरी दो लाल)
3. एल्यूमिनियम दूरदर्शी पाइप की दो झंडी छड़ी
4. एक प्राथमिक उपचार बाक्स
5. एक पटाखों वाला एक डिब्बा जिसमें 10 पटाखें हों
6. एक सीटी
7. एक सवारी डिब्बा चाभी
8. एक घड़ी
9. एक संचालन समय - सारणी
10. एक नियम पुस्तिका
11. एक गार्ड की मीमों पुस्तिका

IndiaCode

डी.एम.यू. गाड़ी पर कार्यरत चालक के निजी उपकरणों के निम्नलिखित वस्तुओं का समावेश होगा। जिनको उसे ड्यूटी के समय में हर समय साथ रखनी होगी-

1.	नोट बुक /दोष दूर करने वाला निर्देशिका	1
2.	संचालन समय सारणी	1
3.	सावारी डिब्बा चाबी	1
4.	हैण्ड सिगनल झण्डिया (छड़ी सहित लाल और हरी)	2 प्रत्येक
5.	हैण्ड सिगनल लैम्प (तिरंगा टार्च)	1
6.	10 पटाखों वाला एक डिब्बा	1
7.	नियम पुस्तिका	1
8.	डस्टर	1
9.	घड़ी	1

DSR 25. Working of alarm bell in inter communication chain apparatus of DMU train - When in an emergency, the inter communication chain handle is pulled by a passenger a red disc shoots out in the corresponding coach and an Electrical contact is made completing the electric circuit of the alarm bell located in each driving cab. The alarm bell will continuously ring in all the cabs warning motorman to stop the train immediately. On hearing the alarm bell, the motorman should apply the emergency brakes and stop the train as per extant rules. After ascertaining the reason for alarm chain pulling, the guard should re-set the disc in the corresponding coach with the held of the pole provided in the cab.

The following articles shall comprise the prescribed equipment of guard working on DMU train, which he must carry with him at all time while performing duty -

1. One hand signal lamp (tri-colour torch 4 dry cell)
2. One set of flags (one green 2 red).
3. Two flag sticks of aluminium telescopic pipes.
4. One First Aid Box.
5. One case containing 10 detonators.
6. One whistle
7. One carriage key.
8. One watch.
9. One working Time Table.
10. One Rule Book
11. One Guard's Memo Book.

IndiaCode

The following articles shall comprise personal equipment of motorman working on DMU train which he must carry with him at all times while performing duty:-

1.	Note Book/trouble shooting diary	1
2.	Working Time Table.	1
3.	Carriage Key	1
4.	Hand Signal flags (red & Green with sticks)	2 each
5.	Hand Signal Lamp (tri-colour Torch)	1
6.	One case containing 10 detonators.	1
7.	Rule Book.	1
8.	Duster	1
9.	Watch	1

परिशिष्ट - 'घ'

रेल व रोड वाहन के संचालन के नियम

(1) सामान्य

(क) यहां से आगे रेल रोड वाहन को आर.आर.वी. के नाम से संबोधित किया जायेगा। आर.आर.वी. एक स्वचलित वाहन है जो रेलवे ट्रैक एवं सड़क दोनों पर चल सकता है। जब यह रेल लाइन पर चलेगी तब इसे ट्रेन माना जायेगा जैसा कि ओपन लाइन पर कार्य करने के लिए सा.नि. 1.02 (58) में परिभाषित किया गया है।

(ख) आर.आर.वी. रेल पथ अनुरक्षण कार्य के लिए है। परन्तु आवश्यकता होने पर ओ.एच.ई. एवं एस. एण्ड टी. कार्यों के लिए भी उपयोग की जा सकती है।

(ग) आर.आर.वी. को सामान्यतः सड़क पर चलाया जायेगा, ट्रैक पर केवल उन सेक्शनों पर ही चलाया जायेगा जहां कोई अनुरक्षण कार्य करना हो। इसे ट्रैक पर केवल ब्लाक संरक्षण में ही चलाया जायेगा।

(घ) ट्रैक सर्किट एरिया पर आर.आर.वी. चलाने के लिए सेक्शन.इंजी. (सिगनल) द्वारा एक प्रमाण पत्र जारी किया जायेगा जो कि 6 माह तक वैध रहेगा।

(ङ) वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक एवं वरिष्ठ मंडल इंजी./सम्बन्धित शाखा अधिकारी के स्तर पर अग्रिम रूप से साप्ताहिक कार्यक्रम तैयार किया जायेगा ताकि सेक्शन सुपरवाइजर/मुख्य नियंत्रक/स्टेशन मास्टर इसके संचालन एवं अनुरक्षण कार्यक्रम से अवगत हों।

(च) कार्यरत स्टेशन मास्टर की शंटिंग आदेश के रूप में लिखित अनुमति के बिना आर.आर.वी. को रनिंग लाइन और साइडिंग/स्टेबल लाइनों के मध्य संचालित नहीं किया जायेगा।

(छ) दोहरी या अधिक लाइनों वाले सेक्शन पर आर.आर.वी को निरपवाद रूप से उचित लाइन अर्थात सही लाइन पर ही चलाया जायेगा।

(2) आर.आर.वी. का प्रभारी–

(क) आर.आर.वी. वरि.खण्ड अभि. (रेल पथ) के अधीन चलाई जायेगी, जो कि आर.आर.वी. के संचालन से सम्बन्धित सभी संरक्षा पहलुओं के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा। आर.आर.वी. को ट्रेन की तरह कार्य करते समय एवं जब 'ऑन ट्रैक'/'ऑफ ट्रैक' किया जाता है तो प्रभारी, ब्लाक लेने, ब्लाक हटाने एवं लाइन के बचाव के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा। इस बात के आश्वासन स्वरूप कि कोई लाइन फाउल नहीं कर रही है प्रभारी अपना प्राइवेट नम्बर सम्बन्धित स्टेशन को देगा एवं गेट पुस्तक में इस आशय की प्रविष्टि करेगा।

(ख) यहां से आगे आर.आर.वी. लोको पायलट को आर.आर.वी. आपरेटर कहा जायेगा और आर.आर.वी. पर कार्यरत अन्य कर्मचारी सीधे इंचार्ज के पर्यवेक्षण में कार्य करेंगे।

(ग) आर.आर.वी. इंचार्ज इस बात को सुनिश्चित करेगा कि आर.आर.वी. आपरेटर कार्य पर सजग स्थिति में है एवं वह किसी प्रकार के नशे की स्थिति में नहीं है।

(3) आर.आर.वी. आपरेटर की सक्षमता –

(क) आर.आर.वी. आपरेटर (आर.आर.वी. चालक) 'ए-3' चिकित्सा श्रेणी में फिट होना चाहिए कार्य करते समय वह अपने पास उस चश्में को दो जोड़ियां रखेगा जो उसे मेडिकल नियमानुसार पहनने आवश्यक हैं।

(ख) ट्रैफिक प्रशिक्षण के लिए आपरेटर को क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र में भेजा जायेगा और प्रधानाचार्य क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र उसे सक्षमता प्रमाण-पत्र देंगें जो 3 वर्ष के लिए वैध होगा।

(ग) प्रशिक्षण में सफल होने पर उसकी जांच की जायेगी और सक्षम पाये जाने पर उसे सम्बन्धित वरिष्ठ मण्डल अभियन्ता एवं वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा सक्षमता प्रमाण-पत्र जारी किया जायेगा जो कि 3 वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा। यह प्रमाण-पत्र आपरेटर कार्य पर रहते समय अपने साथ रखेगा तथा अधिकारियों द्वारा निरीक्षण के समय मांगने पर दिखाना होगा।

(घ) आपरेटर के पास ''स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट अधिकारी द्वारा जारी'' सड़क पर भारी वाहन चलाने का लाइसेन्स भी होना चाहिए। आर.आर.वी. प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि आपरेटर के लाइसेन्स का इश्यू तथा नवीनीकरण नियमानुसार समय पर कराया जाता है।

(ङ) आर.आर.वी. प्रभारी द्वारा आपरेटर इत्यादि का सक्षमता रिकार्ड अद्यतन रखे जायेंगे।

APPENDIX - 'D'

RULES FOR MOVEMENT OF RAIL-CUM-ROAD VEHICLES

(1) GENERAL -

(a) Rail-cum Road Vehicle herein after referred as RRV is a self propelled vehicle, which can run on railway track as well as on road. It shall be treated as a "Train" as defined in GR 1.02 (58) for the purpose of working on open line.

(b) Rail cum Road vehicle is meant for track maintenance works and may also be used for OHE and S&T works as and when essential.

(c) RRV will normally run on road, and would run on track only on the section where some maintenance work is required to be done. Its running on track shall always be under BLOCK protection only.

(d) For movement of RRV in Track circuited area, a certificate will be issued by SEE/Signal, which shall be valid for 06 months.

(e) Advance weekly programme shall be finalized at the level of Sr. DOM and Sr. DEN/Branch Officer concerned so that section supervisor/Chief Controller/Station Master is aware of such operating and maintenance schedule.

(f) RRV shall not be moved between running lines siding/stabling line (s) without the written permission of SM on duty in the form of shunting order.

(g) On double or Multiple Line Section RRV shall, invariably run on proper line, i.e. right line.

(2) INCHARGE OF RRV -

(a) The RRV shall run under the charge of the SSE/JE (P.Way) hereafter called as 'Incharge' who shall be personally responsible for all safety aspects regarding the movement of the RRV and shall be responsible for taking block, clearing the blocks, protection of line while the RRV is working as train and also when it is "on tracked" or "off tracked". After 'off tracking' the Incharge shall be personally responsible to position RRV away from the track so that it does not foul/obstruct any of the lines. As an assurance to the fact that no line is fouling, incharge will issue his private number to the Station Master concerned making entry in the gate register to this effect.

(b) The Loco Pilot of the RRV, hereafter to be called the RRV Operator, and other staff on RRV shall work under direct supervision of said Incharge.

(c) The Incharge will ensure that the RRV Operator is sober and not in the state of intoxication.

(3) COMPETENCY OF THE RRV OPERATOR -

(a) The Operator of RRV shall be fit in A-3 medical category. While on duty, he shall have with him, two pairs of such spectacles, as he is required to wear under medical rules.

(b) For transportation training the RRV Operator shall under go training/refresher at Zonal Railway Training Institute and Principal ZRTI will issue competency certificate. The competency/refresher certificate shall be valid for 3 year.

(c) On successful completion of training, he shall be examined and if found competent, shall be issued a competency certificate by the concerned Sr. DEN and Sr. DOM. The certificate shall be kept in personal custody of the Operator while on duty and be produced as and when required by the inspecting officials.

(d) The operator shall also possess valid "Heavy vehicle Driving License" for road vehicles issued by State Road Transport Officer, the Incharge of RRV shall ensure that driving license of road vehicle issued to operator of RRV is renewed from time to time, as may be required under the rules.

(e) Competency records (updated) of Operator etc shall be maintained by the Incharge.

IndiaCode

(4) संरक्षा उपकरण-

(क) आर.आर.वी. के दोनों ओर ऑटो फ्लैशर लाइट (इंजन की तरह) लगाई जायेंगी।

(ख) आर.आर.वी. में अन्तिम वाहन पर 'एल.वी. बोर्ड' या 'फ्लैशिंग टेल लैम्प' लगा होना चाहिए जिसे संचालन के समय अन्तिम वाहन पर लगाया जायेगा।

(ग) आपरेटर एवं इंचार्ज नीचे लिखे अनुसार सभी संरक्षा उपकरणों के पूर्ण एवं उपलब्ध होने के बारे में सुनिश्चित करने हेतु जिम्मेदार होंगे।

I. दो लाल एवं एक हरी हाथ झण्डी
II. दो तीन रोशनी वाली हाथ सिगनल बत्ती
III. ताले सहित दो चेन
IV. ताले सहित 2 क्लैम्प
V. दस डेटोनेटर सिगनल
VI. एक घड़ी
VII. सेक्शन का कार्य संचालन समय सारिणी (जहां आर.आर.वी. कार्यरत है)
VIII. सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका करेक्शन स्लिप सहित पूर्ण।
IX. एक चार सेल वाली फ्लैशर टार्च
X. एक पेट्रोमैक्स बत्ती
XI. एक पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन
XII. एक वाकी-टाकी
XIII. दो बैनर फ्लैग
XIV. एक प्राथमिक चिकित्सा पेटी
XV. स्किड-2
XVI. आग बुझाने के यंत्र-2

(5) संचालन के नियम–

(i) जब आर.आर.वी. को पारस्परिक (यांत्रिक) इण्टर लाकिंग वाले एक ब्लाक स्टेशन से अन्य ब्लाक स्टेशन तक ले जाना होता है-

(क) आर.आर.वी. प्रभारी आर.आर.वी. को एक ब्लाक स्टेशन से अन्य समीपवर्ती ब्लाक स्टेशन तक ले जाने के लिए दो प्रतियों में लिखित मांग पत्र स्टेशन मास्टर को देगा।

(ख) मांग पत्र प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर–

(i) सेक्शन कंट्रोलरकी अनुमति प्राप्त करेगा।

(ii) लाइन क्लियर प्राप्त करेगा और आगे बढ़ने का उचित प्राधिकार पत्र जारी करेगा। आर.आर.वी. को गाड़ी के समकक्ष मानते हुए प्रस्थान सिगनल 'ऑफ' करेगा।

(iii) आर.आर.वी. आपरेटर को मांग पत्र की एक प्रति वापस करेगा और उक्त सेक्शन के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(iv) जैसे ही आर.आर.वी. स्टेशन से प्रस्थान करेगी, रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर को टी.ई.एस. सिगनल देगा एवं सेक्शन कंट्रोलर को भी सूचित करेगा।

(ग) दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर, आगमन सिगनल ऑफ करके आर.आर.वी. को रिसीव करेगा।

(घ) आर.आर.वी. के आगमन पर प्रभारी रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ब्लाक सेक्शन क्लियर होने का प्रमाण पत्र देगा।

(ङ) इस प्रमाण पत्र को प्राप्त करने के बाद स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन बन्द करेगा एवं वह सेक्शन कंट्रोलर को भी सूचित करेगा।

(च) सा.नि. 8.01 के नियमों का पालन किया जायेगा।

(ii) ट्रैक सर्किटिंग के साथ ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउन्टर/रूट रिले इण्टर लॉकिंग/पैनल इण्टर लाकिंग (पूर्ण ब्लाक पद्धति अथवा स्वचल ब्लाक पद्धति) वाले सेक्शन/स्टेशन पर आर.आर.वी. का संचालन–

(क) जब आर.आर.वी. को किसी ट्रैक सर्किटिंग के साथ ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउण्टर/रूटरिले इण्टर लाकिंग/पैनल इण्टर लाकिंग वाले स्टेशन से चलाया/रिसीव किया जायेगा तो उसका संचालन पेपर लाइन क्लियर (पी.एल.सी.) के द्वारा किया जायेगा।

(ख) स्टेशन पर जिस लाइन पर आर.आर.वी. को स्टेबल किया जाता है, उसे ब्लाक माना जायेगा, एवं उस लाइन के साफ होने को स्टेशन मास्टर स्वयं सुनिश्चित करेगा।

IndiaCode

(4) SAFETY EQUIPMENTS -

(a) Auto flasher lights (like locomotives) shall be provided on both sides of RRV.

(b) RRV shall have a LV board and Flashing Tail Lamp, which shall be displayed in the rear during movement.

(c) The Operator and Incharge of RRV shall be responsible for ensuring that the essential safety equipments are complete and available in RRV in working order as listed below-

I. Two Red one green H.S. Flag.
II. Two Tri-Colour H.S. Lamps.
III. Two Chains with pad locks.
IV. Two Clamps with pad locks.
V. Ten fog signals.
VI. One Watch
VII. Copy of the Working Time Table of the section where RRV is working.
VIII G & SR book with update with amendment slips.
IX. One four cell flasher light torch.
X. One petromax lamp.
XI. One portable field telephone.
XII. One walkie-talkie.
XIII. Two banner flags.
XIV. One first Aid Box.
XV. Skids - 02
XVI. Fire extinguisher - 02

IndiaCode

(5) RULES FOR OPERATION -

(1) When the RRV is to be moved from one Block Station to another Block Station with conventional (mechanical) interlocking

(a) The Incharge of RRV shall give the requisition in writing, in duplicate, to the SM for the movement of RRV from one block Station to an adjoining Block Station.

(b) On receipt of the requisition SM Shall -

i. Obtain the permission of Section Controller.
ii. Obtain Line Clear and issue Proper Authority to Proceed, take 'Off' dispatch signals treating RRV at par with a Train.
iii. Return one copy of the requisition, and issue Caution order for the section, to the RRV Operator.
iv. Give TES signal to the SM of receiving station as soon as the RRV leaves the station and also advise the Section Controller.

(c) The SM at the other end of the Block section shall receive the RRV by taking 'Off' Reception signals.

(d) On arrival of RRV, the Incharge of RRV shall issue a certificate for the clearance of the Block Section to the Station Master of the receiving Station.

(e) After the receipt of this certificate, the Station Master shall close the block section. He shall also inform the Section Control.

(f) Rules under GR 8.01 shall be followed.

(II) Movement of RRV on section/stations with track circuiting/block proving with axle counter/RRI/Panel interlocking (Absolute or Automatic Block System).

(a) When RRV is to be dispatched from or received at a station with track circuiting/block proving axle counter/RRI/Panel interlocking, such movement in the block section would be done on PLC.

(b) The line on which the RRV is stabled at a station would be treated as under block and clearance of such line would be ensured by the SM through physical verification.

(iii) 'ऑन ट्रैकिंग एवं ऑफ ट्रेकिंग' के लिए निर्देश–

(क) आर.आर.वी. पर ''ऑन ट्रैकिंग'' एवं ''ऑफ ट्रैकिंग'' की अनोखी सुविधा है।

(ख) ब्लाक सेक्शन में आर.आर.वी. को 'ऑन ट्रैक' या 'ऑफ ट्रैक' केवल कर्मचारी वाले समपार फाटक से की जायेगी जहां पर टेलीफोन की सुविधा उपलब्ध हो। यह कार्य केवल ब्लाक प्रोटेक्शन में ही किया जायेगा।

(ग) यह कार्य जहाँ तक सम्भव हो 10 मिनट में किया जायेगा।

(घ) जब आर.आर.वी. को ब्लाक सेक्शन में आन ट्रैक करना हो – आर.आर.वी. प्रभारी उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को अग्रिम रूप से संदेश संख्या सहित लिखित मांग पत्र देगा जो टेलीफोन की सुविधा वाले उस समपार फाटक से जुड़ा हो जहां से आर.आर.वी. को 'ऑन ट्रैक' किया जाना हो। साथ ही निम्नलिखित विवरण भी दिया जायेंगे–

(i) उस गेट का नम्बर एवं कि.मी. जहां से आर.आर.वी. को ''ऑन ट्रैक'' करना है।

(ii) आर.आर.वी. को ''ऑन ट्रैक'' करने का अनुमानित समय।

(iii) ब्लाक की अनुमानित अवधि।

(iv) गेट नम्बर एवं कि.मी. जहां पर आर.आर.वी. को ''ऑफ ट्रैक'' करना हो अथवा वह स्टेशन जहां आर.आर.वी. ब्लाक सेक्शन क्लियर करेगी।

टिप्पणी – कार्य स्थल वाले ब्लाक सेक्शन में कोई समपार फाटक न होने की स्थिति में पिछले ब्लाक सेक्शन के समपार फाटक पर ''ऑन ट्रैकिंग'' की जायेगी और उस समपार फाटक से अगले स्टेशन तक ब्लाक लिया जायेगा। उक्त ब्लाक स्टेशन पर आने के बाद ब्लाक हटाया जायेगा और अपेक्षित ब्लाक सेक्शन (जिसमें कार्य करना है) में प्रवेश करने के लिए नया ब्लाक प्रभारी द्वारा लिया जायेगा।

(ङ) जैसे ही आर.आर.वी. नामित समपार फाटक पर (टेलीफोन एवं कर्मचारी वाले) ''ऑन ट्रैकिंग'' के लिए तैयार हो, आर.आर.वी. प्रभारी गेट टेलीफोन के द्वारा स्टेशन मास्टर से ब्लाक के लिए (ऑन ट्रैकिंग हेतु) अपने लिखित मांग पत्र की संदेश संख्या का उल्लेख करते हुए ब्लाक देने के लिए अनुरोध करेगा साथ ही गेट मैन की किताब से प्राइवेट नम्बर भी देगा।

(च) आर.आर.वी. इंचार्ज के द्वारा इस आशय की इन्ट्री सम्बन्धित गेट की ''गेट लाग बुक'' में की जायेगी। आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा। गाड़ियों के आने जाने की स्थिति के अनुसार सेक्शन कंट्रोलर अपने प्राइवेट नम्बर के साथ ब्लाक की अनुमति प्रदान करेगा। सेक्शन कंट्रोलर से ब्लाक की अनुमति मिलने के बाद, स्टेशन मास्टर ब्लाक सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान कर ब्लाक की सूचना देगा। तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर ब्लाक लागू करने के लिए आर.आर.वी. के प्रभारी को प्राइवेट नम्बर सहित सूचित करेगा।

(छ) जहां समपार फाटक केबिन से जुड़ा हो वहां प्रभारी और केबिन मैन/केबिन मास्टर/केबिन एस.एम. के बीच सूचनाओं का आदान-प्रदान किया जायेगा, जो कि स्टेशन मास्टर से सूचनाओं का आदान-प्रदान करेंगे और प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत स्टेशन मास्टर के निर्देशों का पालन करेंगे।

(ज) दोहरी लाइन सेक्शन पर दोनों स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि दोनों ओर से कोई गाड़ी संचलन में नहीं है। तब स्टेशन मास्टर अपने प्राइवेट नम्बर सहित ब्लाक लागू करने के लिए (यातायात की दिशा के अनुसार नामित लाइन पर) आर.आर.वी. प्रभारी को सूचित करेगा।

(झ) प्राइवेट नम्बर के साथ स्टेशन मास्टर की अनुमति प्राप्त होने पर प्रभारी आर.आर.वी. को 'ऑन ट्रैक' करने की प्रक्रिया आरम्भ करेगा एवं स्टेशन मास्टर की अनुमति के अनुसार दोहरी लाइन पर यातायात के दिशा के अनुसार ही आर.आर.वी. को ऑन ट्रैक करना सुनिश्चित करेगा।

(ञ) आर.आर.वी. 'ऑन ट्रैक' होने के पश्चात इंचार्ज, स्टेशन मास्टर को आर.आर.वी. के 'ऑन ट्रैक' होने एवं दोहरी लाइन पर बगल वाली लाइन के साफ होने की सूचना प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के साथ देगा तथा गेट लॉग रजिस्टर में इसकी इन्ट्री करेगा। तत्पश्चात् दूसरी लाइन पर रेल संचालन प्रारम्भ किया जा सकेगा। 'ऑन ट्रैक' करते समय फ्लेशर लाइट 'ऑन' रखी जायेगी।

(ट) 'ऑन ट्रैकिंग' की सूचना मिलने एवं प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान होने पर दोहरी लाइन सेक्शन पर स्टेशन मास्टर दूसरी लाइन पर सामान्य रेल संचालन प्रारम्भ करेगा।

(ठ) जैसे ही ब्लाक की स्वीकृति दी जाती है ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर वही सावधानियां बरतेगा जो ट्रैफिक ब्लाक के लिए बरती जाती है।

(i) टोकन रहित इकहरी लाइन सेक्शन पर स्टेशन मास्टर एस.एच. ''चाबी'' निकाल लेगा।

(III) Instruction for "Intermediate On Tracking and Off Tracking"

(a) RRV has an unique facility of "On Tracking" and "Off Tracking" of the vehicle.

(b) "On tracking" or "Off tracking" of RRV in the block section shall be done under block protection only from a manned level crossing gate provided with telephone.

(c) This operation must be completed within 10 minutes period as far as possible.

(d) When RRV is to be "On Tracked" in the block section - The Incharge of RRV shall give in advance a written requisition with message No. to the Station Master of the station connected to the gate with telephone from which RRV is to be 'on tracked' with following particulars.

(i) The level crossing gate No., Km at which he desires to 'On track' the RRV.

(ii) Approximate time for 'ON' tracking the RRV

(iii) Approximate duration of block.

(iv) Level crossing gate No. and Km at which RRV shall 'Off Track' or the station at which the RRV will clear the block section.

Note - If there is no level crossing gate in the block section where the site of work is situated 'On Tracking' shall be done at the level crossing of Block section in rear and accordingly block shall be taken by the Incharge RRV at such Level Crossing of Block section in rear and accordingly block shall be taken by the Incharge RRV at such Level Crossing from the Station in advance. On arrival at the said Block station, the Block shall be cleared. And, for entering in the next required Block Section, fresh block shall be obtained by the Incharge.

(e) As soon as the RRV is ready for 'On Tracking' at the nominated manned level crossing provided with telephone, the Incharge of RRV shall request for block (for the purpose of 'On Tracking') on Gate telephone to the SM with reference to his message number of the requisition for block and also give the private number from the Gateman's private number sheet.

(f) Such entry shall be made by the Incharge personally in the Gate Log Register of the Level Crossing concerned. On duty Station Master shall inform the Section Controller. According to the train movement Section Controller shall grant permission with his private number to impose the block. After obtaining the permission of the block from the Section Controller the Station Master shall inform the SM at the other end of the Block Section under exchange of Private numbers. There after the Station Master on duty shall give the private number to Incharge of RRV for the imposition of Block.

(g) Where the gate is connected with a cabin, such exchange of information would be between the Incharge and the Cabinman/Cabin Master/Cabin ASM, who in turn shall exchange information with the SM and shall act on the instruction of the SM under exchange of private number.

(h) On double line section both station Masters shall also ensure that no train is in movement from either direction. The Station Master will inform the Incharge/RRV quoting his private number for imposition of Block nominating the line on which the RRV should be 'On tracked' (as per the due direction of the traffic).

(i) On receipt of such permission supported with the private number of the Station Master, the Incharge of RRV shall start the process of On tracking of the RRV. On double line, he shall ensure that the RRV is On Tracked on the line as per the due direction of traffic in accordance with Station Master's permission.

(j) After the RRV has been 'On Tracked', the Incharge of RRV shall inform the SM with exchange of private number and entry in gate log register that the RRV has been 'On tracked' and on double line that the adjacent line is clear so that train movement can be started on other direction. During the 'ON' tracking procedure, the flasher light shall be switched 'ON'.

(k) On receipt of such information and exchange of private number regarding On Tracking on double line sections, Station Master will resume normal movement on the other line.

(l) As soon as the Block is granted, the on duty SM shall take the precautions as observed while granting traffic blocks and -

(i) On token less single line section, Station Master shall extract the SH key.

(ii) टोकन प्रणाली वाली इकहरी लाइन पर स्टेशन मास्टर टोकन निकालकर ब्लाक क्लियर होने तक उसे अपने पास रखेगा।

(ii) दोहरी लाइन खण्ड जहां पर एस.जी.ई. लाक एण्ड ब्लाक उपकरण लगाये गये हैं दोनों सिरे के स्टेशन मास्टर कम्प्यूटेटर को टी.ओ.एल. की स्थिति में ब्लाक क्लियर होने तक रखेंगे तथापि गलत लाइन का कम्प्यूटेटर 'लाइन क्लोज' स्थिति में रखा जा सकता है बशर्ते आर.आर.वी. प्रभारी ने समीपवर्ती लाइन का क्लीयरेन्स दे रखा हो।

(iii) दोहरी लाइन खण्ड जहां ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउन्टर उपकरण लगे हों, दोनों ओर के स्टेशन मास्टर एल.सी.वी. चाभी बाहर निकाल लेंगे एवं ब्लाक क्लियर होने तक अपने पास रखेंगे तथापि गलत लाइन की एल.सी.वी. चाभी ब्लाक उपकरण में लगाई जायेगी यदि आर.आर.वी. प्रभारी ने समीपवर्ती लाइन का क्लीयरेन्स दे रखा हो।

(ड) <u>जब ब्लाक सेक्शन में आर.आर.वी. को ऑफ ट्रैक किया जाना हो</u>–

(क) 'आर.आर.वी. ऑफ ट्रैकिंग' से पहले उसका प्रभारी नामित समपार फाटक के टेलीफोन से (स्टेशन पर दिये गये मांग पत्र के अनुसार) स्टेशन मास्टर से 'ऑफ ट्रैकिंग' की अनुमति लेने के लिए अपना प्राइवेट नम्बर देगा।

(ख) जहां समपार केबिन से जुड़ा हो वहां प्रभारी एवं केबिन मैन/केबिन मास्टर/केबिन ए.एस.एम. के बीच सूचनाओं का आदान–प्रदान किया जायेगा इसके बाद केबिन मैन/केबिन मास्टर/केबिन ए. एस.एम. स्टेशन मास्टर से सूचनाओं का आदान–प्रदान करेंगे और प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के तहत स्टेशन मास्टर के निर्देशों का पालन करेंगे।

(ग) दोहरी लाइन पर 'ऑफ ट्रैक' की अनुमति से पहले स्टेशन मास्टर समीपवर्ती लाइन को ब्लाक करेंगे, यह सुनिश्चित करने के बाद कि दोहरी लाइन सेक्शन पर किसी भी दिशा में कोई आवा–जाही नहीं है स्टेशन मास्टर अपना प्राइवेट नम्बर देते हुए आर.आर.वी. इंचार्ज को 'ऑफ ट्रैकिंग' की अनुमति देगा।

(घ) 'ऑफ ट्रैकिंग' प्रक्रिया के दौरान फ्लैशर लाइटों को ऑन की स्थिति में रखा जायेगा।

(ङ) जैसे ही आर.आर.वी. को 'ऑफ ट्रैक' करके समपार फाटक से हटाया जाता है एवं समीप की लाइन का उल्लंघन नहीं है तो आर.आर.वी. प्रभारी, ट्रैक की क्लीयरेन्स एवं ब्लाक हटाने के सम्बन्ध में सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर देगा। स्टेशन मास्टर ब्लाक की क्लियरेन्स के सम्बन्ध में प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान के तहत सेक्शन कंट्रोलर और ब्लाक सेक्शन के समीपवर्ती स्टेशन को भी सूचित करेगा।

(च) जिस नामित समपार फाटक पर आर.आर.वी. को 'ऑफ ट्रैक' किया जाना हो यदि वहां का टेलीफोन खराब हो तो टेलीफोन सुविधा वाले अगले कर्मचारी युक्त समपार फाटक पर 'ऑफ ट्रैक' किया जायेगां

(छ) "ऑन ट्रैकिंग/ऑफ ट्रैकिंग" के दौरान गेटों को खुली स्थिति में रखा जायेगा एवं गेटमैन द्वारा गेट खोले जाते समय नियमानुसार अपनाई जाने वाली सावधानियों/प्रक्रिया का पालन किया जायेगा।

(ज) 'ऑफ ट्रैकिंग' के पश्चात चलने वाली पहली गाड़ी को पी.एल.सी. पर चलाया जा सकता है।

(IV) <u>स्टेशन सेक्शन में "ऑन ट्रैकिंग/ऑफ ट्रैकिंग" करना–</u>

(क) जब स्टेशन सेक्शन के भीतर किसी समपार फाटक पर आर.आर.वी. को "ऑन ट्रैक या ऑफ ट्रैक" किया जाना हो तो ऐसा केवल उस समपार फाटक पर ही किया जायेगा जहां टेलीफोन की सुविधा उपलब्ध हो।

(ख) ऐसी "ऑन ट्रैकिंग/ऑफ ट्रैकिंग" सहायक स्टेशन मास्टर की अग्रिम लिखित अनुमति से ही की जायेगी।

(ग) "ऑन ट्रैकिंग" केवल नामित लाइन पर ही की जायेगी, जिसे "ऑन ट्रैकिंग" प्रक्रिया शुरू होने के साथ ही ब्लाक माना जायेगा।

(घ) "ऑन ट्रैकिंग/ऑफ ट्रैकिंग" के लिए गेट खोलने से पहले गेट खोलने सम्बन्धी सभी नियमों का पालन किया जायेगा।

(ङ) "ऑन ट्रैकिंग/ऑफ ट्रैकिंग" के सम्बन्ध में आर.आर.वी. प्रभारी केबिन की लाग बुक में प्रविष्टि करेंगे और यह प्रविष्टि भी करेंगे कि समीपवर्ती लाइनों पर कोई बाधा नहीं है।

(ii) On single line Token territory, Station Master shall extract the token and keep it till the removal of block.

(iii) On double line where SGE Lock and Block instruments are provided, the Station Masters or both stations at either end shall turn the commutator directly to TOL position till the block has been removed. However, commutator of wrong line can be brought to line closed position provided Incharge of RRV has given the clearance of adjacent line.

(iv) On double line where block proving Axle counter instrument are provided, the Station Masters of both stations at either and shall take out LCB Key. The LCB key shall be kept with SM till the block has been removed. However the LCB key of wrong line can be put in the block instrument provided SSE/JE (P.Way) incharge or RRV has given the clearance of adjacent line.

(m) <u>When RRV is to be 'Off Tracked' in block section</u> -

(a) Before off tracking or RRV, Incharge RRV shall advise the Station Master concern for off tracking and give his private number, to the SM from the nominated (as per the requistion given at the station) level crossing gate telephone.

(b) Where the gate is connected with a cabin, such exchange of information would be between the Incharge RRV and the Cabinman/Cabin Master/Cabin SM, who in turn shall exchange information with the SM and shall act on the instructions of the Station Master under exchange of private numbers.

(c) On double line section Station Master shall block the adjacent line also before permitting the RRV to be 'off tracked'. After ensuring that no train is in movement on other direction on double line section Station Master shall give his private number to the incharge/RRV confirming his permission to 'off track' the RRV.

(d) During off tracking procedure the flasher lights shall also be switched on.

(e) As soon as the RRV is off tracked' and comes out of level crossing gate and not fouling adjacent track. Incharge RRV shall give the private number to concerned Station Master for clearance of track as well as for removal of block. Station Master will inform the section controller and adjoining station of the block section under exchange of private numbers regarding the clearence of the block.

(f) If the gate telephone of the nominated gate where the RRV is to be 'Off Tracked has become defective, the RRV shall be "Off tracked' at the next manned level crossing gate equipped with telephone.

(g) During the "On tracking" and "Off tracking" the position of the Gates would be treated as open and precautions/procedure for opening of gates as per rules will be followed by the Gateman.

(h) After 'Off tracking', first train may be worked on PLC.

(IV) <u>'On Tracking'/Off tracking' in station section</u> -

(a) When RRV is to be 'On Tracked' or Off Tracked' at a level crossing gate within station section, the same shall be done only at manned gate provided with telephone.

(b) Such 'On Tracking/off' Tracking' Shall always be done with prior written permission of the SM.

(c) "On Tracking" shall be done only on the nominated line, which shall be treated as blocked once the "On tracking" operation has started.

(d) The gate shall be opened for 'On Tracking/off tracking' after fulfilling all the conditions for opening of the gate.

(e) Incharge shall make entries in the Cabin Log Resister regarding "On Tracking/Off Tracking" and confirmation that adjacent lines are clear of obstruction.

(च) केबिन की लाग बुक में आर.आर.वी. प्रभारी द्वारा इस आशय की प्रविष्टि, कि आर.आर.वी. "ऑफ ट्रैक" की जा चुकी है और सभी लाइनों पर किसी प्रकार का अवरोध नहीं है, आर.आर.वी. नामित लाइन पर (लाइन नम्बर लिखा जाये) "ऑन ट्रैक" की जा चुकी है और अन्य सभी लाइनों पर किसी प्रकार का अवरोध नहीं है, के बाद ही गेट मैन/केबिन मैन/केबिन मास्टर गेट को बन्द करेंगे।

(छ) केबिन मैन/गेट मैन/केबिन मास्टर/केबिन एस.एम. द्वारा प्राइवेट नम्बरों के आदान–प्रदान से तत्सम्बन्धी सूचना मिलने के बाद ही स्टेशन मास्टर सामान्य संचालन प्रारम्भ करेंगे।

(6) विफलतायें एवं दुर्घटनायें–

(क) आर.आर.वी. की दुर्घटना को श्रेणी के अनुसार ट्रेन दुर्घटना माना जायेगा और लागू नियमों के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।

(ख) ब्लॉक सेक्शन में विफलता के मामले में प्रभारी खराब आर.आर.वी. को धकेलते हुए समीपवर्ती स्टेशन या समपार फाटक तक ले जाने का निर्णय ले सकता है बशर्ते कि ब्रेक पावर ठीक स्थिति में है।

(ग) ब्रेक डाउन की स्थिति में, सा.नि. 6.03 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार आर.आर.वी. का बचाव किया जायेगा।

(7) (क) सम्पूर्ण संचार साधनों के खराब होने के दौरान इकहरी लाइन पर आर.आर.वी. को प्रभावित खण्ड के अगले स्टेशन से सम्पर्क करने एवं संचार प्रारम्भ करने के लिए भेजा जा सकता है।

(ख) दुर्घटना के समय आर.आर.वी. को राहत गाड़ी के रूप में प्रयोग किया जा सकता है।

(ग) दुर्घटना के समय या सम्पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर, स्टेशन मास्टर आर.आर.वी. प्रभारी को, जहां आर. आर.वी. उपलब्ध है सूचित करेगा।

उत्तर मध्य रेल पर आर.आर.वी. के वर्तमान मुख्यालय/डिपो की सूची निम्नवत है–

क्र.सं.	इलाहाबाद मण्डल	झांसी मण्डल	आगरा मण्डल
1	चुनार जं.	झांसी	आगरा
2	मिर्जापुर	ललितपुर	कोसी कला
3	भरवारी		
4	खागा		
5	फतेहपुर		
6	कानपुर सेन्ट्रल–2		
7	फफूँद		
8	इटावा		
9	शिकोहाबाद		
10	टूण्डला		
11	हाथरस जं.		
12	अलीगढ़ जं.		
13	खुर्जा जं.		

IndiaCode

(f) The gateman/Cabinman/Cabin Master/Cabin SM shall close the gate only after the Incharge has confirmed in the cabin log register that the RRV has been "Off Tracked" and all lines are free of obstructions that the RRV has been "On tracked" on the nominated line (line No. to be entered) and that adjacent lines are free of obstruction.

(g) Station Master shall resume normal operation after this has been confirmed by the Cabinman/ Gateman/Cabin Master/Cabin SM under exchange of private number.

(6) FAILURES AND ACCIDENTS -

(a) Accidents involving RRV shall be treated as train accidents under the appropriate class and action should be taken as per rules in force.

(b) In case of failure of RRV in block section, the incharge may decide to push the disabled RRV to the nearest station or level crossing gate in consultation with SM concerned provided the brake power is in good condition.

(c) In the event of break down, RRV shall be protected under GR 6.03 & S.R. there under.

(7) (a) During total interruption of communications on single line the RRV may be sent to open communication for establishing contact with the Station Master of the block station at the other end of the affected block section.

(b) Rail-cum-Road vehicle may be utilized as a relief train during accidents.

(c) The Station Master, where RRV is located shall advise the Incharge of the RRV at the time of accident/Total interruption of communication.

IndiaCode

The location of Rail-cum-Road vehicles on NCR are given below :-

S.No.	Allahabad Division	Jhansi Division	Agra Division
1	Chunar Jn	Jhansi	Agra
2	Mirzapur	Lalitpur	Kosikalan
3	Bharwari		
4	Khaga		
5	Fatehpur		
6	Kanpur Central-2		
7	Phaphund		
8	Etawah		
9	Shikohabad Jn		
10	Tundla Jn		
11	Hathras Jn		
12	Aligarh Jn		
13	Khurja Jn		

परिशिष्ट – ङ

घाट नियम

स.नि.घा.1 <u>घाट नियम</u> – गहरे ढाल वाले खण्डों पर संचनल के लिए सहायक नियमों को घाट नियमों के रूप में पढ़ा जायेगा और जिन खण्डों पर यह लागू हो उन्हें घाट खण्ड कहा जायेगा।

स.नि.घा. 2

(क) यह नियम उत्तर मध्य रेलवे के निम्नलिखित खण्ड पर लागू होते हैं –
इलाहाबाद मण्डल – चुनार – चोपन।

<u>टिप्पणी–</u>

1. मण्डल रेल प्रबन्धक अपने मण्डल पर घाट खण्डों पर प्रचलित स्थानीय विशेषताओं के सम्बन्ध में विशेष अनुदेश जारी करेंगे।
2. 200 में 1 से अधिक गहरे छोटे ढाल वाले खण्डों पर गाड़ियों के संचालन के लिए मण्डलों द्वारा स्टेशन संचालन नियमों/संचालन अनुदेशों में विशेष अनुदेश शामिल किये जायेंगे। ये अनुदेश सामान्य एवं सहायक/घाट नियमों के अनुरूप होने चाहिए।

(ख) दूसरे सभी सहायक नियम, घाट खण्डों के संचालन पर लागू होते हैं। केवल उन्हें छोड़कर जिनमें घाट नियमों द्वारा संशोधन किया गया हो अथवा हटा दिया गया हो।

(ग) <u>सक्षमता प्रमाण–पत्र</u> – निम्नलिखित कर्मचारी जिनका रेल संचालन से सीधा सम्बन्ध है घाट नियमों में अवश्य योग्यता प्राप्त करें और जब तक उनके कार्यकारी अधिकारी द्वारा इन्हें सक्षमता प्रमाण–पत्र नहीं दिया जाता, वे घाट खण्डों पर कार्य भार नहीं सम्हालेंगे।

1. लोको पायलट/सहायक लोको पायलट
2. शंटर
3. ट्रेन नियंत्रक
4. स्टेशन मास्टर और यार्ड मास्टर
5. गार्ड
6. शंटिंग जमादार/शंटिंग मास्टर
7. लीवरमैन, केबिनमैन, केबिन मास्टर
8. कांटे वाले और शंटमैन

सक्षमता प्रमाण पत्र केवल तीन वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा।

(घ) शंटर या लोको पायलट को घाट खण्डों पर मार्ग की जानकारी प्राप्त करने की अनुमति देने से पहले उसे घाट नियमों में योग्यता प्राप्त करनी चाहिए।

(ङ) घाट सेक्शन की जानकारी प्राप्त करने के पश्चात किसी लोको पायलट को स्वतंत्र रूप से काम करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक लोको निरीक्षक उसके साथ यात्रा करके यह घोषित न कर दे कि लोको पायलट को खण्ड की जानकारी है।

(च) <u>सक्षमता प्रमाण पत्र</u> – सहायक मण्डल परिचालन प्रबंधक को निम्नलिखित फार्म में सक्षमता प्रमाण पत्रों की जांच करने, उन्हें जारी करने, और उनका नवीनीकरण करने का अधिकार है।

उत्तर मध्य रेलवे

मैं अधोहस्ताक्षरी एतद्द्वारा यह प्रमाणित करता हूँ कि ..... ने उत्तर मध्य रेलवे के लिए एकीकृत घाट नियमों में दिये गये, गहरी ढलान वाले खण्डों पर गाड़ियां चलाने से सम्बन्धित सहायक नियमों में परीक्षा पास कर ली है।

.....
(मण्डल अधिकारी का पद नाम)

<u>टिप्पणी</u> – वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक 'समूह घ' के कर्मचारियों के मामले में सक्षमता प्रमाण–पत्रों की जांच करें, उन्हें जारी करने तथा उनका नवीनीकरण करने के लिए प्रवर अधीनस्थ कर्मचारियों को नामित कर सकते हैं।

IndiaCode

APPENDIX - 'E'

GHAT RULES

SRG 1. Ghat Rules - The subsidiary Rules for working on sections having steep gradients may be referred to as Ghat Rules and the sections to which they apply as Ghat Sections.

SRG 2.

(a) These Rules apply to the following sections of North Central Railway :-

Allahabad Division Chunar - Chopan

Note : -

(i) Divisional Railway Manager shall issue special instructions for local features prevailing on Ghat Sections over their Divisions.

(ii) Divisions shall embody special instructions in SWRs/ working instructions for working trains sections having short grades steeper than 1 in 200. These instructions should be consistent with general & subsidiary/Ghat Rules.

(b) All other subsidiary Rules apply to the working of Ghat Sections, except those modified or superseded by the Ghat Rules.

(c) Certificate of Competency - The under noted staff, who are directly concerned with train movements, must qualify and shall not assume duties on graded sections until they are granted a certificate of competency by their executive officers.

1. Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots.
2. Shunters
3. Train controllers
4. Station Masters and yard Masters
5. Guards
6. Shunting Jamadars/shunting Master
7. Leverman/Cabinman and Cabin Masters
8. Pointsmen/Porters/Shuntmen

The certificate of competency shall be valid for a period of three years only.

(d) A shunter or a Loco Pilot, before being allowed to learn road on Ghat Sections, should qualify in Ghat Rules.

(e) A Loco Pilot on having learnt the Ghat Section will not be allowed to work independently, unless a Loco Inspector after travelling with him, declares the Loco Pilot conversant with the section.

(f) Certificate of Competency- Asst. Operating Manager are authorised to examine, issue and renew certificates of competency in the following form.

North Central Railway

I, The undersigned, hereby certify that Sri.....has passed the examination in Subsidiary Rules for working sections with steep gradient contained in unified Ghat Rules for the North Central Railway.

.....

(Designation of Divl. Officer)

NOTE : Sr. Divisional Operations Manager may nominate Senior subordinates to examine, issue and renew certificate of competency in respect of class IV staff.

IndiaCode

ब्रेक

स.नि.घा.3 निर्वात/एयर ब्रेकें – निर्वात/एयर ब्रेकें सम्बन्धी नियमों को अन्य प्रचलित निर्वात/ब्रेक सम्बन्धी नियमों के साथ पढ़ा जाये।

स.नि.घा.4 इंजन ब्रेकें – घाट खण्ड पर चलने वाले प्रत्येक इंजन में स्वचल निर्वात/एयर ब्रेकें अवश्य लगायी जायें जो अच्छी तरह चालू हालत में हों और उसमें स्वतः ब्रेक लगनी चाहिए चाहे वह निर्वात एयर ब्रेक द्वारा हो या वायु ब्रेक द्वारा। सभी इंजनों के "हैण्ड ब्रेक" ठीक चालू हालत में अवश्य होने चाहिए।

स.नि.घा.5 वाहनों के ब्रेक – घाट सेक्शन पर संचालित की जाने वाली गाड़ियों को पूर्णतः वैक्यूम/एयर ब्रेक युक्त होनी चाहिए।

स.नि.घा.6 हैण्ड ब्रेकें – पाउडर यानों के अतिरिक्त गाड़ी के सभी माल वाहनों पर ऐसे पेंच (स्क्रू) ब्रेक या हाथ लीवर ब्रेक लगाये जाने चाहिए जिसे कसा जा सके।

स.नि.घा.7 गाडी चलाने से पहले गाडी परीक्षण – गाड़ी प्रस्थान करने से पहले इस सम्बन्ध में दिये गये विशेष निर्देशों के अनुसार गाड़ी परीक्षक/लोको पायलट तथा गार्ड गाड़ी के प्रत्येक डिब्बे के वैक्युम/एयर ब्रेकों की जांच इस सम्बन्ध में दिये गये विशेष अनुदेशों के अनुसार करेंगे।

स.नि.घा.8 इंजन और पिछले ब्रेकयानों में निर्वात/एयर प्रेशर – इंजन और पिछले ब्रेकयान के गेज पर निर्वात/एयर प्रेशर निम्नलिखित न्यूनतम मात्रा में दर्ज होनी चाहिए –

क्र. सं.	विवरण	इंजन में		पिछले ब्रेकवान में	
		एफ.पी.	बी.पी.	एफ.पी.	बी.पी.
(i)	मेल, एक्सप्रेस तथा सवारी गाड़ियों पर	6 किग्रा/सेमी^{2}	5 किग्रा/सेमी^{2}	5.8 किग्रा/सेमी^{2}	4.8 किग्रा/सेमी^{2}
(ii)	मालगाड़ी – किग्रा/सेमी^{2} जब भार 40 एयर ब्रेक वाले 8 पहिया माल डिब्बा तक सीमित हो	—	5 किग्रा/सेमी^{2}	—	4.8 किग्रा/सेमी^{2}
(iii)	मालगाड़ी – किग्रा/सेमी^{2} जब भार 40 एयर ब्रेक वाले 8 पहिया माल डिब्बा से अधिक हो	—	5 किग्रा/सेमी^{2}	—	4.7 किग्रा/सेमी^{2}

(ख) सवारी/मालगाड़ी के इंजन/ब्रेकवान में निर्वात स्तर का मानक –

(i) इंजन एवं ब्रेकवान में कम से कम निर्वात स्तर –

कार्य का प्रकार	इंजन	ब्रेकवान	औसत
मेल/एक्सप्रेस गाड़ी में	53	47	50
सवारी गाड़ी में	50	44	47
मालगाड़ी में	46	38	42

(ii) जब यात्री डिब्बा गाड़ी आरम्भ में सवारी गाड़ी तथा फिर क्रमशः एक्सप्रेस सेवा के तौर पर चलाई जाती है तो निर्वात स्तर ऐसी गाड़ी में मेल/एक्स. के निर्धारित स्तर का होगा–

IndiaCode

BRAKES

SRG 3. Vacuum/Air Brake - Rules on the Vacuum/Air Brake are to be read in conjunction with other extent Vacuum/Air Brake Rules.

SRG 4. Engine Brakes - Every engine working on Ghat Section must be fitted with the automatic vacuum/air brake in good working order and must be itself braked either by the vacuum brake or air brake. The hand brake of all engines must be in proper working order.

SRG 5. Vehicle Brakes - Train running on Ghat Section must be vacuum/air braked throughout.

SRG 6. Hand Brakes - All goods vehicles on a train except powder vans must be fitted with a screw brake or hand lever brake capable of being fastened down.

SRG 7. Examination of Train before Starting - The train examiner, Loco Pilot and Guard must test the vacuum/Air brake of each train before its departure according to the Special instructions laid down in this behalf.

SRG 8. Minimum Vacuum/Air Pressure on the Engine and in Rear Brakeans-

(a) Minimum air pressure in engine and rear brakevan of Passenger and Goods trains at the time of starting a train.

	Particulars	On Engine		On rear brakevan	
		FP	BP	FP	BP
(i)	On Mail, Express and Passenger train	6 Kg/Cm^2	5 Kg/Cm^2	5.8 Kg/Cm^2	4.8 Kg/Cm^2
(ii)	On Goods train Kg/cm2 with load up to 40 air braked 8 wheeler wagons.	---	5 Kg/Cm^2	---	4.8 Kg/Cm^2
(iii)	On goods trains with more than 40 air braked 8 wheeler wagons.	---	5 Kg/Cm^2	---	4.7 Kg/Cm^2

(b) Standardization of vacuum level in engine and brakeven of passenger and goods trains :-

(i) Minimum level or vacuum in engine and brakevan :-

Type of Service	Engine	Brakevan	Average
M/E	53	47	50
Passenger	50	44	47
Goods	46	38	42

(ii) Whenever a coaching train runs initially on passenger and subsequently on express services, vacuum levels on such rakes will be maintained as those prescribed on M/E trains.

ब्रेक के सम्बन्ध में गाड़ी कर्मचारियों की जिम्मेदारी

स.नि.घा.9 लोको पायलट द्वारा निर्वात / एयरब्रेकों की जांच – प्रारम्भिक स्टेशनों से चलने से पहले और प्रत्येक ऐसे स्टेशनों पर जहां कोई वाहन जोड़ा या काटा जाता है और गहरी ढलान पर उतराई से पहले भी लोको पायलटों को अपनी तसल्ली अवश्य कर लेनी चाहिए कि पूरी गाड़ी पर निर्वात / एयर ब्रेक सही कार्य कर रहे हैं। किसी स्टेशन के बाहरी सिगनल को पार करने से पहले जिस पर गाड़ी को रुकना हो उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि उसके पास पर्याप्त ब्रेक शक्ति है।

स.नि.घा.10 दोष युक्त वाहन – यदि लोको पायलट यह देखता है कि उसकी गाड़ी पर निर्वात / एयर प्रेशर खराब है और दोषयुक्त निर्वात / एयर ब्रेक वाले वाहन को तुरन्त मरम्मत न की जा सकती हो तो उसे गाड़ी से अलग कर देना चाहिए। निर्वात / डी.वी. सिलेण्डर को किसी हालत में खाली नहीं किया जाना चाहिए। उसे खराब ब्रेक वाले किसी वाहन को गाड़ी के साथ जोड़ने से इन्कार कर देना चाहिए किन्तु यदि कहा जाये तो, वह स्टेशन मास्टर को ऐसा करने का कारण लिखित रूप में देगा।

स.नि.घा.11 गार्ड द्वारा निर्वात / एयर प्रेशर गेज देखना – गार्ड इंचार्ज गाड़ी को चलने के लिए सिगनल देने से पहले अपनी तसल्ली अवश्य कर ले कि उसके ब्रेकयान के गेज में आवश्यक निर्वात / एयर प्रेशर उपलब्ध है। यदि आवश्यक निर्वात दिखाई नहीं देता है तो उसे लोको पायलट को सूचित करना चाहिए यदि लोको पायलट आवश्यक निर्वात / एयर प्रेशर, तैयार न कर सके तो गाड़ी को तब तक नहीं चलाया जायेगा जब तक खराब वाहन को अलग करके या अन्यथा खराबी दूर नहीं कर दी जाती है। गार्ड इंचार्ज द्वारा गाड़ी चलाने के लिए दिया गया सिगनल लोको पायलट के लिए यह संकेत होगा कि पिछले ब्रेकयान के गेज में आवश्यक निर्वात / एयर प्रेशर उपलब्ध है।

स.नि.घा.12 लम्बी और गहरी ढलानों के समापन पर –

(क) लम्बी और गहरी ढलानों पर गाड़ियों को उतारते समय उन पर नियन्त्रण रखने के उद्देश्य से लोको पायलटों को सावधान किया जाता है कि पिस्टनों के ऊपर निर्वात को अत्यधिक नीचे नहीं गिरने दें। जब तक समय–समय पर बड़े इंजेक्टर से ब्लो अप करके निर्वात को पुनः नहीं बनाया जाता तब तक ऐसा होता रहेगा। लम्बी ढलानों पर गाड़ियों की उतराई के समय बार–बार निरन्तर ब्रेक लगाने से निर्वात लीक हो जाने के कारण पिस्टनों के ऊपर निर्वात हमेशा नष्ट होता रहता है और यह बहुत महत्वपूर्ण है कि बड़े इंजेक्टर का प्रयोग करके पिस्टन के ऊपर निर्वात पुनः बनाई जाय किन्तु बड़े इंजेक्टर का प्रयोग करने से पहले रफ्तार कम कर दी जानी चाहिए क्योंकि जब बड़ा इंजेक्टर ब्रेकों को रिलीज करता है तो रफ्तार बढ़ जाती है उपर्युक्त उद्देश्य के लिए बड़े इंजेक्टर का प्रयोग कई बार थोड़े समय के लिए किया जाना चाहिए न कि एक ही बार लम्बे समय के लिए पिस्टनों के ऊपर दोबारा निर्वात बनाने के उद्देश्य से लम्बे मोड़ों या कैच साइडिंग पर गाड़ियों की उतराई के समय बार–बार निरन्तर ब्रेक लगाने से निर्वात हमेशा नष्ट होता रहता है। उपर्युक्त उद्देश्य के लिए बड़े लम्बे मोड़ों या कैच साइडिंग्स पर गाड़ियों के रुकने के बाद उनके प्रस्थान करने जैसी स्थिति से लाभ उठाना चाहिए इस बात के लिए सावधानी बरती जानी चाहिए कि ब्रेकें रिलीज करते समय रफ्तार सुरक्षा सीमा से अधिक नहीं होने दी जाती। यदि रफ्तार निश्चित सीमा से बढ़ जाती है तो उस स्थिति में गाड़ी पर नियंत्रण नहीं रखा जा सकेगा।

(ख) लोको पायलट इस बात को नोट कर लें कि इंजन पर निर्वात चैम्बर सुई से इस बात का पता नहीं चलता कि सम्पूर्ण गाड़ी में पिस्टनों के ऊपर तक निर्वात की कितनी मात्रा है।

स.नि.घा.13 चलती गाड़ियों में निर्वात / एयर ब्रेकों का नियंत्रण –

(क) जब गाड़ी को खींचने के लिए आगे दूसरा (लीडिंग) इंजन लगाया जाता है (उसे धकेलने वाला बैकिंग इंजन नहीं) तो स्वचन निर्वात / एयर ब्रेक के कार्य के लिए पहले लीडिंग इंजन का लोको पायलट उत्तरदायी होगा। दूसरे लीडिंग इंजन का लोको पायलट आपात स्थिति में, जैसा आवश्यक हो, गाड़ी रोकने या उसकी रफ्तार कम करने में सहायता देगा किन्तु वह निर्वात का अनुरक्षण या पुनः सृजन नहीं करेगा।

(ख) जब गाड़ी को धकेलने के लिए एक या अधिक अतिरिक्त इंजन लगाये जायें तो इन इंजनों के लोको पायलट स्वचल निर्वात / एयर ब्रेक के संचालन में हस्तक्षेप नहीं करेंगे जो पैरा (क) में यथानिर्दिष्ट लीडिंग इंजन के लोको पायलट के नियंत्रण में होगी, सिवाय गाड़ी के पीछे की ओर भाग निकलने के मामलों में जब सबसे पीछे के सहायक इंजन का लोको पायलट स्वतः लीडिंग लोको पायलट बन जाता है।

RESPONSIBILITY OF TRAIN STAFF AS REGARDS BRAKES

SRG 9. Loco Pilot to try Vacuum/Air Brakes - Loco Pilot must satisfy himself that the vacuum/Air brake is in proper working order through out the train before leaving the Starting station and at each station where any vehicle is attached or detached and also before descending steep gradients. He must also satisfy himself that he has enough brake power before passing the outer signal of any station at which the train has to be stopped.

SRG 10. Defective Vehicles - If a Loco Pilot finds the vacuum/Air brake on his train defective, the vehicle with defective vacuum/Air brake if not immediately repairable must be detached from the train. Under no circumstances, whatsoever may/D.V. cylinder be blanked off. He must also refuse to attach any vehicle with a defective brake, but he must give his reasons in writing to the Station Master if asked to do so.

SRG 11. Guard to see Vacuum/Air pressure Gauge - The Guard incharge before giving the signal to start must satisfy himself that the required vacuum/Air pressure is registered on the gauge in his brakevan. If the required Vacuum/Air pressure is not registered he must inform the Loco Pilot. If the Loco Pilot is not able to create the required vacuum/Air pressure as required on the gauge in the rear brakevan, the train must not start until the defect has been remedied by detaching defective vehicles or otherwise. The signal to start given by the Guard Incharge is an indication to the Loco Pilot that the gauge in the rear brakevan shows the required vacuum/Air pressure.

IndiaCode

SRG 12. Descending Long and Heavy Grades -

(a) In controlling trains on descending long and heavy grades, Loco Pilots are cautioned against allowing the vacuum above the pistons to fall too low which usually happens unless periodically restored by blowing up with the large ejector. The destruction of vacuum above the pistons, owing to leakage, is always taking place during the continuous application of the brake while descending long grades, and it is of the utmost importance that the vacuum above pistons should be restored by the use of large ejector but before using the large ejector the speed must be reduced to allow for increase of speed which will take place when large ejector release to brakes. The large ejector must be used in several short periods instead of one long period for the above purpose. Advantage should be taken of long curves or starts after stops at catch sidings to recreate the vacuum above the pistons. Care must be taken that the speed during the release of the brakes is not allowed to increase beyond as safe limit. If the speed is allowed to get beyond the certain point, the brakes will not pull the train up.

(b) Loco Pilots must note, that reading of vacuum chamber needle on the engine gives no indication also the vacuum above the pistons throughout the trains.

SRG 13. Control of Vacuum/Air Brake on Running Trains -

(a) When a second leading engine is employed to pull a train (and not a banking engine pushing it). The Loco Pilot of the first leading engine will be held responsible for the working of the automatic vacuum/Air brake. The Loco Pilot of the second leading engine must, however, in case of emergency, assist in stopping or reducing the speed of the train by applying the air and hand brakes as may be require but he must not maintain or recreate vacuum/air pressure.

(b) When an additional engine or engines are employed to push a train, the Loco Pilots thereof must not interfere with the working of the vacuum/Air brake, which shall be under the control of the leading engine Loco Pilot. As laid down in para (a), except in case of a run back, when the banking engine Loco Pilot automatically becomes the leading Loco Pilot.

(ग) जब किसी घाट खण्ड में एक ही दिशा में केवल उतराई या चढ़ाई हो, दोनों में नहीं तो दूसरे इंजन को केवल गाड़ी के पीछे निम्न प्रकार लगाया जाये–

(i) उतराई वाले खण्ड पर गाड़ी के आगे।

(ii) चढ़ाई वाले खण्ड पर गाड़ी के पीछे।

किन्तु उस खण्ड में उतराई और चढ़ाई वाले ढलान एक दूसरे के तुरन्त बाद पड़ते हों, तो बैंकर इंजन को केवल गाड़ी के पीछे लगाया जाये।

(घ) सभी अतिरिक्त इंजनों को लोको पायलट निर्वात इंजेक्टर के हत्थे को हर समय चालू स्थिति में रखेंगे और छोटे इंजेक्टरों को बन्द कर देंगे।

(ङ) जब आपात स्थिति में पीछे के इंजन का लोको पायलट लीडिंग इंजन के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना चाहे तो वह एक लम्बी सीटी संकेत देगा।

टिप्पणी– ये नियम उस गम्भीर खतरे से बचने के लिए हैं जो उस स्थिति में पैदा हो सकता है जब अतिरिक्त इंजनों के लोको पायलट या गार्ड उस समय ब्रेक लगाने का प्रयत्न करता है जब लीडिंग इंजन का लोको पायलट पुनः निर्वात/एयर प्रेशर तैयार करने का प्रयत्न कर रहा हो।

स.नि.घा.14 स्टेशनों पर ठहराव –

(क) लोको पायलटों को ठहराव वाले स्टेशनों में उतनी रफ्तार से प्रवेश करना चाहिए जिसमें गाड़ी को उचित स्थान पर रोकना सम्भव हो सके। लोको पायलट को गाड़ी को रोकने और उसकी रफ्तार कम करने के लिए निर्वात/एयर ब्रेक का प्रयोग करना चाहिए।

(ख) गार्डों को गाड़ी की रफ्तार पर निगाह रखनी चाहिए और यदि आवश्यक हो तो अपने हाथ ब्रेकों का प्रयोग करके लोको पायलटों की सहायता करनी चाहिए। निर्वात/एयर ब्रेक का प्रयोग आपात में ठहराव हेतु करना चाहिए जब गाड़ी को रोकना आवश्यक हो।

गाड़ियों का संचलन

स.नि.घा.15 रेता बक्से – सभी घाट सेक्शनों पर सूखी और साफ रेत जिसमें मिट्टी न मिली हो, आवश्यक है, और लोको पायलट को यह अवश्य देखना चाहिए कि उनके रेता बक्से भरे हुए हैं और सैंडिंग गियर चालू हालत में हैं।

स.नि.घा.16 गति प्रतिबन्ध– संचालन समय सारिणी में निर्धारित गाड़ियों की रफ्तार का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए। किसी भी परिस्थिति में 50 में 1 से अधिक गहरी ढाल वाली उतराई पर समय नहीं बनाया जाना चाहिए।

स.नि.घा.17 गाडी का प्रस्थान – जब तैयार गाड़ी जिसमें एक से अधिक इंजन लगे हों, और प्रस्थान के लिए तैयार हो तो पहले लीडिंग इंजन की सीटी बजानी चाहिए। पूरी तैयारी हो जाने पर सबसे पिछला इंजन निर्धारित सीटी बजाकर जो अन्य सभी इंजनों के लिए इस बात का संकेत होगा कि वह प्रस्थान को तैयार है।

स.नि.घा.18 गाड़ी को स्टेशन पर लेना – जब दो गाड़ियाँ विपरीत दिशाओं से स्टेशन पर पहुँच रही हों और इनमें से एक गाड़ी को बिना रोके स्टेशन पर लेना सम्भव न हो तो उतराई पर आने वाली गाड़ी को पहले रोक सिगनल पर रोक दिया जाये और चढ़ाई पर आ रही गाड़ी को अग्रता दी जाये बशर्ते कि उतराई पर आने वाली गाड़ी को किसी मोड़ पर या पुल पर नहीं रोका जाता है।

स.नि.घा.19

(i) यदि किसी कारणवश गाड़ी 15 मिनट से अधिक समय तक खड़ी की जाती है तो वैक्यूम/वायु ब्रेक इत्यादि लगाने के अतिरिक्त इंजन के हैण्ड ब्रेक भी लगाये जायेंगे। यदि 150 में 1 और इससे अधिक गहरे ढलान वाले खण्ड पर रोलर बियरिंग से युक्त वाहन हों और 100 में 1 और इससे अधिक गहरे ढलान वाले खण्ड पर रोलर बियरिंग से भिन्न वाहन हों तो निम्नलिखित अतिरिक्त इहतियातें बरती जायेंगी।

यात्रियों को वहन कर रही गाड़ी में गार्ड, अवरोही गहरी ढलान के पास के दो वाहनों के पहियों में ब्रेकयान में हैण्ड ब्रेक और गिल्लियां या गुटके या स्काच ब्लाक यथास्थिति लगायेगा। माल गाड़ियों के ब्रेकयान में गार्ड के हैण्ड–ब्रेक लगाने के अतिरिक्त गाड़ी के कम से कम एक तिहाई माल डिब्बों या इंजन के पीछे के 10 माल डिब्बों और ब्रेकयानों के भीतर की ओर 5 माल डिब्बों, जो भी अधिक हो, के हैण्ड ब्रेक भी लगायेंगे।

(ii) जब गाड़ी को चलाना अपेक्षित हो तो, यथास्थिति, उपयुक्त वैक्यूम/वायु दाब पुनः बनाया/पुनः चार्ज किया जाये और गिल्लियां या गुटके या स्काच ब्लाक हटाने और/या हैण्ड ब्रेक रिलीज करने से पहले वैक्यूम ब्रेक/वायु ब्रेक अवश्य लगाया जाये। इसके बाद ही गाड़ी को चलाने के लिए वैक्यूम/वायु ब्रेक रिलीज किये जा सकते हैं।

(c) Whenever a Ghat Section comprises of either descending or ascending gradient only and not both, in the same direction, the second engine should be attached as under : -

(i) On descending gradient in front of the train.

(ii) On ascending gradient in the rear of the train.

If, however, it consists of both descending and ascending gradients following each other in quick succession, the banker may be attached in the rear only of the train.

(d) Loco Pilots of all additional engines will, at all times keep the handle of the vacuum ejector in the running position, and the small ejectors must be closed.

(e) In the event of the Loco Pilot of the engine in rear requiring in an emergency to attract the attention of the leading engine Loco Pilot, he shall give a whistle signal (one long blast).

Note - These rules are to avoid the serious danger, which would arise if the Guard or Loco Pilots of additional engines were to attempt to put the brake on, while the leading Loco Pilot was trying to recreate vacuum.

SRG 14. Stopping at stations -

(a) Loco Pilots must enter stopping stations at such a speed that it would be possible to stop the train at proper place. The vacuum/Air brake must be applied by the Loco Pilot in stopping train or reducing its speed.

(b) Guards must watch the speed of the train and assist Loco Pilots by the use of their hand brakes, if necessary. They may only apply the vacuum/Air brake when it is necessary to make an emergency stop.

WORKING OF TRAINS

SRG 15. Sand Boxes - Dry, sharp sand not mixed with clay, is essential on all Ghat sections and Loco Pilots must see that their sand boxes are full and sanding gear is in working order.

SRG 16. Speed Restriction - The speed of trains laid down in the working Time Table must be rigidly adhered to. In no circumstance whatsoever may time be made up on descending grades steeper than 1 in 50.

SRG 17. Starting a train - When a train more than one engine is ready to start, the leading engine must whistle first. All being ready, the rear engine will also give whistle as a signal to all other engine starting from the rear.

SRG 18. Admission of Train in Station - When two trains are approaching a station from opposite directions and cannot be received without one of them being stopped, the descending train must be stopped at the first stop signal and the ascending train given preference provided that the descending train is not stopped in a tunnel or on a bridge.

SRG 19.

(i) If for any reason, a train is brought to a stand for a period longer than 15 minutes, the hand brakes of the locomotive shall be applied in addition to the application of vacuum/Air Brakes etc. If such stoppage happens to be, of train having vehicles with roller bearings on a section with a grade of 1 in 150 and steeper, and train having vehicles other than roller bearings on a section with a grade 1 in 100 and steeper, the following additional precautions shall be taken.

On trains carrying the passengers, the Guard shall apply hand brakes in the brakevan and wedges or scotch blocks as the case may be to the wheels of two vehicles nearer to the descending steep incline. On goods trains, hand brakes of at least one third of the wagons in the train or 10 wagons behind the engine and 5 wagons inside the brakevan, whichever is more, shall be pinned down, in addition to the application of Guard's hand brake in the brakevan.

(ii) When the train is expected to start, proper vacuum/air pressure must be recreated/recharged, as the case may be, and the vacuum brake/air brake must be applied before the wedges or scotch blocks removed and/or hand brakes released. Thereafter the vacuum/air brakes may be released to start the train.

(iii) लोको पायलट स्वयं अथवा उसके निर्देश पर सहायक लोको पायलट, इंजन के पीछे के माल डिब्बों के हैण्ड ब्रेक लगाने और रिलीज करने के लिए जिम्मेदार होगा। ब्रेकयान के भीतर की ओर के माल के सम्बन्ध में समान कार्यवाही के लिए गार्ड जिम्मेदार होगा।

(iv) लोको पायलट, गाड़ी में ब्रेकशक्ति की स्थिति का ध्यान रखते हुए, 150 में 1 या 100 में 1 से अधिक समतल खण्ड में ठहराव के दौरान वाहनों को भाग निकलने से रोकने के लिए अतिरिक्त सावधानियाँ बरतेगा।

स.नि.घा.20 <u>स्टेशनों के बीच निर्वात/एयर ब्रेक का खराब हो जाना</u> – जब गाड़ी दो स्टेशनों के बीच चल रही हो और उस स्थिति में उसका निर्वात/एयर ब्रेक खराब हो जाय और गाड़ी को आगे बढ़ाना खतरनाक हो तो लोको पायलट को गाड़ी को अवश्य रोक लेनाा चाहिए और गाड़ी को भागों में बांट कर अलग–अलग भागों को अगले स्टेशन पर ले जाना चाहिए। प्रत्येक भाग उतना ही होना चाहिए जिस पर वह सुरक्षा पूर्वक नियंत्रण रख सके। पीछे छोड़े गये वाहनों को स्थिर किया जायेगा। गार्ड पीछे रह गये गाड़ी के भाग के साथ रहेगा और उसका बचाव करेगा।

<u>गिट्टी गाडियां</u>

स.नि.घा.21. <u>गिट्टी गाडियों के ब्रेक</u> – गिट्टी गाड़ी के प्रत्येक वाहन में निर्वात/एयर ब्रेक की व्यवस्था के अतिरिक्त एक कारगर हाथ ब्रेक की व्यवस्था भी अवश्य की जानी चाहिए जिसे कसा जा सके।

स.नि.घा.22. <u>गिट्टी गाडी को ढाल पर रोकते समय ब्रेकों का लगाना</u> – गिट्टी गाड़ी को ढाल पर रोकते समय लोको पायलट गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए एक लम्बी सीटी बजायेगा और उसके पश्चात सभी हाथ ब्रेकों को लगाने के लिए तीन सीटियां बजायेगा। ब्रेकों को तब तक रिलीज नहीं किया जाना चाहिए जब तक लोको पायलट ने दो छोटी सीटियां बजाकर ऐसा करने के लिए सिगनल न दे दिया हो।

स.नि.घा.23. <u>50 में 1 या इससे अधिक गहरे ढाल पर खडा होने पर गिट्टी गाडी के इंजन की स्थिति</u> – ऐसे खण्ड में प्रवेश करने से पहले जिसमें गिट्टी गाड़ी को 50 में 1 से अधिक गहरे ढाल पर खड़ा किया जाना हो तो इंजन को इस प्रकार लगाया जाना चाहिए कि जब गाड़ी खड़ी हो तो इंजन गाड़ी के उतराई वाले सिरे पर हो।

स.नि.घा.24. <u>जहां ढाल 50 में 1 या इससे अधिक गहरी हो तो गिट्टी गाडी से वाहनों को अलग नहीं किया जाना चाहिए</u> – 50 में 1 या इससे अधिक गहरे ढाल पर गिट्टी गाड़ी से वाहनों को अलग नहीं किया जायेगा। गार्ड की अनुमति से इंजन को अलग किया जा सकता है, जब गार्ड यह सुनिश्चित कर लें कि प्रत्येक वाहन के हाथ ब्रेकों को अच्छी तरह लगा दिया गया है।

स.नि.घा.25. <u>गिट्टी गाडी को रात में नहीं चलाया जायेगा</u> – गिट्टी गाड़ियों को रात के समय (इमरजेन्सी के अलावा) बिलकुल नहीं चलाया जायेगा।

स.नि.घा.26. <u>गिट्टी गाड़ियों को धकेलने के लिए प्रतिबन्ध और शर्तें</u> – गिट्टी गाड़ियों को उतराई वाले ढलानों पर स्टेशन सीमाओं के बाहर धकेलने की अनुमति नहीं है। ऐसी गाड़ियों को केवल तभी धकेला जा सकता है जब कि–

(i) लाइन का वह भाग जिस पर गाड़ी को चलाना है निरन्तर चढ़ाई वाले ढाल पर स्थित है।

(ii) गाड़ी में यदि सबसे पहला वाहन ब्रेकयान हो तो इसकी रफ्तार सीधी लाइन पर 15 कि.मी.प्र.घं. और टर्न आउट पर 8 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी। यदि आगे का वाहन ब्रेकयान नहीं है तो गति 8 कि.मी.प्र.घं. होगी।

(iii) गार्ड आगे के ब्रेक यान या आगे के वाहन में चलेगा, ओर लोको पायलट को हाथ सिगनल दिखायेगा।

(iv) गाड़ी चालक दल बाहर तेज निगाह रखेगा विशेषकर उस दिशा में जिधर गाड़ी जा रही है और किसी भी रुकावट से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा और

(v) जब गाड़ी टर्न आउट पर पहुंच रही हो तो गार्ड गाड़ी को अवश्य रोकेगा और अपनी तसल्ली करेगा कि कांटे सही सेट किए गये हैं, सभी अनन्तर्पाशित सम्मुख कांटे ताला बन्द हैं ओर उन पर कर्मचारी तैनात हैं।

<u>टिप्पणी</u> : यह नियम उस समय भी लागू होंगे जब किसी आपात स्थिति में या असाधारण परिस्थितियों में इंजन को गाड़ी के बीच में कहीं पर लगाया गया हो।

IndiaCode

(iii) The Loco Pilot himself or, on his direction, the Assistant Loco Pilot, shall be responsible for application and release of the hand brakes of wagons behind the engine. The Guard shall be responsible for similar action in regard to the wagons inside the brake van.

(iv) Considering the condition of brake power on train, the Loco Pilot may take additional precautions, during the stoppage of his train on section flatter than 1 in 150 or 1 in 100 to avoid run away.

SRG 20. Failure of the Vacuum/Air Brakes between Stations - If the vacuum/Air brake becomes defective while the train is running between stations so that it is dangerous to proceed, the Loco Pilot must bring the train to a stand and take it in portions to the next station, each portion being not more than he can safely control. The vehicles left behind will be secured. The Guard will remain with the portion of the train left behind and protect it.

BALLAST TRAINS

SRG 21. Brake of Ballast Trains - Each vehicle of a ballast train, in addition to being provided with the vacuum/air brake must be provided with an efficient hand brake capable of being fastened down.

SRG 22. Application of Brakes when Stopping Ballast Train on a Grade- On stopping a ballast train on a grade, the Loco Pilot must give long blast of whistle to attract the attention of the Guard, and thereafter give three sharp blasts for the application of all hand brakes. The brakes must not be released until the Loco Pilot has signalled for this by giving two sharp blasts.

SRG 23. Position of Ballast train engine when standing on a Grade 1 in 50 or steeper - Before entering a section on which a ballast train is required to stand on a grade of 1 in 50 or steeper the engine must be attached so that when the train is standing, the engine is at the down hill end of the train.

SRG 24. Vehicle not to be detached from a Ballast Train where Grades or 1 in 50 or steeper - Vehicle must not be detached from ballast train on a Grade of 1 in 50 or steeper. The engine itself may be detached with the Guard's permission after he had seen that the hand brakes on each vehicle are properly applied.

SRG 25. Ballast Train not to work at Night - Ballast Train must not work at night except in an emergency.

SRG 26. Restrictions and condition for pushing Ballast trains - Ballast trains are not allowed to be pushed outside station limits over descending gradients. Such trains may push provided that -

i. The portion of the line over which the train will run is on a continuous ascending grade.
ii. The speed of the train must not exceed 15 kms per hour on the straight line and 8 kms per hour on the turn out if the leading vehicle is a brakevan and 8 kms per hour, if the leading vehicle is not a brakevan.
iii. The Guard must travel in the leading brakeven or the leading vehicle and must exhibit hand signals to the Loco Pilot.
iv. The train crew must keep a good lookout especially in the direction in which the train moving and must be prepared to stop short of any obstruction, and
v. When approaching turn-outs, the Guard must stop the train and satisfy himself that the points are correctly set and that all non-interlocked facing points are locked and manned.

Note - This rule will also apply when the engine is placed somewhere in the middle of the train in an emergency or in exceptional circumstances.

संरक्षा साइडिंगे

स.नि.घा.27. परिभाषा – संरक्षा साइडिंगें दो प्रकार की होती हैं जिन्हें "कैच" और "स्लिप" साइडिंग कहा जाता है।

(i) स्टेशनों से भाग निकलने वाले वाहनों या गाड़ियों से बचाव करने के लिए *कैच साइडिंग* स्टेशन से पहले उस ओर स्थित होती हैं जिस ओर से वाहन या गाड़ियाँ ऊपर से नीचे उतरती हैं।

(ii) *स्लिप साइडिंगें* ढाल पर स्थित स्टेशनों के उतरायी वाले सिरे पर बनी होती हैं ताकि स्टेशन यार्ड से भाग निकलने वाले वाहनों को रोक सकें।

स.नि.घा.28. कैच साइडिंग –

(क) कैच साइडिंगों के कांटे सदैव "कैच साइडिंग" के लिए सेट और तालाबन्द होने चाहिए सिवाय उस समय के जब गाड़ी को लेना या भेजना हो।

(ख) किसी आने वाली गाड़ी को लेने के लिए कैच साइडिंग के कांटों को मुख्य लाइन के लिए तब तक सेट नहीं किया जाए जब तक कि गाड़ी को पहले प्रथम रोक सिगनल पर बिल्कुल नहीं रोक दिया जाता है और लोको पायलट सीटी देता है सिवाय उस स्थति में जब निम्नलिखित शर्तें पूरी होती हों–

(i) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह खाली हो तथा गाड़ी को मुख्य लाइन पर लिया जाना है।

(ii) पिछले ब्लाक स्टेशन को लाइन क्लियर देने के तत्काल बाद कैच साइडिंग को जाने वाले कांटों के साथ–साथ बिना रुके सीधी जाने वाली गाड़ी के लिए आवश्यक कांटे मुख्य लाइन के लिए सेट कर दिये जाते हैं।

(iii) अगले ब्लाक खण्ड के लिए लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।

(iv) अगले ब्लाक खण्ड की ढलानें इस प्रकार की हैं जिस पर गाड़ी को आसानी से नियंत्रण में लाया जा सकता है।

(v) लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनलिंग क्षेत्र में चेतावनी सिगनल को "ऑफ" नहीं किया गया है तथा अपर क्वाड्रेन्ट बहु संकेती सिगनलिंग क्षेत्र में दूर सिगनल को "सावधानता" स्थिति में रखा जाता है।

(ग) स्टेशन से जाने वाली गाड़ी की स्थिति में कैच साइडिंग के कांटे मुख्य लाइन के लिए तब तक सेट न किये जायें जब तक कि अगले स्टेशन से आगमन अनुमति प्राप्त न हो जाये।

(घ) (i) जैसे ही गाड़ी का अन्तिम वाहन कांटों को पार करे, कांटों को पुनः साइडिंग के लिए सेट और तालाबन्द कर दिया जाये।

(ii) सभी कैच साइडिंग कांटों पर हाथ सिगनल दिखाये जायेंगे। कांटों पर कांटा संकेतक लगाये जायेंगे जो जब कांटे कैच साइडिंग के लिए सेट होंगे तो लाल और जब मुख्य लाइन के लिए सेट होंगे तो सफेद रोशनी दिखायेंगे (सिवाय स्प्रिंग कांटों की स्थिति के)।

स.नि.घा.29. स्लिप साइडिंग के कांटों को ताला लगाया और खोला जाना – सिवाय शंटिंग के लिए स्लिप साइडिंग के कांटे सामान्यतः साइडिंग के लिए ताला बन्द होने चाहिए और चढ़ाई चढ़ कर आने वाली गाड़ी को लेने के लिए सिगनल को "ऑफ" करने से पहले या जाने वाली गाड़ी के मामले में अगले स्टेशन से आगमन अनुमति प्राप्त होने के बाद तुरन्त इसका ताला खोल दिया जाय और उन्हें मुख्य लाइन के लिए सेट किया जाये। यदि स्टेशन से सीधी बिना रुके सीधे जाने वाली गाड़ी हो, और प्रस्थान आदेश प्राप्त न हुआ हो तो उसे लेने के लिए निकट और बाहरी सिगनलों को "ऑफ" करने के पहले उतराई पर आने वाली गाड़ी को पहले रोक सिगनल पर बिल्कुल ही रोक लिया जायेगा। उतराई पर आने वाली गाड़ी के मामले में, स्लिप साइडिंग कांटों के ताले केवल उसी स्थिति में खोले जायेंगे और मुख्य लाइन के लिए सेट किये जायेंगे जब अगले स्टेशन से आगमन अनुमति मिल चुकी हो। जैसे ही गाड़ी का अन्तिम वाहन कांटों को पार कर ले तो कांटों को तुरन्त स्लिप साइडिंग के लिए फिर से सेट कर देना चाहिए।

टिप्पणी–

(क) कुछ स्लिप साइडिंगों पर स्प्रिंग कांटों की व्यवस्था की गयी है। सामान्यतः इनके ताले खुले रहते हैं और ये साइडिंग के लिए सेट रहते हैं। चढ़ाई पर आने वाली गाड़ी स्टेशन में प्रवेश करते समय इनको चीर कर निकलती है। केवल उतराई पर जाने वाली गाड़ी को भेजने के लिए ही इन कांटों को ताला लगाने की आवश्यकता है जब अगले ब्लाक स्टेशन से आगमन अनुमति ली जा चुकी है।

(ख) स्लिप साइडिंगों पर कांटा संकेतक – सभी स्लिप साइडिंग कांटों पर कांटा संकेतक लगाये जायेंगे जो, जब कांटे सामान्यतः स्लिप साइडिंग के लिए सेट होंगे तो लाल और जब मुख्य लाइन के लिए सेट होंगे तो सफेद रोशनी दिखायेंगे (सिवाय स्प्रिंग काटों की स्थिति में)।

(ग) कैच और स्लिप साइडिंगों के कांटों को ताला लगाने और ताला खोलने का कार्य केवल उसी कांटे वाले द्वारा किया जायेगा जिसको स्टेशन मास्टर आदेश के अधीन विशेष रूप से इन कांटों का कार्यभार सौंपा गया हो।

SAFETY SIDING

SRG 27. Definition - There are two kinds of safety siding called "Catch" and "Slips" siding.

(i) *Catch sidings* are placed above stations approached by a descending grade to protect them from runaway vehicles or trains.

(ii) *Slip sidings* are placed below station on a grade to prevent vehicles escaping from the station yard.

SRG 28. Catch Siding -

(a) The points of 'Catch' siding must always be set and locked for the 'Catch' siding except when a train is to be received or despatched.

(b) 'Catch' siding points should not be set for the main line for the reception of an approaching train unless it has first been brought to a dead stop at the first stop signal and the Loco Pilot whistles, except when the following conditions are fulfilled.

i. The line on which the train is to be received is clear and the train is to be received on the main line.

ii. The points leading to the catch siding as well as the points required for a run through train are set for the main line immediately after granting line clear to the block station in rear.

iii. Line clear has been obtained for the block section ahead.

iv. The gradients in the block section ahead are such that the train can be brought under control easily.

v. Warner signal in the lower quadrant signalling territory is not taken 'Off' and distant signal in multiple aspect signalling territory is kept at 'caution' position.

(c) In the case of an outgoing train, the 'Catch' siding points must not be set for the main line unless permission to approach has been received from the station in advance.

(d) (i) The points must be reset and locked for the 'Catch' siding as soon as the last vehicle of the train has passed over them.

(ii) Hand Signal will be exhibited at all 'Catch' siding points. The points shall be fitted with point indicator showing red when the points are set for catch siding and while when they are set for the main line (Except when spring points are provided).

SRG 29. Locking and Unlocking the Points of the Slip Sidings - Except for shunting, the points of slip sidings must be normally locked for the siding and must only be unlocked and set for the immediately before taking off the signal for the admission of an ascending train or, in the case of descending train, after permission to approach has been received from the station in advance. If the authority to proceed, for a descending train which is booked to run through the station, has not been received, the descending train must be first brought to a dead stop at the first stop signal before the 'Home' and/or 'Outer' signals are taken off for its reception. In the case of a descending train. The slip siding points may only be unlocked and set for the main line, when permission to approach has been received from the station in advance. The points must be reset for the slip siding as soon as the last vehicle of a train has passed over them.

Note -

(a) At certain slip sidings, spring points have been provided. These are normally unlocked and are set for the siding. An ascending train trails through them while entering the station. These points need only be locked for despatch of a descending train and this should be does only after permission to approach has been obtained from block station in advance.

(b) Point indicator at Slip sidings - Point indicators showing red, when the points are normally set for the siding and white when set for the main line, shall be provided at all slip siding points. (Except where spring points are provided).

(c) The duty of locking and unlocking"catch" and "slip" siding points may be performed only by the pointsman/Porter in whose special charge they have been placed under the orders of the Station Master.

घाट खण्डों पर गश्त

स.नि.घा.30. गश्त के लिए आदेश –

(क) वरि. मण्डल इंजीनियर यह निर्णय करेगा और इसके लिए आदेश देगा कि किन खण्डों पर गश्त की जानी है और किस तारीख को गश्त आरम्भ होगी और समाप्त होगी।

(ख) चुनार–चोपन घाट सेक्शन पर वरि. मण्डल इंजीनियर मानसून के दौरान (1 जून से 31 अक्टूबर के बीच) नियमित रात्रि पेट्रोलिंग चालू करने के लिए निश्चित करेंगे। परन्तु पेट्रोलिंग प्रारम्भ एवं समाप्त करने की निश्चित तारीख उस खण्ड के सहा. इंजी. द्वारा निर्धारित की जायेगी। मानसून के वास्तव में प्रारम्भ होने के पूर्व पेट्रोलिंग प्रारम्भ नहीं की जानी चाहिए।

(ग) असुरक्षित स्थल – सभी असुरक्षित स्थलों को स्थाई गश्त वाले नजर रखेंगे। ऐसे सभी स्थलों का चुनाव वरि. मण्डल इंजीनियर द्वारा सावधानी से किया जायेगा। सभी असुरक्षित स्थलों (इनमें पुल और ऐसे स्थान शामिल हैं जहां जमीन बैठ जाती हो या चट्टानें गिर जाती हैं या झरना बहता हो इत्यादि) के दोनों ओर 800 मीटर की दूरी पर संकेत बोर्ड लगाये जायेंगे। ये बोर्ड मण्डल इंजीनियर द्वारा मानसून से तुरन्त पहले लगाये जायेंगे और मानसून के तुरन्त बाद हटा दिये जायेंगे।

(घ) मानसून के दौरान तूफानी मौसम में या किसी अन्य आपात स्थिति के समय जिसमें गाड़ियों के सुरक्षित संचालन में बाधा पड़ने की सम्भावना हो, रेल पथ और पुलों पर गश्त की जायेगी। सर्दियों की वर्षा भी रेल पथ के लिए खतरा पैदा कर सकती है, इस लिए सर्दियों की वर्षा में भी उन खण्डों पर जहां आवश्यक हो गश्त का प्रबन्ध किया जाये।

(ङ) गैंग द्वारा गश्त – दिन या रात के समय अचानक तूफान और आपात की स्थिति में मेट अपने नेतृत्व में रेल पथ के प्रभावित भाग पर गश्त का प्रबन्ध करेगा। यह गश्त पहले से चल रही अन्य गश्त के अतिरिक्त होगी। इस गश्त में केवल उन स्थलों का निरीक्षण किया जायेगा जहां खतरे की सम्भावना रहती हो अर्थात कटान, छोटे और बड़े पुल जिसके बह जाने की सम्भावना रहती हो और उनके पहुंच मार्ग, ऐसे बांध जो प्रभावित हो सकते हैं और ऐसे स्थल जहां पटरी के टूटने का खतरा हो सकता है और तट और बांधों के निर्माण कार्य को क्षति पहुंच सकती हो। मेट की अनुपस्थिति में इस गश्त का प्रबन्ध चाभी वाला करेगा। आधी गैंग दिन के समय और आधी रात के समय गश्त पर जायेगी।

स.नि.घा.31. गश्त चार्ट – पहली अप्रैल से लागू होने वाली समय सारिणी के छपने के बाद मण्डल इंजीनियर द्वारा प्रत्येक खण्ड के लिए गश्त चार्ट निम्नलिखित बातों का ध्यान रखते हुए बनाया जायेगा।

(क) (i) जहां तक सम्भव हो, प्रत्येक ब्लॉक खण्ड की लम्बाई को एक यूनिट माना जायेगा और उसे लगभग समान गश्त क्षेत्रों में बांटा जायेगा।

(ii) गश्ती कर्मचारी का गश्त क्षेत्र 4.5 कि.मी. से अधिक नहीं होगा।

(iii) गश्ती कर्मचारी गश्त चार्ट के अनुसार अपने गश्त पर जायेगा। सहायक रेल पथ निरीक्षक और रेल पथ निरीक्षक नियमित रूप से गश्त चार्टों की जांच करेंगे और सहायक इंजीनियर तथा मण्डल इंजीनियर अपने निरीक्षण दौरे के दौरान उनकी जांच करेंगे। किसी भी गश्ती कर्मचारी को 18 कि.मी. से अधिक चलने के लिए तैनात नहीं किया जायेगा।

(ख) मण्डल इंजीनियर गश्त चार्ट बनाते समय सूर्यास्त से सूर्योदय तक यात्रियों का वहन करने वाली सभी गाड़ियों के लिए यथा सम्भव अधिक से अधिक बचाव की व्यवस्था करेगा। ऊपर लिखित व्यवस्था अनुसार गश्त का प्रबन्ध कर बचाव की जा सकती है। इस सम्बन्ध में यह भी सुनिश्चित किया जायेगा कि–

(i) किसी गाड़ी द्वारा (या गाड़ियों के समूह में से पहले गाड़ी द्वारा) खण्ड में प्रवेश करने से पहले गश्ती कर्मचारी अपने क्षेत्रों के सिरे पर मिलते हैं, या

(ii) जब गाड़ियों का समूह या अन्य गाड़ियाँ खण्ड में प्रवेश करें तो गश्ती कर्मचारी मिल चुके हों और अपने गश्त क्षेत्रों को वापस जा रहे हों, या

(iii) गाड़ी के खण्ड में प्रवेश करने के बहुत पहले से गश्ती कर्मचारी अपने गश्त क्षेत्रों को वापस जा नहीं रहे हों।

(ग) गश्त चार्टों में 18.00 बजे से 06.00 बजे के बीच की सभी गाड़ियाँ दर्ज की जायेंगी और उनका खण्ड में प्रवेश करना और खण्ड से बाहर निकलना भी दिखाया जायेगा ताकि चार्ट को एक नजर देखने से पता चल सके कि गाड़ियों की सुरक्षा कैसे की गयी है।

PATROLLING ON GHAT SECTIONS

SRG 30. Orders for Patrolling -

(a) The Sr. Divisional Engineer will decide and issue order regarding the Sections to be patrolled and the date on which patrolling is to begin and stop.

(b) At Chunar-Chopan Ghat section the Sr. Divisional Engineers will decide the question whether regular night patrolling is to be introduced during the monsoon period i.e. 1st June to 31st October, But the exact date of commencement and termination will be decided by Assistant Engineer of the section. Patrolling should not be started until the monsoon actually arrives.

(c) Vulnerable points: All the vulnerable points will be watched by static patrols, all such points being carefully selected by the Sr. Divisional Engineer. All vulnerable points (including vulnerable bridges and locations, which are subject to slips, rock-falls,water falls etc.) will be provided with sign boards fixed at a distance of 800 meters on either side of the vulnerable points. The fixing of these boards will be arranged by Divisional Engineers immediately before the monsoon and removal immediately after the monsoon.

(d) The Railway track and bridges will be patrolled during monsoons, stormy weather, heavy snowing or in the event of any other emergency which may interfere with the safe running of trains. Rains during the winter months also may be a source of danger to the line and therefore, patrolling should also be introduced on such sections where necessary during the winter rains.

(e) Gang Patrol - In the event of a sudden storm and emergency during day and night, the Mate will on his own initiative, organise patrolling over the length affected, independent of any other patrolling being in operation. This patrol will confine its inspection to known points of danger such as cuttings, culverts and bridges likely to scour and their approaches, embankments likely to be affected and those places which are liable to be in danger on account of likely breach in railway affecting works such as banks and dams. In the absence of the mate, the keyman will organise this patrol. Half the gang will go out during the day and half during the night.

SRG 31. Patrol Charts - Patrol charts will be prepared by the Divisional Engineer after the publication of the time table to come into force from 1st April taking into consideration the following -

(a) (i) As far as possible, each block section will be treated as a unit of length and will be divided into approximately equal beats;

(ii) The beat of patrolmen will not exceed 4.5 KMs

(iii) The patrolman will go out on his beat in accordance with chart, Patrol charts will be scrutinised by JE and SE (P.Way) regularly and by ADENs and DENs frequently when on their inspection rounds. A Patrolman shall not be restored to walk more than 18 KMs.

(b) In drawing up patrol charts the Divisional Engineers will arrange for maximum 'Protection' possible for all trains carrying passenger between the hours of sunset and sunrise. This protection can be given by organising patrolling as specified above and ensuring that -

(i) The patrolmen meet at the end of their beats before a train (or the first train of a group of trains) enters the section, or

(ii) The patrolmen have met and are on their way back when other trains or the group of trains enter the section, or

(iii) The patrolmen are not back at the end of their beats a long time before the train enters the section.

(c) The patrol charts will show all trains between 18 hours and 6 hours with their time of entering and clearing the section so that the charts will show at a glance how the trains have been covered.

(घ) गश्त चार्टों को बनाने के बाद मण्डल इंजीनियर प्रत्येक चार्ट को यह देखने के लिए जांच करेगा कि प्रत्येक गाड़ी की सुरक्षा के लिए कैसी व्यवस्था की गयी है यदि ब्लाक खण्ड में जिसमें बहुधा कठिनाइयाँ उत्पन्न होती हों, गश्त तथा गाड़ी के बीच का अन्तर बहुत अधिक हो तो उस अन्तर को कम करने के लिए मध्यवर्ती गश्त की व्यवस्था की जायेगी।

(ङ) मण्डल इंजीनियर द्वारा, विभिन्न खण्डों के लिए तैयार गश्त चार्टों की प्रतियां सहायक इंजीनियरों, खण्ड अभियन्ताओं (रेल पथ) अवर अभियन्ताओं (रेल पथ) को भेजी जायेंगी और सम्बन्धित भाग की प्रतिलिपि सभी स्टेशन मास्टरों को निर्देश के साथ जारी की जायेगी–

(i) जो गश्ती कर्मचारी के आने और जाने का समय गश्ती पुस्तक पर दर्ज करेगा और उस पर अपने हस्ताक्षर करेगा, और

(ii) स्टेशन डायरी में गश्ती कर्मचारी के आने और जाने का समय तथा उनके नाम लिखेगा।

(च) मण्डल इंजीनियरों द्वारा शेड फोरमैन को गश्त चार्ट की प्रतियाँ और उन स्थानों का विवरण भेजा जायेगा जहां लोको पायलट, यदि वह निर्धारित समय पर चल रहे हों तो गश्त कर्मचारियों के मिलने की सम्भावना है। यदि लोको पायलटों को सम्भावित किलोमीटर पर गश्ती कर्मचारी न मिलें तो वे सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेंगे और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देंगे जो उस पर आवश्यक कार्यवाही करेगा और सभी सम्बन्धित को सूचित करेगा।

(छ) ब्लाक खण्डों की गश्त के लिए बनाये गये गश्त चार्टों की प्रतिलिपि और असुरक्षित स्थलों पर तैनात चौकीदारों तथा स्टेशनों के बीच गश्त करने वाले कर्मचारियों की सूची हर वर्ष दिसम्बर के महीने में महाप्रबन्धक (इंजीनियरिंग) के कार्यालय को भेजी जायेगी।

(ज) इंजीनियरिंग और परिचालन विभागों के अधिकारी तथा पर्यवेक्षक, स्टेशनों के निरीक्षण के दौरान यह सुनिश्चित करने हेतु जाँच करेंगे कि, स्टेशन मास्टर गश्ती कर्मचारियों के आने और जाने का सही समय अपनी डायरी में दर्ज करते हैं।

स.नि.घा.32. <u>गश्ती पुस्तकें</u> –

(i) प्रत्येक गश्ती कर्मचारी को टिन के डिब्बों में एक गश्ती पुस्तक दी जायेगी जिसमें पर्याप्त संख्या में पृष्ठ होंगे।

(ii) पुस्तकों पर हर खण्ड की गश्त की संख्या के अनुरूप क्रमानुसार नम्बर लगाये जायेंगे। पुस्तक के पहले पृष्ठ पर गश्ती कर्मचारी का नाम, गश्त किये जाने वाले खण्ड की किलोमीटर दूरी तथा उसका नम्बर लिखा जायेगा। शेष पृष्ठों पर तारीख, स्टेशन पर पहुंचने और वापस जाने का समय तथा ड्यूटी के स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर के लिए कालम बनाया जायेगा।

(iii) <u>गश्ती पुस्तकों का निपटान</u> – जूनियर इंजी./सेक्शन इंजी. सूर्योदय के पश्चात गश्ती कर्मचारियों से गश्ती पुस्तक ले लेंगे और उनकी कार्बन प्रतियां फाड़कर निकाल लेंगे और उन्हें पहली उपलब्ध गाड़ी द्वारा सूचना व रिकार्ड के लिए सहायक इंजीनियर को भेज देंगे।

(iv) <u>ड्यूटी पर आना</u> – गश्ती कर्मचारी चार्ट में लिखित समय पर अपने मुख्यालय स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करेंगे। यदि कोई गश्ती कर्मचारी ड्यूटी पर नहीं पहुंच पाता है तो स्टेशन मास्टर को रेल पथ पर्यवेक्षक या खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) को तुरन्त इसकी सूचना देनी चाहिए ताकि दूसरे व्यक्ति को भेजने के लिए तत्काल प्रबन्ध किया जा सके।

यदि कोई गश्ती कर्मचारी जिसे स्टेशन पर ड्यूटी करनी है, निर्धारित समय पर नहीं आता है अथवा बिल्कुल नहीं आता है तो ऐसी स्थिति में ड्यूटी का स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा–

(क) बिना रुके सीधी जाने वाली गाड़ी को ब्लाक खण्ड में जाने से रोकेगा।

(ख) खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को उसी प्रकार कार्यवाही करने की सूचना देगा तथा नियंत्रक को भी सूचित करेगा, और

(ग) ब्लाक खण्ड में जाने वाली सभी गाड़ियों को फार्म टी/409 पर सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसमें लोको पायलट को सावधान करने हेतु निर्देश दिये जायेंगे। जब गश्त किए जाने वाले खण्ड के किसी भी सिरे के स्टेशन पर पहुंच कर गश्ती कर्मचारी यह सूचना दे कि 'सब ठीक है' तो सतर्कता आदेश, जारी करना बन्द कर दिया जायेगा। ऐसे मामलों में जहां गश्ती कर्मचारी बिलकुल ही नहीं पहुंचता, सम्बन्धित स्टेशन मास्टर उसका कारण पता लगाने के लिए कार्यवाही करेगा।

IndiaCode

(d) After drawing out the patrol charts, each chart will be examined by the Divisional Engineer to see what cover has been given to each train. If, on any block section, which is known to be giving trouble the interval between the patrol and the train is too long, an intermediate patrol will be introduced to reduce the interval.

(e) Copies of patrol charts prepared by Divisional Engineers for different sections will be distributed to the Assistant Engineers, SE/JE and copy of the relevant portion of the chart will be issued to each Station Master with instructions -

(i) To record time of arrival and departure of Partolmen in the patrol book and initial these entries, and

(ii) To record time of arrival and departure of patrolmen and their names in the station diary.

(f) Copies of patrol charts together with a statement showing places where Loco Pilots, when running to time, may expect to pass patrolmen, will be sent to the Shed Foreman by the Divisional Engineer. Loco Pilots will proceed cautiously. If Patrolmen are not found at the expected kilometrages report the matter to the Station Master at the next station who will take necessary action and advise all concerned.

(g) A copy of the patrol charts for patrolling block sections, list of stationery watchmen at vulnerable points and mobile patrols between stations will be sent to the office of the General Manager (Engineering) in the month of December every year.

(h) Officers and Supervisors of the Engineering and Operating Departments, during inspections of station should check station diaries to ensure that SMs record correctly the time of arrival and departure of patrolmen.

SRG 32. Patrol Books :-

(i) Patrol Book in a tin case, containing sufficient number of pages will be supplied to each patrolman.

(ii) The books will be serially numbered to correspond with the number of the patrol on each section. The first page of the book will contain the name of the patrolman, kilometrage of the patrol section and its number. The remaining pages will contain columns far date, station, times of arrival and departure and signatures of Station Master on duty.

(iii) Disposal of Patrol Book - JE/SE (P.way) will take over the patrol books from the patrolmen after sunrise and will tear out the carbon copies and send them by the first available train to the Assistant Divisional Engineer for his information and record.

(iv) Reporting for Duty - Patrolmen will report at the time shown in the chart for duty to Station Master of the station at which they are headquartered. If any of the patrolmen fails to report for duty, the Station Master must immediately send a message to the nearest JE/SE, so that arrangements maybe made at once for another man.

When a Patrolman, who is due to arrive at a station does not turn up at the Nominated time or does not turn up at all, the Station Master on duty will take following action :

(a) Stop run through trains proceeding into the block section.

(b) Advise the Station Master at the other end of the Section to take similar action and also advise the Controller, and

(c) Issue Caution Order to all trains proceeding into the block section advising the Loco Pilot to remain cautious and specify a speed restriction of 40 KMPH during the day and 15 KMPH during the night/poor visibility. Caution Order will be discontinued when the patrolman from either end of the patrol section arrives at the station and reports that all is well. In cases where the patrolman does not turn up at all, the Station Master concerned should initiate action to ascertain the reason therefore.

स.नि.घा.33. <u>गश्ती कर्मचारियों के कार्य</u> –

(क) अपने 'गश्त खण्ड' से सम्बन्धित चार्ट के अनुसार अपने गश्त क्षेत्र में एक सिरे से दूसरे सिरे पर गश्त लगाना और ऐसे मामलों में पता लगाना जहाँ भूमि धंस गयी हो या सरक गयी हो, भूमि कटाव के चिन्ह हों, तूफान के दौरान पेड़ टूट कर रेल पथ पर गिर गये हों या कोई अन्य कारण जिससे रेलवे लाइन की सुरक्षा को खतरा उत्पन्न होने की सम्भावना हो। पुलों और उनके पहुँच मार्गों पर विशेष रूप से निगाह रखी जायेगी। नीचे कुछ उदाहरण दिये गये हैं जब लाइन को क्षति पहुँचने की सम्भावना हो सकती है–

(i) जब किसी पुल पर बाढ़ का पानी खतरे के निशान पर पहुँच जाय या पानी के खतरे के निशान तक पहुँचने से पहले ही पुल अथवा उसके पहुँच मार्गों को क्षति पहुँचनी आरम्भ हो जाये।

(ii) जब बाँध के एक किनारे पर पानी का स्तर दूसरे किनारे की अपेक्षा बहुत अधिक ऊँचा हो।

(iii) जब बाँध का पानी, एक सिरे से दूसरे सिरे की ओर रिसने लगे।

(iv) जब पुल पर पानी के मार्ग में कोई रुकावट आ जाये जैसे गिरे हुए पेड़ आदि।

(v) जब रेल पथ के नीचे धँसने के लक्षण दिखाई दें।

(ख) जब लाइन के किसी भाग में असुरक्षित होने की सम्भावना हो तो गाड़ियों को रोकने के लिए तत्काल कार्यवाही करना। ऐसी आशंका की स्थिति में गश्ती कर्मचारी को ऐसे पुल अथवा रेल पथ के ऊपर से किसी भी गाड़ी को गुजरने की अनुमति नहीं देनी चाहिए।

(ग) जब किसी खतरे की आशंका न हो तो गाड़ी की ओर मुँह करके अपने स्थान से बायीं ओर खड़े होना तथा अपने लैम्प की रोशनी अपनी नम्बर प्लेट पर डाल कर उसे प्रदर्शित करना ताकि गुजरती हुई गाड़ी से उसका नम्बर देखा जा सके और अपनी सीटी बजाना।

(घ) अपने आने तथा वापस जाने के सम्बन्ध में सम्बन्धित स्टेशन के स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर प्राप्त करना तथा समीपवर्ती गश्ती कर्मचारियों के साथ गश्ती पुस्तकों का आदान–प्रदान करना।

(ङ) समीपवर्ती गश्ती कर्मचारी और ड्यूटी पर स्थित चौकीदार के साथ अपने क्षेत्र की स्थिति के सम्बन्ध में रिपोर्ट का आदान–प्रदान करना।

(च) लोको पायलटों से जो किसी कि.मी. पर खतरे की स्थिति की रिपोर्ट दें, अनुदेश प्राप्त करना और बताये गये स्थान को प्रस्थान करना और आवश्यक कार्यवाही करना।

(छ) आपात कालीन स्थिति में खतरे के स्थान पर तैनात रहना और जब तक कोई अन्य गैंगमैन वहां पहुँच कर कार्य मुक्त न कर दे तब तक किसी भी परिस्थिति में वहाँ से न हटना। अवर अभियन्ता (रेल पथ) और खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) अपने गश्ती कर्मचारियों के काम के लिए किए गए परीक्षणों की तारीख का पेट्रोल पुस्तक, मास्टरशीट या अन्य किसी पुस्तक में जो इस कार्य के लिए गश्ती कर्मचारी को जारी की गयी हों, में इन्दराज करेंगे। इसी प्रकार सहायक इंजीनियर भी अपने दौरों के दौरान गश्ती कर्मचारियों और चौकीदारों की उनकी ड्यूटी की जाँच करेंगे और कथित रजिस्टर से जाँच का परिणाम दर्ज करेंगे।

स.नि.घा.34. <u>गश्ती कर्मचारियों के उपकरण</u> – प्रत्येक खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) के खण्ड में नियुक्त प्रत्येक गश्ती कर्मचारी और चौकीदार को खण्ड के एक सिरे तक क्रम से नम्बर दिया जायेगा। प्रत्येक गश्ती कर्मचारी और चौकीदार को निम्नलिखित उपकरण उपलब्ध कराये जायेंगे–

(i) एक नुकीला डण्डा जिसमें हाथ सिगनल लैम्प लटकाने के लिए हुक लगा हो। औसत नाप लेने के लिए डंडे पर 30 से.मी. के फासले पर सफेद और काले रंग की धारियाँ डाली हुई हों।

(ii) गश्ती कर्मचारी या चौकीदार के लिए 15 से.मी. x 15 से.मी. की एक नम्बर प्लेट होनी चाहिए जो 7.5 से.मी. आकार के अंकों में चमकीले रंग से रंगी होनी चाहिए। (यदि चमकीला रंग आसानी से उपलब्ध न हो तो प्लेट और नम्बर ब्यौरा बड़े आकार के होने चाहिए)।

(iii) एक टीन का डिब्बा जिस में 10 पटाखे हों।

(iv) हाथ सिगनल झंडियों का एक सेट

(v) एक तिरंगा हाथ सिगनल लैम्प।

(vi) एक तीन सेल वाली बिजली की बैटरी जिसमें रात के समय लाल टोपी चढ़ी हो।

(vii) एक दियासलाई की डिब्बी।

(viii) सीटी

(ix) टीन के डिब्बे में गश्त (पेट्रोल) पुस्तक।

स.नि.घा.35. <u>लाइन का बचाव करना</u> – लाइन या कोई हिस्सा भंग हो जाने या किसी अन्य कारण से यातायात के लिए असुरक्षित हो जाने की स्थिति में निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जायेगी–

(क) जहां दो गश्ती कर्मचारी नियुक्त हों–

(i) दोनों दिशाओं में तत्काल खतरे का सिगनल प्रदर्शित किया जायेगा।

SRG 33. Duties of Patrolmen -

(a) To walk to and from over the beat in accordance with chart pertaining to his 'Patrol Section' looking for subsidence, slips, signs of erosion, trees blown across the track during storms or any other causes likely to endanger the safety of the line. Bridges and their approaches will be specially watched. The following are some instances when damage to the line may be apprehended -

(i) When the flood level reaches danger level at any of the bridges, or if any damage has started at the bridge and its approaches, even before the danger level has been reached;

(ii) When water on one side of the embankment is at a much higher level than on the other side;

(iii) When water seeps through the bank from one side to the other;

(iv) When any obstruction, such as fallen trees, blocks the waterway of a bridge;

(v) When the track shows signs of settlement.

(b) To take immediate steps to stop trains when any portion of the line is likely to be rendered unsafe. The patrolman must not allow trains to pass over a bridge or track in case of doubt.

(c) When no danger is apprehended to stand on the cess on the left hand side facing the train and exhibit his number plate turning the light of his lamp on to it so that the number can be seen from the passing train, and to blow on his whistle.

(d) To obtain signatures of the Station Master on duty at the station concerned for his arrival and departure and exchange patrol books with adjacent patrolman.

(e) To exchange reports as to condition on their beats with adjacent patrolman and stationary watchmen.

(f) To heed instruction from Loco Pilots who may report a condition of danger at a kilometrage and proceed to the place indicated and take necessary measures.

(g) To post himself at the danger spot in the event of emergency and not to move under any circumstances till relieved by some other gangman.

JEs and SEs will record date of examining patrolmen in their duties in a patrol book, muster sheet or any other book issued to every patrolman for recording this. Similarly, ADENs on their rounds will examine patrolmen and watchmen in their duties and record the result of the examination in the registers mentioned.

SRG 34. Equipment of Patrolman - Each patrolman and watchman on each SE (P.Way) will be numbered consecutively from one end of the section to the other. Each patrolman and watchman will be provided with the following equipment.

(i) One staff, spiked and with a hook for hanging the hand signal lamp. The staff should further be graduated in 30 cms. height in white and black for taking approximate measurements.

(ii) One number plate 15 cms x 15 Cms. number of patrolmen or watchmen painted with luminous paint in 7.5 cms. size figures (If luminous paint is not readily available, the plate and number will have to be larger).

(iii) 1 tin case containing 10 detonators.

(iv) 1 set of hand-signal flags.

(v) 1 tricolour signal lamp.

(vi) 1 three-cell electric torch with a red-cap by night.

(vii) 1 box of matches.

(viii) Whistle.

(ix) Patrol book in Tin case.

SRG 35. Protecting the line - In the event of any portion of the line being breached or otherwise rendered unsafe for traffic, the following procedure will be observed:-

(a) In case where two patrolmen are employed -

(i) The danger signals will be displayed at once in both directions.

IndiaCode

(ii) फिर दोनों गश्ती कर्मचारी खतरे का सिगनल दिखाते हुए विपरीत दिशाओं में प्रस्थान करेंगे और खतरे के स्थान से बड़ी लाइन पर 600 मीटर फासले पर (मीटर लाइन और छोटी लाइन पर 400 मीटर) प्रत्येक गश्ती कर्मचारी पटरी पर एक कोहरा सिगनल लगायेगा तब वे खतरे के स्थान से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर (मीटर लाइन और छोटी लाइन पर 800 मीटर) की दूरी तक प्रस्थान करेंगे, जहाँ वे एक दूसरे से 10 मीटर के फासले पर 3 कोहरा सिगनल लगायेंगे।

(iii) यदि रुकावट इस प्रकार की हो कि दोनों में से किसी भी गश्ती कर्मचारी के लिए उसे पार करना सम्भव न हो उदाहरण के तौर पर भारी बाढ़ या बहते हुए पानी की तेज धार के कारण लाइन बह गयी हो तो, उन दोनों में से एक गश्ती कर्मचारी खतरे का सिगनल दिखायेगा (लाल लैम्प या झण्डी, जैसी भी स्थिति हो) और कोहरा सिगनल लगाने के बाद अपनी दिशा से लाइन भंग होने के स्थान की ओर बढ़ती हुई गाड़ियों को रोकने का प्रयत्न करेगा और दूसरा गश्ती कर्मचारी भी कोहरा सिगनल लगाकर लाइन भंग होने के स्थान से अपनी दिशा के स्टेशनों की ओर बहुत तेजी से प्रस्थान करेगा। उपर्युक्त मद (ii) में बताये अनुसार अपने मार्ग पर जाते हुए व मार्ग में यदि कोई गैंग क्वार्टर हो तो मेट को भी इस घटना की सूचना देगा।

(ख) जहां एक गश्ती कर्मचारी नियुक्त हो और लाइन के क्षतिग्रस्त होने का पता लगे तो वह–

(i) किसी एक दिशा में आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिए किसी प्रमुख स्थान पर लाल लैम्प रखेगा और दौड़ कर विपरीत दिशा में जायेगा और क्षतिग्रस्त स्थान से 400 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और 800 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10–10 मीटर के फासले पर रखेगा।

(ii) क्षतिग्रस्त स्थान पर लौटेगा और इसी प्रकार पटाखे रखकर दूसरी दिशा को भी सुरक्षित करेगा।

(iii) यदि क्षतिग्रस्त स्थल से दूसरी ओर जाना सम्भव न हो (जैसा कि लाइन के बह जाने की स्थति में) तो वह लाल लैम्प या झण्डी को इस प्रकार रखेगा कि उस दिशा में आती हुई गाड़ी को यथा सम्भव काफी फासले से दिखाई दे सके।

(ग) गश्ती कर्मचारी नजदीक के स्टेशन को या उस स्थिति में जब बाधा को पार नहीं किया जा सकता हो तो विपरीत दिशा में स्टेशन के स्टेशन मास्टर को घटना की सूचना भेजने की व्यवस्था करेगा। वह मेट, अवर अभियन्ता (रेल पथ) / खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) को भी सूचना भेजेगा।

(घ) स्टेशन मास्टर–

(i) खण्ड में जाने वाली गाड़ियों को रोकेगा।

(ii) खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(iii) खण्ड नियन्त्रक व सभी सम्बन्धित को सूचना देगा।

(ङ) मेट अपने गैंग के साथ उस कि.मी. के लिए प्रस्थान करेगा, और यह सुनिश्चित करेगा कि लाइन को सही ढंग से सुरक्षित कर दिया गया है और आवश्यक मरम्मत भी करेगा।

(च) रिपोर्ट प्राप्त होने पर सभी इंजीनियरिंग कर्मचारियों का पहला काम घटना स्थल के लिए प्रस्थान करना है और यह सुनिश्चित करना है कि ऊपर बताये अनुसार लाइन को सुरक्षित कर दिया गया है और उसके बाद लाइन को पहुंची क्षति की मरम्मत की व्यवस्था की जाये। यदि लाइन के किसी पुल या उसके पहुंच मार्गों के लिए किसी भी भाग के क्षतिग्रस्त होने का संदेह हो तो पटरी की जांच के लिए पूर्ण निरीक्षण किया जायेगा और यदि आवश्यक हो तो उस पर एक अकेले इंजन को गुजारा जायेगा। उसके पश्चात उस क्षेत्र में गाड़ियों को पायलट किया जायेगा। यह निरीक्षण अकेले इंजन को निकाल कर जांच करने, गाड़ियों को पायलट करने का काम इंजीनियरिंग विभाग के अवर अभियन्ता (रेल पथ) के स्तर से नीचे के किसी अधिकारी द्वारा नहीं किया जायेगा। संदेह की स्थिति में अवर अभियन्ता (रेल पथ) को अकेले इंजन को भी लाइन पर चलने की अनुमति नहीं देनी चाहिए और उन्हें खण्ड अभियन्ता (रेल पथ), सहायक अभियन्ता या उच्च रेल अधिकारियों के स्थल पर पहुँचने की प्रतीक्षा करनी चाहिए।

स.नि.घा.36. <u>जाँचों का महत्व</u> – यह सुनिश्चित करने के लिए गश्ती कर्मचारी और चौकीदार ड्यूटी पर तैनात रहते हैं और उन्हें जो काम दिया गया है उसे वे कुशलता पूर्वक करते हैं, उनके काम का पर्यवेक्षण किया जायेगा। समय–समय पर उनके काम की जाँच की जायेगी। इस कार्य के लिए निम्नलिखित जाँच निर्धारित की गयी है–

(क) खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) और अवर अभियन्ता (रेल पथ) इंजन की फुट प्लेट पर गाड़ियों में और ट्राली द्वारा दिन और रात दोनों समय में अक्सर अनियमित अंतरालों के बाद अपने क्षेत्रों का निरीक्षण करेंगे।

(ख) इसी प्रकार सहायक इंजीनियर अपने पूरे खण्ड पर जांच करेंगे।

(ग) मण्डल इंजीनियर भी अपने निरीक्षण के दौरान जांच करेंगे और यथासम्भव अधिक से अधिक गश्ती कर्मचारियों के कार्य की जाँच करेंगे।

(ii) The two patrolmen will then proceed in opposite direction showing danger signals.On reaching a distance of 600 meters from the point of danger, each will clip one fog signal on the rail; they will then proceed to a distance of 1200 meters from the point of danger, where they will clip 3 fog signals at a distance of 10 meters apart;

(iii) Should the nature of the obstruction be such as to render impossible for either of the patrolmen to get across the gap, as for instance a wash-away with a deep flood or strong current, one of the men will show a danger signal (red lamp or flag as the case may be) and endeavour to stop trains approaching the gap from his side while the other man will proceed, with all haste, towards the station on his side of the gap, fixing fog signals on the way as laid down in item (ii) above, and also informing the mate of the occurrence, if there is any gang-quarter on the way.

(b) In case where one patrolman is employed - when damage is detected on the line he will -

(i) place a red lamp in prominent position to warn a train which may approach from one direction, and run in the opposite direction and clip 1 detonator at 400 metres and 3 detonators at 800 metres from the damaged point;

(ii) return to the damaged point and protect the other side with detonators similarly;

(iii) in the event of it being impossible to get to the other side of the damaged point (as in a wash-away), place the red lamp or flag so that it can be seen from as great a distance as possible by a train approaching from that direction.

(c) The patrolman will arrange to send information to the nearest station, or, in case of an impassable obstruction, to the station in the opposite direction reporting the occurrence to the Station Master, He will also send information to the Mate, JE/SE (P.Way).

(d) The Station Master will -

(i) Stop trains entering the block section,

(ii) Advise the Station Master at the other end of the block sections, and

(iii) advise the Controller and all concerned.

(e) The Mate will proceed with his gang to the kilometrage and ensure proper protection and attend to repairs as necessary.

(f) The first duty of all engineering staff on receipt of the report is to proceed to the site and ensure that the line is protected as described above and then make arrangements for repairing the damage that may have occurred.

In the case of suspected damage to a portion of the line, a bridge or its approaches, a through inspection will be carried out testing the track, if necessary, by passing a light engine across, after which trains will be piloted over the threatened zones, These inspections, tests with light engine and piloting of trains will be carried out by engineering official not lower than the rank of an JE. In case of doubt the JE must not allow even a light engine to pass across and must await the arrival of the SE, ADEN, or higher railway officials.

SRG 36. Importance of Checks - Proper supervision shall be exercised and frequent checks carried out to ensure that the patrolmen and watchmen are on duty and carry out the tasks assigned to them in an efficient manner. For this purpose the following checks are prescribed -

(a) SE and JE will cover their lengths by footplate of engine, trains and by trolley at irregular intervals frequently both by day and night.

(b) Assistant Engineers will exercise similar checks over their entire section.

(c) The Divisional Engineers will also exercise check during their inspections and examine as many patrolmen as possible in their duties.

IndiaCode

स.नि.घा.37. खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) का प्रमाण–पत्र – प्रत्येक वर्ष 15 मई तक खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) अपने सहायक इंजीनियर को यह प्रमाण–पत्र प्रस्तुत करेंगे जिसकी प्रतिलिपि मण्डल इंजीनियर को भी भेजी जायेगी कि उन्होंने वर्षा ऋतु के दौरान पटरी पर गश्त लगाने और दुर्घटना की दृष्टि से कमजोर स्थलों और पुलों की निगरानी करने के लिए व्यवस्था कर दी है और गश्ती कर्मचारियों तथा चौकीदारों को यह जानकारी करा दी गयी है कि उनके कार्य क्षेत्र में क्या–क्या कर्तव्य होंगे और रेल पथ तथा दुर्घटना की दृष्टि से कमजोर स्थलों के बचाव के लिए क्या नियम है। खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) अपने सहायक इंजीनियरों को गश्ती कर्मचारियों और ड्यूटी पर तैनात चौकीदारों की सूचियाँ भी भेजेंगे जिनमें उनके कार्य क्षेत्रों और सम्बन्धित स्थलों और पुलों का उल्लेख होगा। खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) प्रत्येक कर्मचारी को उसके नाम से एक प्रमाण पत्र जारी करेगा जिसमें यह लिखा होगा कि उसकी जाँच की जा चुकी है और वह अपने कार्य से सम्बन्धित नियमों, उप नियमों और अपनी ड्यूटी के स्थल जो उसे सौंपा गया है, से भली प्रकार परिचित है। इस प्रमाण पत्र की एक प्रति खण्ड अभियन्ता (रेल पथ) अपने रजिस्टर में रिकार्ड के तौर पर रखेगा जिस पर सम्बन्धित कर्मचारी और मण्डल इंजीनियर अपने निरीक्षण के दौरान इस रजिस्टर का निरीक्षण करेंगे और अधिक से अधिक कर्मचारियों और चौकीदारों की भी उनकी ड्यूटी की जाँच करेंगे।

शंटिंग

स.नि.घा.38. लूज शंटिंग – लूज शंटिंग करना मना है, सिवाय उन स्थलों के जहाँ स्टेशन संचालन नियमों में ऐसा करने का विशेष प्राधिकार दिया गया हो।

स.नि.घा.39. हाथ शंटिंग – हाथ शंटिंग करना मना है, सिवाय उन स्थलों के जहाँ स्टेशन संचालन नियमों में ऐसा करने का विशेष प्राधिकार दिया गया हो।

स.नि.घा.40. उन स्थानों पर शंटिंग करना जहां स्लिप साइडिंगें हैं – उन परिस्थितियों को छोड़कर यदि मुख्य लाइन पर शंटिंग करना नितान्त आवश्यक हो, तो जब तक स्लिप साइडिंग के कांटों को स्लिप साइडिंग के लिए सेट करके उसमें ताला न लगा दिया गया हो, शंटिंग करना मना है। इस मामले में इंजन को आगे रखा जायेगा और इन कांटों को प्रत्येक बार स्लिप साइडिंग के लिए सेट कर दिया जायेगा, जब इंजन इन कांटों को पार कर चुके हों।

स.नि.घा.41. स्लिप साइडिंग युक्त स्टेशनों पर हाथ शंटिंग – हाथ शंटिंग की मनाही है जब तक कांटे स्लिप साइडिंग के लिए नहीं लगाये जाते हैं।

ट्रालियाँ और लारियाँ

स.नि.घा.42. ट्रालियों पर ब्रेक – 50 में 1 से अधिक गहरे ढालों पर प्रयोग की जाने वाली सभी ट्रालियों में दो कारगर स्वतंत्र ब्रेक अवश्य होने चाहिए जिनको चारों पहियों पर एक साथ ब्रेक लगा सके। अन्य घाट खण्डों पर ट्राली में केवल एक ही ब्रेक की आवश्यकता है जो चारों पहियों पर कारगर ढंग से रोक लगा सके प्रत्येक यात्रा से पूर्व ब्रेकों की जांच अवश्य की जाय।

स.नि.घा.43. घाट सेक्शन पर कार्य करने वाली सभी मटेरियल लारियों पर चारों पहियों पर परिचालित एक कुशल स्क्रू ब्रेक होना चाहिए और इसके अतिरिक्त एक लम्बा रस्सा हो ढलाई पर उतरते समय मानवयुक्त होना चाहिए।

टिप्पणी – डिप लारियों को घाट खण्डों पर चलने की अनुमति नहीं है।

स.नि.घा.44 खराबियाँ – ट्राली या लारी का इंचार्ज व्यक्ति ट्राली या लारी में किसी खराबी के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार है जिसको वह आसानी से पता लगा सकता था।

स.नि.घा.45. लॉरियों की गति – उतराई वाली ढलानों पर लारी की रफ्तार 8 कि.मी. प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।

स.नि.घा.46. लारी केवल ब्लाक किए गये खण्ड में या लाइन क्लियर पर ही चलाई जायेगी – लारी को किसी ब्लाक खण्ड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले इंचार्ज इंजीनियरिंग अधिकारी द्वारा लाइन को ब्लॉक कर दिया जाना चाहिए या लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया जाना चाहिए। लॉरी पर एक ब्रेकमैन और एक हेल्पर, इन दो व्यक्तियों से अधिक को यात्रा नहीं करनी चाहिए। अन्य व्यक्ति लॉरी के साथ पैदल चलेंगे।

स.नि.घा.47. मोटर और पुश ट्रालियों का संचालन – घाट खण्डों पर मोटर ट्रालियाँ स.नि.15.18/1(14) में दिये गये अनुदेशों के अनुसार या तो "लाइन क्लियर" या 'ट्राली परमिट' पर चलाई जाये फिर भी, पुश ट्रालियाँ स.नि.15.18/1(12) में उल्लिखित सावधानियों के अन्तर्गत चलाई जायेंगी।

SRG 37. SE (P. Way)'s Certificate - SE (P.Way) will submit certificate by 15th may each year to their Assistant Engineer, copy to Divisional Engineer that they have made arrangements for monsoon patrolling, and watching of vulnerable locations and bridges and that patrolmen and watchmen have been made conversant with their duties and rules for the protection of the line and vulnerable locations in their beats. The SE (P.Way) will also submit to their ADENs lists of the patrolmen and stationary watchmen with beats locations and bridges assigned to each. The SE (P.way) will issue to each individual by name, a certificate stating that he has been examined and is fully conversant with the rules, regulations and duties and also the location of the beat or static posts of duty assigned to him. A duplicate copy of this certificate should be kept on record with the SE (P.Way) in a Register and this copy of the certificate will bear the signatures or thumb impression of the individual concerned. The ADENs and DENs on their rounds will inspect this register and also examine as may as possible of the patrolmen and watchmen in their duties.

SHUNTING

SRG 38. Loose Shunting - Loose shunting is forbidden, except where specially authorised in the Station Working Rules.

SRG 39. Hand Shunting- Hand shunting is forbidden, except where specially authorised in the Station working Rules.

SRG 40. Shunting at Stations with Slip Sidings - Shunting is forbidden, unless the slip siding points are set and locked for the slip siding, except when it is absolutely necessary to shunt on the main line. In this case, the engine must be in front and the points must be manned the whole time any shunting is being carried out over them and must be reset for the slip siding every time the engine has returned over them.

SRG 41. Hand shunting at Stations with Slip Siding - Hand shunting is forbidden, unless the points are set for the slip siding.

Indiacode

TROLLIES AND LORRIES

SRG 42. Brakes on Trollies - All siding trolles in use on grades steeper than 1 in 50 must have two efficient and independent brakes, which must together brake all four wheels. On other Ghat section the trolley need have only one brake capable of braking all the four wheels efficiently. These brakes must be tested before each journey.

SRG 43. Brakes on Lorries - All material lorries working on Ghat sections must have an efficient screw brake operating on all four wheels and also a tail rope, which must always be manned when running downhill. The brake must be tested before each journey.

Note - Dip lorries are not allowed to work on Ghat sections.

SRG 44. The person in charge of a trolley or lorry is responsible for any accident resulting from a defect in the trolley or lorry, which he might reasonably have been expected to discover.

SRG 45. Speed of Lorries - On falling grades the speed of a lorry must not exceed 8 Kms. an hour.

SRG 46. Lorry only to run in Blocked Section or on Line Clear - Before lorry is allowed to enter a Block Section, the line must be blocked by the engineering official incharge or line clear must be obtained. Not more than two persons, one brakeman and one helper must travel on the lorry itself the other person would accompany the lorry on foot.

SRG 47. Working of Motor and Push Trollies - The motor trollies on Ghat section may either be run on line clear or trolley permit in accordance with the instructions made down in S.R. 15.18/1 (14) push trollies shall however run under precautions mentioned in S.R.15.18/1 (12) which must be rigidly observed.

स.नि.घा.48 <u>ट्राली का बिगड जाना</u> –

(क) ट्राली के बिगड़ जाने की स्थिति में, या दो स्टेशनों के बीच उसके ब्रेक गियर के खराब हो जाने पर इंचार्ज/अधिकारी ट्राली को तुरन्त लाइन से हटवा देगा। यदि खराबी दो स्टेशनों के बीच उत्पन्न हो, और ट्राली प्रस्थान आदेश या ट्राली परमिट पर चल रही हो तो इंचाई अधिकारी शीघ्रतम उपलब्ध साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में तत्काल सूचना देगा कि ट्राली को लाइन से हटा दिया गया है और उसी समय प्रस्थान आदेश या ट्राली परमिट भी स्टेशन पर वापस कर देगा। इस सूचना को पाने वाला स्टेशन मास्टर तुरन्त खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन को सूचना देगा कि "ट्राली जो आपके/मेरे स्टेशन से ..... बजे चली थी, ब्लाक खण्ड में खराब हो गयी है और उसे पटरी से हटा दिया गया है, प्राइवेट नम्बर .....।

(ख) इस संदेश की नकल गाड़ी रजिस्टर में या लाइन क्लियर पूछ–तांछ और उत्तर पुस्तकों में अवश्य दर्ज की जाये। इसके पश्चात वह स्टेशन जिस ओर ट्राली जा रही थी या टोकन संचालन की स्थिति में वह स्टेशन जो टोकन प्राप्त करता है, ट्राली के लिए सामान्य विधि से 'गाड़ी खण्ड से बाहर' सिगनल देगा।

(ग) जब ट्राली को चलने के योग्य कर दिया जाये तो इंचार्ज अधिकारी नजदीकी स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में सूचना देगा कि ट्राली उस स्टेशन को जाने के योग्य हो गयी है, जिस स्टेशन को वह जाना चाहती है तथा यात्रा में लगने वाला अनुमानित समय बतायेगा और प्रस्थान आदेश या ट्राली परमिट माँगेगा। संदेश प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के दूसरे सिरे वाले स्टेशन मास्टर को (सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को) तदनुसार सूचित करेगा और फिर गंतव्य स्टेशन को प्रस्थान करने के लिए अनुमति देगा या प्राप्त करेगा और इंचार्ज अधिकारी को प्रस्थान आदेश या ट्राली परमिट भेजेगा।

स.नि.घा.49. <u>अवरुद्ध ब्लॉक खण्ड</u> – यदि दो स्टेशनों के बीच का खण्ड, जिसमें ट्रालियों को केवल लाइन क्लियर या ट्राली परमिट पर ही चलाया जा सकता है, दुर्घटना के कारण या रेल पथ और निर्माण शाखा द्वारा रुका हुआ हो तो ट्राली ब्लाक पर चल सकती है बशर्ते कि ट्राली के इंचार्ज व्यक्ति ने ब्लॉक खण्ड के दोनों सिरों के ब्लॉक स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को सूचित कर दिया हो कि वह ब्लॉक पर चल रहा है और ब्लॉक को तब तक न हटाया जाये जब तक कि वह अगले स्टेशन पर न पहुँच जाये।

स.नि.घा.50. <u>स्टेशनों के बीच निरीक्षण</u> – जब दो स्टेशनों के बीच किसी कार्य के लिए रुकना आवश्यक हो तो ट्राली को पटरी से हटा दिया जाये और उसे ट्रालीमैन के चार्ज में छोड़ा जाये परन्तु यदि कोई ट्रालीमैन इस उद्देश्य के लिए कार्य पर नहीं छोड़ा जा सकता हो, तो ट्राली के पहियों को जंजीर और तालों से जकड़ कर सुरक्षित किया जाये। 40 में से 1 या उससे अधिक गहरी ढालों पर दो निरीक्षक अधिकारियों और चार ट्रालीमैनों से अधिक व्यक्तियों को यात्रा करने की अनुमति नहीं है।

स.नि.घा.51. <u>साइडिंग या बन्द सिरों में</u> –

(क) साइडिंग या बन्द सिरों में निम्नलिखित प्रावधान होना चाहिए –

(i) स्काच ब्लाक – जब साइडिंग में वाहन खड़े हों तो स्कॉच ब्लॉकों को लाइन पर ताला लगाकर रखा जाये या,

(ii) फंदा कांटे (ट्रैप प्वाइंट्स) – जब साइडिंग में वाहन खड़े हों तो फंदा कांटों को खुली स्थिति में ताला लगाकर रखा जाये।

(iii) सभी वाहनों को एक दूसरे के साथ जोड़कर स्कॉच ब्लाक या फंदों (ट्रैप) के अन्दर रखा जाये।

(ख) सभी हाथ ब्रेकों को मजबूती से लगा दिया जाये या यदि उन्हें मजबूती से न लगाया जा सके तो वाहनों के पहियों में गिल्लियाँ लगा दी जायें।

(ग) फंदों या स्कॉच ब्लाकों के नजदीक वाले वाहनों को जंजीरों से जकड़ा जाये अगर वाहन तीन से अधिक हों तो हर तीन वाहन में से एक वाहन को जंजीर से जकड़ा जाये।

स.नि.घा.52. <u>चालू लाइनों पर शंटिंग करते समय</u> – जब वाहनों के ब्लॉक खण्ड में भाग निकलने का खतरा हो तो सभी हाथ ब्रेकों को मजबूती से लगा दिया जाये या यदि उसमें से कोई ब्रेक मजबूती से न लग सके तो वाहन के पहियों में गिल्लियाँ लगायी जायें।

SRG 48. Trolley Break Down -

(a) In the event of the break down of a trolley, or its brake gear becoming defective between stations, the official in charge shall have it removed from the line at once. If the break down occurs between stations and the trolley is running on an "Authority to Proceed' or "Trolley Permit" the official incharge shall at once employ the quickest means at this disposal to advice the nearest Station Master in writing that the trolley has been removed from the line, and will RETURN the "Authority to Proceed" or the "TROLLEY PERMIT" at the same time. The Station Master receiving the advice shall immediately to the Station Master at the other end of the section "trolley which left yours (or mine) at ..... hours has failed in the Block section and has been removed from the track, private number.....

(b) A copy of this message must be recorded in the train registers of line clear enquiry and reply books. Following this, the station towards which the trolley was proceeding or in the case of Neales Token working, the station which receives the Token, shall give the "Train out of Section" signal for the trolley in the usual manner.

(c) When trolley has been made fit to run, the official incharge shall notify the nearest Station Master in writing that the trolley is fit to run to the Station to which he wishes to proceed, and shall give the estimated time that will be taken for the journey, and will ask for the "Authority to Proceed" or "Trolley Permit". The Station Master receiving the message will inform station Master at the other end of the block section concerned accordingly and will then give or obtain the permission to proceed to the destination and send "Authority to Proceed" or "Trolley Permit" to the Official Incharge.

SRG 49. Blocked Section - If a section between two stations on which trollies may only run on line clear or trolley permit, is blocked by an accident or by the Way & Works Branch, a trolley may be run through the block provided the person Incharge given a message to the Station Master of the stations on each side of the block section stating that he is proceeding through the block and that the block must not be removed until he arrives at the station ahead. Before entering the blocked section, he must get an acknowledgement of his message from both stations.

SRG 50. Inspection between Stations - When it is necessary to stop for work between stations, the trolley must be taken off the line and left with Incharge of the trolleyman but if a trolleyman cannot be spared, the trolley may be left after the wheels have been securely chained and padlocked. On grades 1 in 40 and steeper, not more than two inspecting officials and four trolleymen are allowed to travel on a trolley.

SECURING OF VEHICLES

SRG 51. In Sidings or Dead Ends -

(a) The siding or dead end must be provided with either -
  (i) Scotch Block which must be kept locked across the line when vehicles are standing in the siding, or
  (ii) Trap points which must be kept locked in the open position when vehicles are standing in the siding, and
  (iii) All vehicles must be placed inside the traps or scotch blocks and coupled together.

(b) All hand brakes must be put hard on, or if they cannot be put hard on the vehicles must be spragged.

(c) The vehicles nearest the traps of Scotch Block must be chained, if there are more than three vehicles, one must be chained, out of every three.

SRG 52. On Running Lines During Shunting - When there is any risk of vehicles escaping into the block section. All hand brakes must be put hard on, or, if any cannot be put-hard on, the must be spragged.

स.नि.घा.53. ब्लॉक खण्ड में –

(क) वाहनों को इंजन से अलग न किया जाये सिवाय आपात स्थिति के या जब गिट्टी गाड़ियों के नियमों में इसकी अनुमति दी गयी हो।

(ख) हर उस स्थिति में जहां वाहन इंजन से अलग करने का निर्णय लिया जाये, लोको पायलट साधारण नियम 4.48 के अनुसार गार्ड से एक मीमों लेगा इसमें इस आशय का प्रमाण–पत्र दर्ज होगा कि गाड़ी को अच्छी तरह सुरक्षित कर लिया गया है।

(ग) अलग किये गये वाहनों के सभी हाथ ब्रेकों को मजबूती से लगा कर उन्हें स्थिर किया जाना चाहिए, जिन वाहनों के हाथ ब्रेक मजबूती से न लगाये जा सकें उनके नीचे गिल्लियाँ लगायी जानी चाहिए।

स.नि.घा.54. गिल्लियाँ, स्कॉच, लकडी के गुटके और जंजीरें – हर गार्ड अपने साथ पर्याप्त संख्या में गिल्लियाँ, स्कॉच, लकड़ी के गुटके और जंजीरें लेकर चलेगा ताकि इन नियमों का पालन कर सके।

IndiaCode

SRG 53. In The Block Section -

(a) Vehicle must not be detached from an engine except in an emergency or as allowed under the rules for ballast trains.

(b) In every case where it is decided to detach a vehicle from an engine, the Loco Pilot must obtain a memo from the Guard, in accordance with G.R. 4.48, which must bear certificate to the effect that the train has been properly secured.

(c) The detached vehicles must be secured by putting all hand brakes hard on. Vehicles, the hand brakes of which cannot be put "hard on" must be spragged.

SRG 54. Scotches, Wedges and Chains- Every Guard must carry sufficient number of scotches or wedges to be able to comply with these rules.



IndiaCode

Notes

IndiaCode