रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 561] नई दिल्ली, शुक्रवार, अगस्त 10, 2018/श्रावण 19, 1940
No. 561] NEW DELHI, FRIDAY, AUGUST 10, 2018/SHRAVANA 19, 1940

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)
अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 अगस्त, 2018

सा.का.नि. 765(अ).—केन्द्रीय सरकार,रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 198 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, माल के वहन के लिए भारत में प्रशासित डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल के लिए निम्नलिखित साधारण नियम बनाती है :—

अध्याय -1
प्रारम्भिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ:- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे, साधारण नियम 2018 है;

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

2. परिभाषायें: इन नियमों में, जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो -

(1)अधिनियम से रेल अधिनियम,1989 (1989 का 24) से अभिप्रेत हैं;

(2) "पर्याप्त दूरी" का अभिप्राय, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी है;

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

(4) "संचार के अनुमोदित" साधनों का अभिप्राय ऐसे संचार उपकरणों या प्रणाली से है जो नियंत्रक या स्टेशनों या गाड़ी चलाने वाले कर्मियों के बीच ऑडियों या टेक्सट संदेश भेजने में सक्षम हो तथा विशेष अनुदेशों के अंतर्गत अनुमोदित हो;

(5) "अनुमोदित विशेष अनुदेश" का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है;

(6) सिगनल के संकेत का अभिप्राय है कि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट द्वारा सिगनल (रंग या प्रकाश) प्रकाश को देखना;

(7) "प्राधिकृत अधिकारी" का अभिप्राय डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के निदेशक (परिचालन और व्यवसाय विकास)से है;

(8) "प्रस्थान प्राधिकार" का अभिप्राय संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए दिये गये प्राधिकार से है;

(9) "धुरी काउण्टर" (एक्सल काउण्टर) का अभिप्राय रेल पथ पर दो स्थानों पर लगाये गये ऐसे विद्युत यंत्र से है, जो उनके बीच आने वाले तथा जाने वाले धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करता है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेल पथ खाली है या भरा हुआ है;

(10)"खराब मौसम और खराब दृश्यता" का अभिप्राय प्रतिकूल मौसम की स्थिति से है,जिसमें सामान्य दृश्यता एक सौ अस्सी मीटर से भी कम हो जाती है, जिसके दौरान गाड़ियों के संचालन में विशेष उपायों और अतिरिक्त सावधानी की आवश्यकता होती है;

(11) " ब्लॉक बैक" का अभिप्राय दोहरी, डबल लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को और इकहरी लाइन पर अगले और पिछले दोनो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक सेक्शन अवरूद्ध है या अवरूद्ध होने वाला है;

(12) " ब्लॉक फारवर्ड" का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर किसी ब्लॉक स्टेशन से अपने निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लॉक सेक्शन अवरूद्ध है या अवरूद्ध होने वाला है;

(13)" ब्लॉक ओवरलैप" का अभिप्राय अग्रिम ब्लॉक स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी से है जिसे पिछले ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लियर देते समय खाली रखा जाना आवश्यक है;

(14) "एक्सल काउंटर के द्वारा ब्लॉक खंड की सुरक्षा" (बीपीएसी) का अभिप्राय प्रवेश स्थान पर गाड़ी में लगी हुई कुल धुरियों की संख्या की गणना से गाड़ी के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना है तत्पश्चात ब्लॉक स्टेशन के निकास स्थान से उसी गाड़ी के धुरियों की संख्या की तुलना करना है;

(15)" ब्लॉक सेक्शन" का अभिप्राय है कि दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खंड से है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है तब कि गाड़ी संचालन पद्धति के अधीन ऐसा करने के लिए प्राधिकृत न किया गया हो। पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामले में ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार केवल ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिलने के पश्चात ही दिया जाएगा। संचालन की स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली के मामले में,यह प्राधिकार स्वत: ही अगले स्व-चालित सिगनल से पर्याप्त दूरी होने पर मिल जाता है;

(16) '' ब्लॉक स्टेशन" से अभिप्राय उस स्टेशन है जहां लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए संचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान अधिकार लेना आवश्यक है। संचालन पद्धति के अन्तर्गत लगाए गये न्यूनतम सिगनलों के आधार पर स्टेशनों का वर्गीकरण किया जाता है;

(17) सतर्कता सूचना से अभिप्राय है कि विद्युतमय उपस्कर से संलग्न या उसके पास टंगी हुयी व सूचना जिसमें ऐसे उपस्कर छूने से या उसके कार्य में हस्ताक्षेप करने से उत्पन खतरे की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है और उस पर "सावधान–विद्युतमय उपस्कर" लिखा रहता है;

(18)"सतर्कता आदेश"का अभिप्राय गाड़ी के पाइलट को दिया गया आदेश है, जब कभी लाइन के मरम्मत कार्य हो रहा है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है;

IndiaCode

(19) "केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण" का अभिप्राय उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर जहां यह प्रणाली लागू है,गाडियों का संचालन, किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से नियंत्रित स्थावर सिगनलों द्वारा शासित होता है.

(20) "केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक" का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात सक्षम रेल सेवक से है, जो केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र में गाडियों के संचालन के लिए उस समय जिम्मेदार है.

(21)"क्लियर स्टेंडिंगलेंथ" का अभिप्राय स्टेशन यार्ड पर मुख्य लाइन और दिशात्मक लूप लाइनों के मामलों में समान लाइन के पीछे की ओर उल्लंघन चिन्ह और सिगनल के निचले हिस्से के बीच की दूरी है। स्टेशनों पर कॉमन लूप के मामलों में, सीएसएल उसी लाइन पर दो विपरीत दिशा में स्थित स्टार्टर सिगनलों के बीच की दूरी होगी;

(22)''रेल संरक्षा आयुक्त'' का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त से है जो अधिनियम के अधीन अभिहित कार्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया है और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त भी शामिल है.

(23)''सक्षम रेल सेवक'' का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गए कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिए सम्यक अर्हता प्राप्त है;

(24)''संयोजन'' का अभिप्राय, जब उसका उपयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाता है, तो उन कॉटे और कैंची या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोडने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किए जाते है;

(25)''नियंत्रक'' का अभिप्राय ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो एक सेक्शन में संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात संचालन को नियमित करने के लिए जिम्मेदार है;

(26) "खतरे की सूचना" का अभिप्राय है कि वह सूचना जो किसी बिजली हीन उपस्कर पर इस बात की चेतावनी के लिए टाँग दिया जाये कि उस उपस्कर को विद्युतमय न किया जाये और उस पर लिखा हो ''खतरा'' कर्मचारी कार्य कर रहे है;

(27) "खतरे का क्षेत्र" का अभिप्राय है वह क्षेत्र जो पच्चीस केवीएसी कर्षण पद्धित में किसी विद्युतमय प्रणाली में विद्युतमय उपस्कर दो मीटर के अंदर हो तथा जिसके अन्तर्गत झटके के कारण चोट, जलने, आग या विस्फोट से जीवन के लिए खतरा है, ट्रांसमिशन, परिवर्तन, रूपांतरण, वितरण या बिजली ऊर्जा का उपयोग, और जब उपकरण चालू/कार्यशील रहते है तो कोई भी कार्य करने की अनुज्ञा नहीं है;

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

(29) ''यातायात की दिशा'' का अभिप्राय है—

(क)दोहरी लाइन और मल्टिपल लाइन पर उस दिशा से है जिस दिशा में लाइन पर सिगनल लगे है;

(ख) इकहरी लाइन और टविन सिंगल लाइन पर, उस समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाडियां चलने की अनुज्ञा ली गयी हो.

(30) "निदेशक / परिचालन और व्यवसाय विकास" का अभिप्राय उस व्यक्ति से है जो यातायात विभाग के प्रमुख होंगे डीएफसीसीआईएल में मालगाडियों के संचालन के लिए ज़िम्मेदार है। निदेशक / परिचालन और व्यवसाय विकास, यातायात विभाग के प्रमुख होंगे। सदस्य यातायात / रेल बोर्ड / निदेशक मंडल के एक विशेष आदेश द्वारा उन्हे प्राधिकृत अधिकारी के नाम के रूप में सहायक नियम व उनमें संशोधन करने का या अनुदेश जारी करने की शक्तियां प्रदान की गई हैं;

IndiaCode

(31) "वितरित शक्ति" का अभिप्राय गाड़ी की लंबाई के साथ वितरित दो या दो से अधिक इंजनों की शक्ति को साथ-साथ करने की व्यवस्था है। इसमें पीछे का इंजन रेडियो संचार (ट्रांसमिशन) के माध्यम से,आगे के इंजन से रिमोट द्वारा नियंत्रित होता है;

(32) "विद्युतीकृत लाइन" का अभिप्राय ऊपरी उपस्कर के साथ प्रदान रेलपथ से है

(33) "विद्युतीकृत मार्ग और कार्य" का अभिप्राय रेल के विद्युतीकृत सेक्शनों पर प्रदान ऊपरी उपस्कर और अन्य जुड़े कार्यों सहित ट्रेक्शन(कर्षण)संबंधित उपकरणों की स्थापना से है;

(34) जीएसएम (आर) आधारित मोबाइल गाड़ी रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली में, "रेल आपातकालीन कॉल" सर्वोच्च प्राथमिकता समूह कॉल है, जिसे किसी भी रेल परिचालन आपात स्थिति के मामले में मोबाइल रेडियो / नियंत्रक / एमएमआई उपयोगकर्ता द्वारा प्रारंभ किया जा सकता है तथा इसे पूर्व निर्धारित उपयोगकर्ताओं को भेजा जाता है जैसे- लोको पायलट, स्टेशन मास्टर, नियंत्रक और अन्य रेल कार्मिक जो कि परिचालन से संबंधित है, तथा पूर्व निर्धारित भौगोलिक क्षेत्र में स्थित है.

(35) "ईओटीटी" का अभिप्राय गाड़ी दूरमापी यंत्र के अंतिम छोर से है, जो गाड़ी के सबसे पीछे के वाहन के पीछे की ओर स्थित युग्मक(कपलर) पर लगाए गए अनुमोदित डिज़ाइन के एक पीछे की ओर स्थापित उस इलेक्ट्रॉनिक यंत्र से है,और जो ब्रेक लगाने, निरंतरता निगरानी,अंतिम वाहन की जांच और अन्य कार्यों के लिए इंजन पर संगत उपकरण के साथ रेडियो सिगनल के माध्यम से संदेश को संचारित करता है। पीछे की ओर अंत में लगा यह इलेक्ट्रॉनिक उपकरण जिसमें एक चमकती लाल रोशनी होती है, एक टेल लैम्प के रूप तथा एक अम्बर फ्लेशिंग लाइट के रूप में भी इंजन ड्राइवर द्वारा चालू और बंद किया जा सकता है या गाड़ी के विभाजन के मामले में स्व-चालित रूप से 'चालू' हो जाता है;

(36) ''सम्मुख और उन्मुख कॉटे'' कॉटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कॉटें सम्मुख या उन्मुख कहलाते है.यदि कॉटों के प्रचालन से इन की ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है,तो वे सम्मुख कॉटे कहलाते है।

(37) "फीडिंग पोस्ट" का अभिप्राय इलेक्ट्रिक आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट से है,जहां ग्रिड या उप-स्टेशन से आने वाली फीडर लाइनें समाप्त हो जाती हैं;

(38) "स्थावर सिगनल " का अभिप्राय रंगीन प्रकाश सिगनल , दिन और रात के उपयोग के लिए, एक निश्चित स्थान पर प्रदान किया जाता है जो गाडियों के आवगमन को प्रभावित करने वाली स्थिति को इंगित करता है;

(39) "फॉग सेफ डिवाइस" -एक उपकरण है, जो एक सिगनल के क्षेत्र में आने वाली गाड़ी के इंजन ड्राइवर को पूर्व चेतावनी देने के लिए है। यह खराब मौसम में दृश्यता कम होने पर लोकोमोटिव कैब में लगाया जाता है;

(40)"उल्लंघन चिह्न" उस स्थान को इंगित करता है जिसके परे, जहां दो लाइनें एक दूसरे को पार करती है या एक दूसरे से मिलने के कारण,मानक गतिमान मापदंडों का उल्लंघन होता है;

(41)"फाटक वाला" का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिए समपार पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है;

(42) "माल गाड़ी" का अभिप्राय (वस्तु ढोने वाली गाड़ी के अलावा) ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य मुख्य रूप से पशु या माल ढोना है;

(43) "गार्ड" का अभिप्राय उस रेलसेवक या अन्य रेल कर्मचारी से है, जो उस समय लोको पायलट के अधीन एक गार्ड के कर्तव्यों का पालन कर रहा है;

(44) "विद्युत रेलपथ और कार्य निरीक्षक" (वरिष्ठ कार्यकारी विद्युत / कार्यकारी विद्युत) का अभिप्राय एक रेल कर्मचारी या ऐसे किसी व्यक्ति से है, जो उस समय स्टेशनों पर और किसी एक सेक्शन के विद्युत रेलपथ और कार्यों के निर्माण या अनुरक्षण कार्यों या ऊपरी उपस्कर से संबंधित अन्य कार्यों के लिए जिम्मेदार है, या उस समय पर इलेक्ट्रिक रेलपथ और कार्यों से संबंधित कर्तव्य कर रहा है;

(45)"रेलपथ निर्माण और कार्य निरीक्षक" (वरिष्ठ कार्यकारी सिविल / कार्यकारी सिविल) का अभिप्राय एक रेल सेवक या ऐसे किसी व्यक्ति से है, जो उस समय स्टेशनों पर और किसी एक सेक्शन के रेलपथ, कॉटों, फाटक, पुलों के निर्माण कार्यों के लिए जिम्मेदार है, और उस समय पर रेलपथ निर्माण निरीक्षक संबंधित कर्तव्यों का पालन कर रहा है;

(46) "अन्तर्पाशन" का अभिप्राय किसी एक स्टेशन पर या एक केन्द्रीयकृत स्थान से है जो आपस में यांत्रिक और /या विद्युतीय / इलेक्ट्रानिक माध्यमों से जुड़े हैं, यह वहां पर पैनल / वीडीयू (वीडियो डिस्प्ले यूनिट) से सिगनल , कॉटें और अन्य उपकरणों के संचालन की व्यवस्था है, ताकि संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उचित क्रम में परिचालन हो सके। अन्तर्पाशनसुनिश्चित करता है कि लाइन का सिगनल जो इस की रक्षा करता है उसे बाहर नहीं किया जा सकता जब तक कि रास्ता निर्धारित न हो जाए, सम्मुख कॉटे लॉक न हो जाए,रेलपथ की लाइन का सर्किट पूर्ण न हो जाए तथा रेल पथ पर कोई अवरोध न हो।

(47) "मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट (आईबीपी)" का अभिप्राय दोहरी लाइन पर एक मानव रहित वर्ग 'सी' स्टेशन से है जो पीछे के ब्लॉक स्टेशन से दूर से नियंत्रित किया जाता है;

(48) ''मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल व्यवस्था'' का अभिप्राय दोहरी लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था है;

(49) "आईआर जंक्शन स्टेशन" का अभिप्राय भारतीय रेल द्वारा डीएफसीआर लाइनों के साथ संबंध रखने वाला एक स्टेशन है;

(50) प्रथक्करण का अभिप्राय एक ऐसी व्यवस्था से है जिसमें लाइन को अन्य सम्बद्ध लाइनों के अवरोध के संकट से बचाने के लिए कॉटों के निर्धारण या विशेष निर्देशों के तहत अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा सुरक्षित करना है;

(51) "बाधक (इंटरप्टर)आइसोलेटर स्विच" का अभिप्राय विद्युतीकृत लाइनों में ऊपरी उपस्कर को बिजली आपूर्ति हेतु प्रदान किए गए बंद(ऑफ) करने या चालू(ऑन) स्विचों से है;

(52)''अंतिम रोक सिगनल '' का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन में गाडियों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्टेशन के स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल से है;

(53) "अंतिम वाहन जांच उपकरण (एलवीसीडी)" का अभिप्राय उस उपकरण से है जो स्टेशन पर गाडियों के पूर्ण आगमन की स्वत: जाचं करता है;

(54)'' समपार '' का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेलपथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है;

(55) " समपार फाटक (एलसी गेट)" का अभिप्राय किसी भी प्रकार के गतिमान बेरियर से है जिसमें चेन और / या धातु तार तथा / या अन्य उपकरण जो समपार फाटकों पर सड़क वाहनों को रोकने के लिए दोनो ओर की सड़क और लाइन को बंद करने में सक्षम हों। इसमें पैदल चलकर पार करने वालो द्वारा उपयोग में लाए जाने वाले विकेट गेट या घूमने वाले (टर्नस्टाइल) गेट शामिल नहीं है;

(56) ''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 अनुज्ञा से है, या एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुंचने के लिये ली जाने वाली अनुज्ञा से है;

(57) "लाइन-मैन" का अभिप्राय एक रेल कर्मचारी से है जो विद्युतीकृत ओवरहेड सम्बंधित लाइनों तथा स्विचों पर निरीक्षण और काम करने के लिए अधिकृत है तथा ऐसा अन्य व्यक्ति जो उस समय के लिए एक लाइन-मैन के कर्तव्यों के लिए जिम्मेदार है, भी शामिल है;

(58) ''इंजन ड्राईवर'' (लोको पायलट) का अभिप्राय इंजन ड्राइवर या किसी अन्य सक्षम रेल सेवक से है, जो उस समय गाड़ी या स्वयं-चलित वाहन चलाने का प्रभारी है;

(59) "मुख्य लाइन" का अभिप्राय स्टेशनों के बीच गाड़ियों के परिचालन के लिए उपयोग किये जाने वाली सामान्य लाइन से है;

(60) "सामग्री गाड़ी " (मेटेरियल गाड़ी) का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यत: 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 या निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है;

(61) "मोबाइल गाड़ी रेडियो (मोबाइल ट्रेन रेडियो)" का अभिप्राय गाड़ी चालक कर्मीदल और / या नियंत्रक और / या स्टेशनों के बीच कोई भी डिजिटल वायरलेस आधारित सुरक्षित संचार साधन उपकरणों से है। यह डिजिटल वायरलेस संचार प्रणाली "डुप्लेक्स पॉइंट टूपॉइंट वॉयस कॉल", सिम्पलेक्स "वॉयस ग्रुप कॉल" तथा "सिम्पलेक्स आपातकालीन कॉल" प्रदान करेगी;

(62) ''बहु संकेती रंगीन लाइट सिगनलिंग'' व्यवस्था का अभिप्राय ऐसी सिगनल व्यवस्था से है जिसमें सिगनल किसी एक समय में तीन या चार सिगनलों में से किसी एक सिगनल को प्रदर्शित करते है और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत को, पिछले सिगनल या सिगनलों के संकेत द्वारा पूर्व चेतावनी मिले;

(63) "बहुइकाई गाड़ी" या "लांग हाउल गाड़ी" का अभिप्राय एक ऐसी गाड़ी से है जिसमें दो या दो से अधिक एकल यूनिट गाडियां आपस में जुडती है और एक गाड़ी के रूप में संचालित होती हैं;

(64) "तटस्थ खंड (न्यूट्रल सेक्शन)" का अभिप्राय विद्युतीकृत लाइनों पर इन्सुलेटेड और अकार्यशील ऊपरी उपस्कर का एक छोटा सा वो हिस्सा है, जो आस-पास के उप-स्टेशनों या फीडिंग पोस्ट से पूर्व में जिन क्षेत्रों को आपूर्ति प्रदान की जा रही थी, उनको अलग करता है;

(65)''रात्रि'' का अभिप्राय सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है;

(66)''अवरोध'' और समान अभि-व्यक्ति के शब्दों का अभिप्राय उन गाड़ी, वाहन या रेल लाइन पर अवरोध या रेल लाइन का उल्लंघन या अन्य से है,जिनसे गाडियों के परिचालन में खतरे की संभावना हो;

(67) "ऑनबोर्ड सुरक्षा उपकरण" का अभिप्राय ऐसे उपकरण से है, जो एक गाड़ी में स्व-चालित ब्रेक लगाना सुनिश्चित करता है जब- (अ) एक गाड़ी टकराने की स्थिति में है, और / या (ब) चालू (ऑन) की स्थिति में रोक (स्टॉप) सिगनल को पार कर जाए, और / या (स) गाड़ी की गति निर्धारित सीमा से अधिक हो, या (द) इंजन ड्राइवर के सतर्क न होने पर; इनमें से कुछ उपकरण टकराव विरोधी उपकरण /एंटीकोलिजन डिवाइस, गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली, सतर्कता नियंत्रण उपकरण आदि हैं;

IndiaCode

(68)''ओवर हेड उपकरण (ऊपरी उपस्कर)" का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संवाहक तार तथा उनसे संबद्ध फिटिंग, विद्युत रोधक और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिए लटकाए जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते है;

(69) "पैंटोग्राफ" का अभिप्राय है कि एक लगाने-हटाने वाले उपकरण (कॉलप्सिविल डिवाइस) से है जो एक इलेक्ट्रिक इंजन या मोटर कोच की छत से विद्युत-रोधित विधि में लाकर के लगाया जाता है और जिसमें ऊपरी उपस्कर से बिजली एकत्रित करने के साधन उपलब्ध रहते है;

(70)''कॉटा और ट्रैप संकेतक'' यह सिगनल नहीं है, परन्तु ये कॉटों पर फिट तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में कॉटों की स्थिति बताने वाले उपकरण है;

(71) ''पावर ब्लॉक '' का अभिप्राय लाइन के एक हिस्से को केवल विद्युत यातायात तक अवरूद्ध करना है;

(72) "निजी नंबर पुस्तिका (प्राइवेट नम्बर बुकलेट)" का अभिप्राय एक पुस्तिका से है जिसमें रेल संचालन में उपयोग किए जाने वाले निजी संख्याओं की श्रृंखला शामिल है और जिसका प्रयोग रेलसेवक अपने कर्तव्यों के दौरान करता है. पुस्तिका को उपयोगकर्ताओं द्वारा अपने व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाना चाहिए और अभिरक्षक की ज़िम्मेदारी होगी कि उसके अतिरिक्त कोई भी इस पुस्तिका तक न पहुंच सके;

(73) "रेल-सह-सड़क वाहन (रेल-कम-रोड व्हीकल)" एक विशेष रूप से डिज़ाइन किया गया वाहन है, जो सड़क और रेल दोनों पर चलने में सक्षम है तथा इसका उपयोग निरीक्षण और अनुरक्षण के काम के लिए किया जाता है। आरआरवी सामान्य तौर पर सड़क पर चलेगा परन्तु जहां सेक्शनों पर कार्य किया जाना आवश्यक है, वहां पर यह लाइनों पर भी चलेगा. जब यह लाइनों पर चलता है तब इसे ' गाड़ी' के रूप में माना जाता है;

(74) "रेल" का अभिप्राय रेल से है जैसा कि रेल अधिनियम,1989 (1989 की 24) की धारा 2 खंड (31) के अंतर्गत परिभाषित है और जिसमें सरकारी और गैर-सरकारी रेल शामिल है;

(75) "रेल प्रशासन", के संबंध में –

(क) एक सरकारी रेल, जिसका अभिप्राय एक क्षेत्रीय रेल के महाप्रबंधक;

(ख)गैर-सरकारी रेल का अभिप्राय उस व्यक्ति से है जो रेल का स्वामी या पट्टेदार है या एक करार के अंतर्गत रेल में काम करने वाला व्यक्ति है; तथा डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल के मामले में, डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल के "निदेशक मंडल" से अभिप्राय है;

(ग) डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल की ओर से, का अभिप्राय डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल के "प्राधिकृत अधिकारी" से है;

(76) "रनिंग लाइन (चालू लाइन)" का अभिप्राय एक या एक से अधिक सिगनल द्वारा कनेक्शन सहित शासित लाइन से है, यदि कोई हैं, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करने या स्टेशन छोड़ने या स्टेशनों से पास होने या स्टेशनों के बीच किया जाता है;

(77) "रेल सेवक" का अभिप्राय सरकारी रेल, डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल, और अन्य गैर सरकारी रेल के स्टॉफ से है,जिनको इन नियमों के द्वारा निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गयी है;

(78) "रिवर्सिंग हैंडल" का अभिप्राय एक ऐसे हैंडल से है जो कर्षण मोटर को आगे और पीछे की ओर चलाने को नियंत्रित करता है और यह इस तरह से लगाया जाता है कि इसे केवल तब ही हटाया जा सकता है जब मास्टर नियंत्रक लॉक्ड ''ऑफ'' है;

(79) "परिचालित गाड़ी (रनिंग ट्रेन)" का अभिप्राय एक ऐसी गाड़ी से है जो किसी स्टेशन या यार्ड से आगे बढ़ने के लिए अधिकृत है और इसमें अपनी यात्रा पूरी नहीं की है;

(80) "संचार के सुरक्षित साधनों" का अभिप्राय संचार के एक अनुमोदित माध्यम से है जहां कॉलर की आईडी और और जिसे कॉल किया गया है यह स्पष्ट रूप में स्थापित होता है और प्रत्येक वार्तालाप के पश्चात या तो निजी नंबर का आदान-प्रदान या प्राधिकरण, प्रमाणीकरण और दोनों के बीच की गई कार्रवाई की अस्वीकृति को दर्ज किया जाता है;

(81) ''शंटिंग'' का अभिप्राय उस संचलन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का या किसी इंजन का या किसी अन्य स्वयं-चलित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी अन्य प्रयोजन के लिये किया जाए;

(82) "शंटिंग कुंजी / शंटिंग की (एसएचके)" का अभिप्राय उस कुंजी से है जिसे जब ब्लॉक उपकरण से बाहर निकाला जाता है तब ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग कार्य करना प्राधिकृत हो जाता है। कुंजी को इंजन ड्राइवर अपने कब्जे में रखता है. कुंजी के वापस आने तक लाइन क्लियर देने या लेने के लिए दिया गया ब्लॉक उपकरण बंद रहता है और इसे परिचालित नहीं किया जा सकता;

(83) " सिगनल निरीक्षक" (वरिष्ठ कार्यकारी सिग्नल / कार्यकारी सिग्नल) का अभिप्राय है एक रेलसेवक या किसी अन्य व्यक्ति से है जो उस समय पर, निर्धारित स्टेशनों पर, सिगनलिंग उपकरणों के डिजाइन, निर्माण और / या रखरखाव या उनके साथ जुड़े अन्य कार्यों के लिए ज़िम्मेदार है या उस समय पर सिग्नल निरीक्षक के कर्तव्यों का पालन कर रहा हो;

(84) " सिगनल ओवरलैप" का अभिप्राय अगली रोक (स्टॉप) सिगनल से एक सौ बीस मीटर मीटर की न्यूनतम पर्याप्त स्पष्ट दूरी रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑफ' करने के लिए रखी जानी आवश्यक है;

(85) "सिगनलिंग उपकरण"- एक स्टेशन पर सिगनलिंग उपकरणों का अभिप्राय स्थावर सिगनलों, ब्लॉक उपकरणों, अन्तर्पाश, रेलपथ सर्किट, धुरी काउण्टर, कनेक्टेड गियर, केबल्स और रिले, जंक्शन बॉक्स, डेटा लॉगर, पैनल उपकरण, पॉइंट मशीन, गेट पैनल तथा इंटरलॉकिंग गियर बूम को शामिल करते हुए और गेट सिगनलों तथा किसी अन्य संबंधित उपकरण या कनेक्शन या सॉफ्टवेयर के साथ इंटरलॉकिंग या इन नियमों में सिगनिलंग उद्देश्यों के लिए उपयोग किए जाने वाले किसी भी चेतावनी बोर्ड या मार्कर के साथ इंटरलॉकिंग, तथा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित अन्य मदों के साथ इस की इंटरलॉकिंग;

(86) ''विशेष अनुदेश'' का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय समय पर जारी किए जाने वाले अनुदेशों से है;

(87) ''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;

(88) ''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;

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

(90) ''स्टेशन सेक्शन'' का अभिप्राय स्टेशन सीमा के ऐसे सेक्शन से है, जहां 'बी' श्रेणी के स्टेशन पर बहु संकेती रंगीन लाइट सिगनल उपलब्ध करायी गई है (अ) दोहरी लाइन व्यवस्था में- (i) प्रत्येक दिशा के लिए निकट रोक (स्टॉप) सिगनल और ब्लॉक सेक्शन सीमा के बीच का है, या (ii) प्रत्येक दिशा हेतु बाह्यतम सम्मुख काँटे और निकट रोक (स्टॉप) सिगनल के बीच का है, यदि कोई भी ब्लॉक सेक्शन बोर्ड नहीं है; या (ब) एकल लाइन व्यवस्था में (i) अग्रिम स्टार्टर्स के बीच में (ii) बाह्यतम सम्मुख कॉटों के बीच, यदि कोई भी अग्रिम स्टार्टर्स नहीं है तो;

(91) ''सहायक नियम'' का अभिप्राय उन विशेष अनुदेशों से है जो प्राधिकृत अधिकारी द्वारा जारी किए गए हैं जो कि तत्संबंधी सामान्य नियमों के अधीन हैं तथा किसी साधारण नियमों से भिन्न (विरुद्ध) नहीं है.

(92) "पर्यवेक्षक या आधिकारिक प्रभारी" का अभिप्राय रेलसेवक से है जो अपने कर्तव्यों के अतिरिक्त, यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है कि उनके अधीन कार्यरत रेलकर्मचारीगण जैसा रेल प्रशासन द्वारा अधिसूचित किया गया है, अपने निर्धारित कर्तव्यों का पालन करते हैं और इसमें यातायात निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक, विद्युतीय रेलपथ और कार्यों के निरीक्षक तथा स्थायी रेलपथ और कार्यों के निरीक्षक शामिल होगे.

(93) ''संचालन पद्धति'' का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाडियों के संचालन के लिए तत्समय अपनाई गयी पद्धति से है

(94) "टर्मिनल स्टेशन" का अभिप्राय स्टेशन या यार्ड या यार्ड का वो हिस्सा है, जिसे विशेष रूप से प्राधिकृत अधिकारी द्वारा घोषित किया जाता है, जहां सामान्यत: गाड़ी नहीं चलती है और गाडियों के चालक दल के सदस्य और / या इंजन तथा / या सावधानी आदेश के जारी होने के बाद अगली यात्रा आरम्भ या समाप्त होती है या जारी रहती है या इस तरह के स्टेशन या यार्ड या यार्ड के हिस्से में वैकल्पिक रूप से रोक(स्टॉप) सिगनल के स्थान पर रोक (स्टॉप) बोर्ड प्रदान किया जाता है जहां गाड़ी सामान्यत:रूकने के लिए आती है. ऐसे स्टेशन या यार्ड पर सिगलल ओवरलैप की आवश्यकता नहीं है.

(95) ''रेलपथ सर्किट (ट्रैक सर्किट)'' का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ से है जो रेलपथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरियां परिपथ का हिस्सा मानी जाती है.

(96) "टॉवर वैगन" का अभिप्राय एक स्व-चालित वाहन है जिसका उपयोग विद्युतीकृत लाइनों में ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण और मरम्मत के लिए किया जाता है.

(97) "कर्षण शक्ति नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर)" का अभिप्राय एक सक्षम रेलसेवक से है जो उस समय पर कर्षण वितरण प्रणाली में बिजली आपूर्ति के नियंत्रण हेतु जिम्मेदार है;

(98) "कर्षण शक्ति वितरण प्रणाली (ट्रैक्शन पावर डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम)"- कर्षण उद्देश्यों के लिए विद्युतीय ऊर्जा वितरण करने संबंधी प्रणाली को संदर्भित करता है;

(99) "यातायात ब्लॉक (ट्रेफिक ब्लॉक)" का अभिप्राय किसी लाइन के विशेष हिस्से को सभी प्रकार के यातायात संचालन को अवरूद्ध करने से है, सिवाय उस हिस्से को छोडकर जहां पर किए जा रहे कार्यों के लिए गाडियों या वाहनों के संचालन की आवश्यकता है, जिस हेतु ब्लॉक परिचालित है.

(100) '' गाड़ी '' का अभिप्राय वाहनों के साथ या उनके बिना, कोई इंजन या ट्रेलर सहित या उसके बिना, ऐसे स्वयं-चलित वाहन से है, जिसे रेलपथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है.

(101) '' गाड़ी परीक्षक" का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से हें जो गाडियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिए 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.

(102) "यूनिट गाड़ी " एक गाड़ी है जिसे भारतीय रेल के मानक सीएसएल में समायोजित किया जा सकता है.

अध्याय – 2

रेल सेवक पर साधारणत: लागू होने वाले नियम

3. नियमों की प्रतियां देना –डेडीकेटेडफ्रेटकोरीडोर रेलवे प्रशासन उपलब्ध कराएगा.—

(क) इन नियमों की एक प्रति—

(i) डीएफसीआर के सभी परिचालन नियंत्रण केन्द्र और स्टेशनों को;

(ii) भारतीय रेल के सभी जंक्शन स्टेशनों और स्टेशनों द्वारा नियंत्रित एक ही समपार फाटक जिनसे डीएफसीआर की लाइनें भी पास होती है;

(iii) ऐसे भारतीय रेलवे के क्षेत्रीय, मंडलीय और उस क्षेत्र विशेष को नियंत्रित करने वाले कार्यालयों,जोडीएफसीआर लाइनों पर गाडियों के संचालन से जुड़े हुए हैं;

(iv)प्रत्येक इंजन चालनशेड जोडीएफसीआर लाइनों पर गाडियों के संचालन से जुड़े है;

(v)ऐसे सभी अन्य कार्यालयों के लिए जैसा कि विशेष अनुदेशों के अंतर्गत, यह विहित किया जा सकता है;

(ख)प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गईहै, इन नियमों या नियमों के उस हिस्से की प्रति सौंपेगा, जिसमें उसके कार्य से संबंधित कर्तव्यों का उल्लेख है;

(ग) किसी भी रेल सेवक को इन नियमों या उसके कार्य से सम्बन्धित उन भागों काअनुवाद देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए गये हैं. किन्हीं भी विसंगतियों के मामलों में, इसका अंग्रेजी पाठ ही मान्य होगा;

4. नियमों की प्रति का रख-रखाव प्रत्येक रेलसेवक जिसे इन नियमों की एक प्रति दी गई है, करेगा.—

(क) ड्यूटी के समय उसे अपने पास सहज रूप से उपलब्ध रखेगा;

(ख) उसमें सभी संशोधन को समाविष्ट करता रहेगा;

(ग) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर निरीक्षण के लिए जैसा विशेष अनुदेशों के अंतर्गत है, निर्धारित समयावधि में, उसे प्रस्तुत करेगा;

(घ) प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नई प्रति प्राप्त करेगा, और;

(ड) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कर्मचारियों को सभी संशोधन प्राप्त हो गए है और वे भी इस नियम के उपबन्धों का पालन कर रहे हैं;

5. नियमों की जानकारी- प्रत्येक रेल सेवक,—

(क)अपने कर्तव्यों से संबंधित नियमों से भली-भाँति परिचित रहेगा, चाहे उसे नियमों की प्रति या उसके कर्तव्यों से संबंधित नियमों का अनुवाद दिया गया है या नहीं, और डीएफसीआर यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा करता है;

(ख) यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गई है तो वह उन्हें उत्तीर्ण करना;

(ग) स्वयं को आश्वस्त करेगा कि उसके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों ने खण्ड(क)और (ख) के प्रावधानों का अनुपालन किया है, और;

(घ) यदि आवश्यक है, तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारिवृंद को उन नियमों को समझायेगा,जो उन पर लागू होते है;

6. नियम पालन में सहयोग.— प्रत्येक रेल सेवकइन नियमों के पालन में संभव सहयोग प्रदान करेगा,और यदि उसे इन नियमों के उल्लंघन का ज्ञात होता है तो वह तुरन्त इस की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी और अन्य संबंधित प्राधिकारी को करेगा;

7. अतिचार, क्षति और हानि की रोकथाम.—

(1) प्रत्येक रेल सेवक, डीएफसीआर प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और बचाव के लिए जिम्मेदार है जो उसके प्रभार (चार्ज) में है;

(2) प्रत्येक रेल सेवक यह रोकने का पूरा प्रयत्न करेगें;

(क) रेल परिसरों में अतिचार(ट्रेस पासिंग);

(ख) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि;

(ग) स्वयं और अन्य लोगों को क्षति, और;

(घ) रेल परिसरों में आग लगना;

8. नियमों और आदेशों का पालन.— प्रत्येक रेल सेवक के लिए

(1) तत्परता से निरीक्षण और पालन करें;

(क) सभी नियमों और विशेष अनुदेश;

(ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधिपूर्ण आदेशों का;

(2) नियमों , विशेष अनुदेश और अन्य निर्देशों को अपने ज्ञान हेतु अद्यतन करें;

9. कर्तव्य / ड्यूटी पर उपस्थिति.—प्रत्येक रेल सेवकऐसे समय और स्थान पर और उतनी अवधि के लिए अपने कर्तव्य / ड्यूटी पर उपस्थित रहेगा, जो इस बारे में रेल प्रशासन निश्चित करें और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उस की सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वहां भी उपस्थित होगा;

10. कर्तव्य / ड्यूटी से अनुपस्थिति.—

(1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुमति के बिना कर्तव्य/ड्यूटी से अनुपस्थित नहीं होगा, या अपनी उपस्थिति के दौरान नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपने कर्तव्य/ड्यूटी की अदला-बदली नहीं करेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी कर्तव्य/ड्यूटीका प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा;

(2) यदि कोई रेल सेवक अपने कर्तव्य / ड्यूटी के दौरान अनुपस्थित होना चाहता है, तो वह इस मामलें की जानकारी तत्काल अपने पर्यवेक्षक या प्रभारी को देगा और तब तक वह अपने कर्तव्य/ड्यूटी को नहीं छोडेंगा, जब तक उसके स्थान पर सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता;

(3) यदि कोई रेल सेवक अपने नियत रोस्टर ड्यूटी पर उपस्थिति होने में असमर्थ है, तो वह अपने पर्यवेक्षक या प्रभारी को पहले से सूचित करेगा जिस हेतु एक सक्षम सेवक की उसके स्थान पर काम करने की व्यवस्था की जा सके;

11. मदिरा और अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन.—

IndiaCode

(1) ड्यटी 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 कि किसी प्रकार की मदिरा और अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसेबनी अन्य वस्तुओं के सेवन से कर्तव्य / ड्यटी देने की उस की क्षमता क्षीण हो जाती है;

(2) रेल सेवक अपनी ड्यूटी आरम्भ आरंभ होने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा और अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी कोईअन्य वस्तु नहीं लेगा और उनका प्रयोग नहीं करेगा और ड्यूटी पर ऐसे किसी पेय औषधि या उनसे बनी वस्तु का सेवन नहीं करेगा;

(3) मदिरा के प्रभाव में या नशे की स्थिति में पाए गए रेलवे सेवक को कर्तव्य / ड्यूटी पर नहीं रखा जाएगा;

(4) विशेष अनुदेशों के अनुसार, डीएफसीआर प्रशासन द्वारा समुचित स्थानों पर उप नियम (1), (2)और (3) के कार्यान्वयन के लिए निगरानी तंत्र की स्थापना की जाएगी;

(5) किसी भी रेल सेवक को कर्तव्य/ड्यूटी पर लेने से पहले, उस की नशे की स्थिति का आंकलन करने के लिए आयोजित निर्धारित परीक्षण पर आपत्ति नहीं होगी;

12. रेल सेवक का आचरण.—

प्रत्येक रेल सेवक-

(क) कर्तव्य /ड्यूटी के दौरान बिल्ला (बैज)और वर्दी, जैसा विहित है, पहनेगा और देखने में साफ-सुथरा रहेगा और निद्रावस्था में नहीं रहेगा;

(ख) चुस्त, सतर्क,सभ्य औरविनम्र रहेगा;

(ग) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा और न ही स्वीकार करेगा;

(घ) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता प्रदान करेगा और सही और संबंधित जानकरी देने में पूर्ण सावधानी बरतेगा, और;

(ड़) पूछे जाने पर, बेहिचक अपना नाम और पदनाम बताएगा;

13. संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्त्तव्य.—

(1) प्रत्येक रेल सेवक—

(क) जनता की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु किए गए सघन प्रयत्न करेंगे;

(ख) ऐसी कोई भी घटना जिससे रेल के सुरक्षित और समुचित कार्य चालन पर प्रभाव पडता हो या उस की संभावना है, के संज्ञान में आने पर,शीघ्र ही उस की रिपोर्ट करेगा. और;

(ग) दुर्घटना,प्राकृतिक आपदाया अवरोध उत्पन्न होने के मामलें में,मांग किए जाने पर सभी संभव सहायता प्रदान करेगा, और;

(घ) अपने नियत कर्तव्यों / ड्यूटी हेतु निर्धारित सभी सुरक्षित प्रथाओं/चलन और सावधानियों का पालन करेगा, और कभी भी संरक्षा को खतरे में डालने के पद्धतियों का सहारा नहीं लेगा;

(2) प्रत्येक रेल सेवक जो संप्रेक्षण करता है;

(क) कि कोई सिगनल खराब है;

(ख) विद्युतीयकृतरेलपथ या कार्यों या नियमित रेलपथ या कार्यों के किसी भाग पर कोई भी अवरोध या खराबी है या उस की संभावना है;

IndiaCode

(ग) गाड़ी में कोई भी खराबी जैसे-हॉट-बॉक्स / धुरी, अंडरगियर लटकना और संबद्ध वाहन ढीला जोड, और;

(घ) किसी भी असामान्य परिस्थिति या स्थितियों जिसमें खराब मौसम, तूफान इत्यादि की भविष्यवाणी / पूर्वानुमान की चेतावनी है जिससे गाडियों के सुरक्षित परिचालन और जनता की सुरक्षा में कोई बाधा उत्पन्न होती हो या होने की संभावना हो;उस स्थिति में मामले की परिस्थितियों की मांग के अनुसार, दुर्घटना रोकने हेतु नजदी की स्टेशन मास्टर और / या नियंत्रक कार्यालय को शीघ्र ही संभव माध्यमों के द्वारा सूचित करना. इस सूचना के मिलने पर स्टेशन मास्टर और /या नियंत्रक सभी संभव उपाय जिसमें सम्मिलित है जैसे- सिगनलों को 'ऑन' की स्थिति मे लाना, ओएचई बंद करना, इंजन ड्राइवर को अनुमोदित संचार माध्यमों से चेतावनी देना, रेलवे आपातकालीन कॉल लगाना, जहां एमटीआरसी प्रणाली दी गई है, गाड़ी को रोकने के लिए हाथ सिगनल दिखाना;परन्तु, यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो तो वह रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दिखायेगा बल्कि इंजन ड्राइवर का ध्यान अनुमोदित संचार माध्यमों का उपयोग कर, चिल्लाकर, संकेत करके या अन्य साधनों के द्वारा आकर्षित करने का प्रयास करेगा;

(3) तूफान और तेज हवाओं के दौरान गाडियों के परिचालन में सावधानियां–चक्रवात, तूफान या तेज हवाओं के चेतावनी संदेश के मामलों में भविष्यवाणी होने पर स्टेशन मास्टर,सेक्शन नियंत्रक / गाड़ी के इंजन ड्राइवर के साथ परामर्श कर गाड़ी को रोकने और उस स्टेशन की ओर आने वाली गाडियों को लाइन क्लियर नहीं देंगा जब तक कि तूफान धीमा न हो गया हो औरउसके विचार में गाडियों का आवागमन सुरक्षित है;

इसके अलावा, स्टेशनों के बीच गाड़ी के परिचालन के दौरान यदि इंजन ड्राइवर के विचार में गाड़ी की सुरक्षा को खतरा पैदा होने की संभावना है तब वह तुरंत ही गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा और सबसे पहले आने वाले सुविधाजनक स्थान पर इसे रोकेगा, ध्यान रखेगा, जहां तक संभव हो, गाड़ी को तीव्र मोड, उच्च तटबंध और पुलों (इनके निकटतम स्थान सहित) पर रोकने से बचेगा. वह तूफान के धीमें होने पर और उसके विचार में गाडियों का परिचालन सुरक्षित होने की दशा में ही, इसे पुन: चलाएगा;

अध्याय -3
सिगनल
क - साधारण उपबंध

14.उपयोग में लाये जाने वाले विहित सिगनल .—इन नियमों में विहित सिगनलों का उपयोग गाड़ियों के कार्य चालन का नियंत्रण करने के लिए सभी मामलों में किया जायेगा, केवल उन अपवादों को छोड़कर जिनके बारे में विशेष अनुदेशों द्वारा अनुज्ञा नहीं दी गई है;

15.सिगनलों के प्रकार.—गाड़ियों के कार्य चालन को नियंत्रित करने के लिए प्रयोग होने वाले सिगनल होंगे;

(क) स्थावर सिगनल

(ख) हैंड सिगनल

(ग) पटाखा सिगनल

(घ) ऑन-बोर्ड सिगनल

(ड) कैब सिगनलिंग

16.सिगनलों का स्थापन.—(1) (क) स्थावर सिगनल उन की ओर आती हुई गाड़ियां के लोको पायलटों को स्पष्ट दिखाई देने चाहिए,औरउन्हें संदर्भित लाइन के ठीक बाईं ओर या ऊपर लगाया जायेगा जब तक कि अन्यथा विशेष अनुदेशों के अतर्गत प्राधिकृत नहीं किया गया है;

(ख) जब तक अन्यथा विशेष निर्देशों द्वारा अनुमत नहीं किया जाता है, जहां दो या दो से अधिक लाइनें एकत्रित होती हैं, वहां सिगनलों को अलग-अलग पोस्ट (खंभों) पर लगाना चाहिए या गैंट्री (धातु के पायों पर);

(ग) जहां, एक गैन्ट्री पर सिगनलों को लगाया जाता हैं, ये होंगे—(i) इस प्रकार से समूह में होंगे कि चालू लाइन पर संबंधित सिगनल को आसानी से पहचाना जा सके और ये चालू लाइन के ऊपर लगाए जाएगें, जिससे उनका संदर्भ है,और;

(ii) जहां सिगनलों को अलग-अलग पोस्ट (खंभों) पर लगाया जाता है, इस प्रकार की व्यवस्था हो कि सबसे बाएं हाथ का सिगनल सबसे बाएं हाथ की लाइन को इंगित / संदर्भित करता हो और बाएँ से दूसरा, बायीं तरफ की अगली लाइन को संदर्भित करता हो,और इसी प्रकार;

(2) हैंड सिगनल को इस प्रकार प्रदर्शित किया जाएगा कि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट की तरफ इंगित हों;

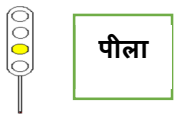
(3)बोर्ड पर लगने वाले सिगनलों को इंजन की ड्राइविंग कैब के ड्राइवर सीट के सामने कंसोल में प्रदर्शित किया जाएगा;

ख– स्थावर रंगीन लाइटसिगनलों का वर्णन

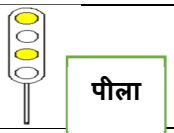
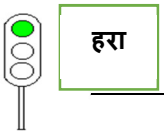
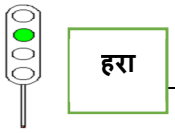
17.उपयोग किए जाने वाले स्थावर सिगनल .—(1) सभी स्टेशनों को बहु संकेतीय रंगीन लाइट (एमएसीएल) सिगनल से लैस किया जाएगा; कार्य करने की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामलें में चार संकेतीय स्थावर रंगीन लाइट सिगनल और स्वयं चलित ब्लॉक प्रणाली के मामलें में तीन या चार संकेतीय स्थावर रंगीन लाइट सिगनल ;

(2) दिन और रात्रि दोनों में, रंगीन प्रकाश का संकेत और स्थिति एक ही होगी और यह स्थावर लाइट द्वारा प्रदर्शित होंगी;

(3) तीन या चार संकेतीय सिगनलिंग क्षेत्र में स्थावर रंगीन लाइट रोक (स्टॉप) सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए है;

तीन संकेतीय एमएसीएल सिगनलिंग		**चार संकेतीय एमएसीएल सिगनलिंग**	
संकेत	निर्देश	संकेत	निर्देश
ऑन 	रुको	ऑन 	रुको
ऑफ 	चेतावनी-आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो	ऑफ 	चेतावनी-आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो
		ऑफ	सावधान- सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले सिगनलों को

IndiaCode

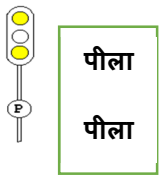
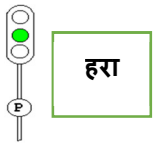
		 पीला	प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो.
ऑफ  हरा	आगे बढ़ो	आफ  हरा	आगे बढ़ो

ग –कार्य करने की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में स्थावर सिगनलों का प्रकार

18.अनुमोदित दूरस्थ सिगनल और इसके संकेतों का विवरण.—(1) एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल का उद्देश्य एक लोको पायलट को चेतावनी देना है, जो एक रोक (स्टॉप) सिगनल के नजदीक पंहुचनें का संकेत है. यह रोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे पर्याप्त दूरी पर प्रदान किया जाता है;

(2) एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल - सिगनल पोस्ट के नीचे की ओर सिगनल पर सफेद रंग की डिस्क में काले अक्षरों में 'पी' के मार्कर के निशान के साथ प्रदान किया जाएगा;

(3) एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं;

संकेत	निर्देश
ऑन  पीला	**चेतावनी**-आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो.
ऑफ  पीला पीला	**सावधान**-आगे बढ़ो और अगले सिगनल को विशेष निर्देशों द्वारा विहित प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो. गाड़ी को या तो मुख्य लाइन पर या लूप लाइन पर लिया जा रहा है और जहां स्टार्र सिगनल पर रूकना अपेक्षित है; या लूप लाइन से पास किया जा रहा है.
ऑफ  हरा	**आगे बढ़ो-आगे ब्लॉक सेक्शन क्लियर है,गाड़ी मेन लाइन से बिना रूके जाएगी.**

(4) जहां आवश्यक है, वहां एक से अधिक दूरस्थ (डिस्टेंट) सिगनल लगाए जाएं. ऐसी स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल दूरस्थ सिगनल माना जाएगा और दूसरा इनर दूरस्थ सिगनल केवल ''सावधान''या''आगे बढो'' जैसे संकेतो को प्रदर्शित करेगा—,

(क) इनर दूरस्थ सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे एक हजार मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित होगा, जो चेतावनी देने के उद्देश्य से है, आने वाली गाड़ी की दिशा में प्रथम सिगनल से दो हजार मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित दूरस्थ सिगनल ;

(ख) चेतावनी बोर्ड लोको पायलट को यह संकेत देता है कि वह सबसे बाह्य सिगनल के करीब आ रहा है, जिस की एक से अधिक दूरस्थ सिगनलों के प्रदान करने पर आवश्यकता नहीं है;

(ग) दूरस्थ और इनर दूरस्थ सिगनलों के संकेत नीचे इंगित किए गए हैं.—

	दूरस्थ (डिस्टेंट)	इनर दूरस्थ	होम	स्टार्टर	अग्रिम स्टार्टर
1. निकट (होम) सिगनल पर रुकना है	दो पीला	पीला	लाल	--	--
2. लूप लाइन के स्टार्टर पर रुकना है	दो पीला	दो पीला	मार्ग संकेतक के साथ पीला	लाल	--
3. लूप लाइन के माध्यम से पास करना	दो पीला	दो पीला	मार्ग संकेतक के साथ पीला	पीला	हरा
4. मुख्य (मेन) लाइन के स्टार्टर पर रुकना है	हरा	दो पीला	पीला	लाल	--
5. मुख्य (मेन) लाइन से सीधा पास हो जाना	हरा	हरा	हरा	हरा	हरा

IndiaCode

(घ) दूरस्थ सिगनल खंभों पर पेंट हुए वैकल्पिक पीले और काले बैंड होंगे. एक से अधिक दूरस्थ सिगनलों के मामले में इनर दूरस्थ सिगनल पोस्ट (खंभों) पर सफेद रंग होगा;

(5)(क) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के तहत एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल को पीछे के स्टेशन के अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल या समपार फाटक की रक्षा करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के साथ जोड़ा जाए;

(ख) जब एक रंगीन लाइट दूरस्थ सिगनल को इस प्रकार जोडा जाता है, तब व्यवस्था ऐसी होगी कि सिगनल , रोक (स्टॉप) संकेत की तुलना में कम प्रतिबंधक संकेत प्रदर्शित नहीं करेगा जब तक कि पूर्व मामले में आगे के स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल रही है और बाद के मामले में जब तक कि गाड़ी जाने के रास्ते के लिए समपार फाटक को ताला-बंद नहीं कर दिया गया हो.

19.आने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार.—

(1) एक स्टेशन पर पहुंचने वाली गाड़ियों के परिचालन का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल को निकट (होम) सिगनल कहते है;

(2)(क)निकट (होम) सिगनल , एक स्टेशन का प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल है और जो उस लाइन पर सभी कनेक्शनों के बाहर एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित होगा, जिस लाइन के लिए यह निर्दिष्ट है, और;

(ख) जहां आवश्यक हो,एक स्टेशन पर एक से अधिक निकट (होम) सिगनल प्रदान किए जा सकते हैं और उस स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल निकट (होम) सिगनल कहलाएगा और बाद के सिगनलों को दूसरा निकट (होम) और तीसरा निकट (होम) सिगनल कहा जाएगा.

(3) जब भी लोको पायलट को यह इंगित करने की आवश्यकता होती है, कि दो या दो से अधिक भिन्न मार्गों में से कौन सा मार्ग उसके लिए विहित किया गया हैं, तब जैसा कि नीचे दिए गए उपनियम (5) में वर्णित एक मार्ग सूचक (रूट इंडिकेटर) निकट (होम) सिगनल पोस्ट पर प्रदान किया जाएगा, जो सिगनल के साथ मिलकर केवल मार्ग दिखाने का काम करेगा. जब सिगनल को 'ऑफ' किया जाता है, लाइट नहीं जलती हैकोई भी विचलन नहीं होता है,जैसा नीचे दिया गया है—

मार्ग संकेतक में बिना लाइट के साथ मुख्य (मेन) सिगनल पीला या दो पीला या हरा	जलते हुए मार्ग संकेतक के साथ मुख्य (मेन) सिगनल पीला
दर्शाता है- '' कोई पथान्तरण (डाइवर्जन) नहीं''	दर्शाता है- पथान्तरण- लाइट जलने वाली लाइन की तरफ

(4) पथान्तरण (डाइवर्जन) के प्रयोजन के लिए, मार्ग संकेतक की पांच बत्तियों में से कम से कम तीन बत्तियां वाले एकल पीले रंग के संकेत को प्रदर्शित करने वाला सिगनल को सही ढंग से अलग करने वाले सिगनल के रूप में लिया जाएगा,यदि तीन बत्तियों से कम जल रहीं हैं, तो सिगनल को दोषपूर्ण माना जाएगा;

(5) मार्ग संकेतक या तो पांच बत्ती वाली इकाई भुजा वाला एक दिशा निर्देशन प्रकार का संकेतक हो सकता है या बिजली चालित एक डिब्बा (बॉक्स) है जो उस लाइन संख्या को प्रदर्शित करता है जिस पर गाड़ी का पथान्तरण किया जा रहा है।

20.प्रस्थान करने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार.–(1)स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के नियंत्रण के लिए रोक (स्टॉप) सिगनल दो प्रकार के होते हैं, अर्थात् (i) प्रस्थान (स्टार्टर) और (ii) अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर).

(2)जब स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी केवल एक ही प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल से मार्गदर्शित होती है, जैसा कि एक स्टेशन पर या तो एक ही प्रस्थान लाइन के मामले में या दो या अधिक प्रस्थान लाइनों के लिए एक समान प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल हो, यह स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल होता है जिसे प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल कहते हैं;

(3) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी एक से अधिक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनलों से मार्गदर्शित है, जैसा कि ऐसे मामले में, जिसमें एक स्टेशन पर दो या अधिक प्रस्थान लाइनें जो अपने-अपने पृथक प्रस्थान सिगनल के साथ हैं, वहां बाह्यत प्रस्थान सिगनल अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और यह अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल कहलाता है;

(4) यदि, केवल एक ही प्रस्थान सिगनल लगा है,या सभी जुडावों (कनेक्शनों) जिनसे इनका संदर्भ है, के बाहर एक सौ बीस मीटर की पर्याप्त न्यूनतम दूरी पर अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल लगाया जाएगा, जो ब्लॉक सेक्शन के आंरभ होने को परिभाषित करता है जिसके परे कोई भी गाड़ी कार्य चालन प्रणाली के अंतर्गत बिना प्रस्थान आदेश के आगे नहीं चलेगी;

(5) प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल , जो एक विशेष लाइन के निर्दिष्ट में है, की इस प्रकार से स्थापना की जाएगी कि जिसके अन्य चालू लाइन तक लगे प्रथम सम्मुख कॉटों या कनेक्शनों के उल्लंघन चिह्न की रक्षा की जा सके;

(6) (क) जब एक लाइन के सन्दर्भ में, अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल और प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल लगाये गए हैं, वहां पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल , चालू लाइनों के ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करने से पूर्व पथांतरण के कारण दिया हुआ है। प्रथम प्रस्थान सिगनल को प्रस्थान सिगनल कहा जाएगा और अगला वाला सिगनल प्रथम मध्यवर्ती सिगनल और दूसरा मध्यवर्ती सिगनल इसी प्रकार से आगे, इस प्रकार लगाया जाएगा कि वह किसी दूसरी परिचालित लाइन से संयोजित सर्वप्रथम सम्मुख (फेसिंग) कांटों या उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) की रक्षा करें;

(ख) एक से अधिक प्रस्थान सिगनल ,एक के बाद एक, वाले विस्तारित लूप वाले स्टेशनों के मामले में, अंतिम प्रस्थान सिगनल को प्रस्थान सिग्नल कहा जाएगा औरइससे पूर्व के प्रस्थान सिगनल को पिछला प्रस्थान सिगनल कहा जाएगा; और पीछे की ओर एक से अधिक प्रस्थान सिगनलों के प्रदान करने संबंधी मामलों में, पिछले प्रस्थान सिगनल से तुरंत पहले वाले सिगनल को पीछे का प्रथम प्रस्थान कहा जाएगा, तत्पश्चात इसके बाद वाला दूसरा पिछला प्रस्थान सिगनल कहलाया जाएगा और इसी प्रकार आगे;

(7) दो या दो से अधिक विचलन मार्गों में से कौन सा एक मार्ग उसके लिए विहित है, के सम्बन्ध में जब भी लोको पायलट को संकेत देने की आवश्यकता होती है, को नियम19 के उप नियम(3), (4) और (5) में वर्णित अनुसार एक मार्ग सूचक को प्रस्थान/मध्यवर्ती प्रस्थान सिग्नल के खम्भे पर प्रदान किया जाएगा;

(8) गाड़ियों की बर्थिंग के लिए प्रयोग की जाने वाली लाइन की रक्षा करने के लिए "प्रत्येक प्रस्थान सिग्नल / मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल के खम्भे पर एक बोर्ड होगा जिसका बेक ग्राउंड नीला होगा जहां, सीएसएल सिगनल खम्भे पर इंगित किया जा सकता, वहाँ एक अलग सूचक बोर्ड प्रदान किया जाएगा।

21.मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल .—मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल वह निकट (होम) सिगनल है, जो मध्यवर्ती ब्लॉक खम्भे परलगा होता है।

22.सिगनलों का संयोजन.—एक स्टेशन के अंतिम स्टॉप सिगनलों को एक साथ जोड़ा जा सकता है, यदि पहले स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल के साथ ब्लॉक सेक्शन की अपर्याप्त लंबाई के कारण या विशेष निर्देशों के अंतर्गत एक समपार फाटक की रक्षा रोकने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के साथ और ऐसे मामलों में, इस प्रकार व्यवस्था होगी ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि संयुक्त सिगनल को 'बंद' नहीं किया जा सकता है जब तक कि संयुक्त सिगनलों के घटकों के प्रत्येक संबंधित संकेतों को 'बंद' करने की शर्तों को पूरा नहीं किया जाता है और यदि यह समपार फाटक की रक्षा कर रहा है, तब समपार फाटक को गाड़ियों के पास होने के रास्ते का ताला बंद कर दिया गया हो।

घ–स्वचालित (आटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार

23.स्वचालित (आटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार.—स्वचालित (आटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में रोक सिगनल निम्नलिखित प्रकार के होंगे.—

(i) एक स्वचालित रोक सिगनल मैनुअल चालन पर निर्भर नहीं होता है, बल्कि एक गाड़ी के स्वचालित ब्लॉक सिगनल व्यवस्था के सेक्शन में प्रवेश करने उसमें होकर जानेऔरउससे बाहर निकलने पर, स्वतः ही नियंत्रित होता है;

(ii) अर्द्ध-स्वचालितरोक (स्टॉप) सिगनल आवश्यकतानुसार या तो स्वचालित सिगनल या मैनुअल रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में परिचालित होने में सक्षम होता है;

(क) जब, एक अर्द्ध-स्वचालितरोक (स्टॉप) सिगनल एक स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में कार्य करता है तो वह आगे वाले स्व-चालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वतः ही 'ऑन' और 'ऑफ' स्थिति में आ जाता है;

(ख) जब, एक अर्द्ध-स्वचालितरोक (स्टॉप) सिगनल , मैनुअल रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है, तब आगे वाले स्व-चालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों के घिरे होने पर, यह स्वतः 'ऑन' स्थिति में आ जाता है,किन्तु मैनुअल रूप से परिचालित होने पर 'ऑफ' स्थिति में आ सकता है,परन्तु यह सब आगे वाले संबंधित स्व-चालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन के क्लियर होने पर निर्भर है;

(ग) जब,एक अर्द्ध स्व-चालितरोक (स्टॉप) सिगनल , स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है तो सिगनल के नीचे लगा हुआ 'ए' चिन्ह(मार्कर) प्रज्जवलित हो जाता है। यदि 'ए' चिन्ह बुझ जाता है तो सिगनल को मैनुअल रूप में काम करता हुआ समझा जाएगा;

(iii) विशेष निर्देशों के अंतर्गत, सेक्शन के मध्य में एकस्व-चालित या अर्द्ध स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल में से एक को एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल में परिवर्तित करके; जब 'ए' मार्कर बुझ जाता है, तो यह एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है और स्व-चालित रूप से 'ऑफ' हो जाता है या दोहरी लाइन के मामले में नियम 105 (2) अनुसार और एकल लाइन के मामले में नियम107 (2) के अनुसार 'बंद' कर दिया जाता है। जब 'ए' मार्कर प्रकाशवान रहता है तो यह किसी अन्य स्व-चालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करता है;

(iv) मैनुअल रूप से संचालित होने वाला एक मैनुअल रोक (स्टॉप) सिगनल एक स्वचालित या एक अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम नहीं कर सकता है।

24.आने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रकार.—रोक (स्टॉप) सिगनल जो देहरी लाइन स्व-चालित ब्लॉक क्षेत्र में एक स्टेशन की ओर आने वाली गाडियों के चालन को नियंत्रित करता है,या तो जैसे नियम 19 में मैनुअल रूप से संचालित होगा या एक अर्द्ध-स्वचालित निकट सिगनल के रूप में भी होगा और उल्लिखित नियम के अन्य प्रावधान पूर्ववत और समान रूप से लागू होंगे सिवाय इसके कि इसे सभी जुडावों के बाहर एक सौ बीस मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर लगाया जाए;

एकल लाइन के मामले में आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल सदैव ही प्रत्येक दिशा के लिए मैनुअल रूप से संचालित किया जाएगा एंव यह सभी जुडावों के बाहर की ओर एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर स्थित होगा।

25.प्रस्थान करने वाली गाडियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रकार.—स्टेशन छोड़ने वाली गाडियों के चालन को नियंत्रित करने वाला रोक (स्टॉप) सिगनल नियम 20में उल्लेख के अनुसार प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थाननाम से दो प्रकार का होगा, और उल्लिखित नियम के अन्य उपबंध पूर्ववत और समान रूप से लागू होंगे;

(क) एकल लाइन के मामले में ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल प्रत्येक दिशा के लिए मैनुअल रूप से संचालित रोक सिगनल होगे, और;

(ख) दोहरी लाइन के मामले में ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल या तो मैनुअल रूप से संचालित होंगे या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल होंगे।

26.दोहरी लाइन पर अर्द्ध-स्वचालित निकट (होम) और प्रस्थान, मध्यवर्ती प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल .—

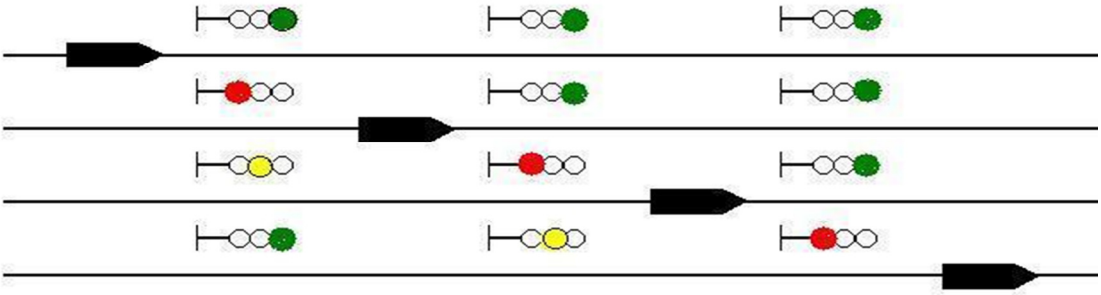
(1) दोहरी लाइन के एक स्टेशन पर, चाहे निकट (होम) सिगनल , मुख्य लाइन का प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और मुख्य लाइन मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल , यदि कोई हो, और जहां अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल लगाया गया है, तो वे सभी, या तो मैनुअल रूप से संचालित होंगे या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल होंगे;

(2) दोहरी लाइन के एक स्टेशन पर, चाहे निकट (होम) सिगनल , मुख्य लाइन का प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और मुख्य लाइन मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल , यदि कोई हो, और जहां अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल , लूप-लाइन प्रस्थान सिगनल और मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल यदि हो, तो वे मैनुअल रूप से संचालित रोक (स्टॉप) सिगनल होंगे;

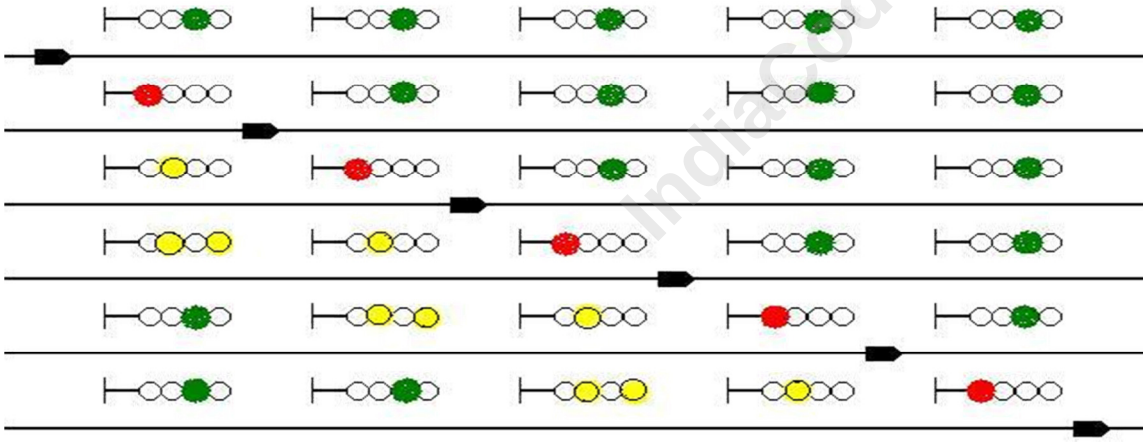
(3) अर्द्ध-स्वचालित से स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के मध्य परिवर्तन (स्विचिंग) करने से पूर्व प्रक्रिया और सावधानियों को अपनाने का ध्यान रखना चाहिए और इसके विपरीत भी एसडब्ल्यूआर में उल्लेख किया जाएगा।

27. उदाहरणात्मक चित्रण.—रंगीन लाइट के संकेत, निर्देश और स्थान और स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में तीन और चार संकेतों को निम्नानुसार दर्शाए गया है,—

(क) तीन संकेती सिगनलिंग क्षेत्र में गाडियों के पीछे संकेतों के क्रम का स्वत: परिवर्तन



(ख) चार संकेती सिगनलिंग क्षेत्र में गाडियों के पीछे संकेतों के क्रम का स्वत: परिवर्तन



IndiaCode

ड- अन्य स्थावर सिगनल और मार्कर

28.बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल .—(1)कॉलिंग-ऑन सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका 'ऑन' स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और जो 'सी' चिन्ह (मार्कर) के साथ एक छोटी पीली लाइट होगी;

(2) जहां भी, एक कॉलिंग-ऑन सिगनल प्रदान किया गया है, आने वाली एक गाड़ी को शासित करने वालेरोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे की ओर लगा होगा। विशेष निर्देशों के अंतर्गत, कॉलिंग-ऑन सिगनल को अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाय जाए;

(3) एक कॉलिंग-ऑन सिगनल का उपयोग तब किया जाएगा जब नीचे दिया गया सिगनल दोषपूर्ण हो या अवरोधित वाली लाइन पर गाड़ी की अगवानी (रिसीव) करे क्योंकि मुख्य सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है;

(4) कॉलिंग-ऑन सिगनल 'ऑन' स्थिति में कोई लाइट / रोशनी नहीं दिखायेगा;

(5) एक कॉलिंग-ऑन सिगनल जहां अनुमति प्रदान की गयी है को छोडकर अन्यथा विशेष निर्देशों के तहत मार्ग में आने वाले सभी कॉटें जो मुख्य सिगनल के ऊपर है का पता लगाएगा, उपरोक्त मुख्य सिगनल ओवरलैप के भीतर आने वाले उन कॉटों को छोड़कर;

(6) कॉलिंग-ऑन सिगनल , जब 'ऑफ' स्थिति में होता है तो गाड़ी के ड्राइवर कोयह सूचित करता है कि चाहे उसके ऊपर वाला रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही हैं, गाड़ी को रोकने के बाद सतर्कता से उसे आगे बढ़ाए और साथ ही यह संकेत भी देता है कि उसे किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए;

(7) कॉलिंग-ऑन सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गये है:

संकेत	निर्देश	संकेत	निर्देश
ऑन 	लोको पायलटरोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा	ऑफ  **पीला**	रुको और तत्पश्चात सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो।

29. समपार फाटकों पर स्थावर सिगनल .—(1) सडक के पार स्थित समपार फाटक का प्रत्येक दरवाजा इंटरलॉक होना चाहिए और सिवाय इसको छोडकर, कि जब स्टेशन सिगनल के साथ इंटरलॉक किया गया है, तब समपार फाटक खुले होने पर सड़क यातायात को पास करने के लिए एक स्थावर सिगनल समपार फाटक के किनारे से एक सौ अस्सी मीटर से न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर दोनों दिशाओं अप एंड डाउन लाइनों के लिए रोक (स्टॉप) संकेतों को प्रदर्शित करता हुआ लगाया जाए;

(2) इसके अलावा,नियम 60 के उपनियम (3) के अनुसार अनुमोदित डिज़ाइन का एक चेतावनी बोर्ड दो हजार मीटर की पर्याप्त दूरी पर और जब समपार फाटक खुला है तब एक हजार मीटर की न्यूनतम पर्याप्त दूरी पर एक अनुमोदित दूरस्थ सावधान बोर्ड को रोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे की ओर लगाना चाहिए। जब समपार फाटक सडक यातायात के लिए बंद होता है तब रोक (स्टॉप) और अनुमोदित दूरस्थ सिगनल जहां भी प्रदान किए गए है आगे बढने का संकेत प्राप्त करेंगे;

(3) स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में इन तीन या चार संकेतीय रंगीन लाइट फाटक सिगनल को उपरोक्तानुसार समपार फाटक के साथ उनके अर्न्तपाश (इंटरलॉकिंग) के अतिरिक्त, स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग का एक हिस्सा बनाया जाना चाहिए;

(4) पूर्ण ब्लाक सिगनलिंग क्षेत्र में, निम्नलिखित परिस्थितियों के अंतर्गत के सिवाय, समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर एक 'जी' मार्कर प्रदान किया जाएगा,—

(क) जब, समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल और फाटक के बीच एक पुल होता है;

(ख) जब, समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल काँटों की रक्षा कर रहा है;

(ग) जहां, समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल रेल-सह-सड़क पुल पर गाड़ियों के चालन को नियंत्रित कर रहा है;

(घ) जहां, अन्यथा, विशेष निर्देशों के तहत निषिद्ध है;

(5) स्व-चालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में,—(क) स्व-चालित समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल के मामले में, "जी" मार्कर के अतिरिक्त, एक "ए" मार्कर प्रदान किया जाएगा जो केवल सडक यातायात के लिए फाटकों के लिए तालाबंद होने पर ही प्रकाशवान होगा;

(ख) एक अर्द्ध-स्वचालित समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल के मामले में, जो समपार फाटक के अतिरिक्त मौजूद कांटों की रक्षा करता है पर इसमें "ए" मार्कर होगा जो केवल सडक यातायात हेतु फाटकों के लिए तालाबंद होने पर ही प्रकाशवान होगा, और कांटे मार्ग के लिए सही रूप में सेट और तालाबंद होगे; इसके अतिरिक्त "जी" मार्कर को "एजी" मार्कर द्वारा प्रतिस्थापित किया जाएगा, जो केवल तभी प्रकाशवान होगा, जब फाटक या तो सड़क यातायात के लिए खुले होंगे या खराब होंगे, लेकिन जहां कांटें मौजूद हैं, वो मार्ग के लिए सही रूप से सेट और तालाबंद होंगे; कोई भी मार्कर प्रकाशवान नहीं होगा, जब मौजूद कांटें सही ढंग से सेट नहीं हैं और मार्ग के लिए बंद नहीं होते हैं, या विफल हो जाते हैं;

(ग) एक संशोधित अर्द्ध-स्वचालित समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल के स्वचालित मोड में काम न करने के मामले में 'ए' और 'एजी' मार्कर दोनों प्रकाशवान नहीं होंगे।

30. शंट सिगनल —(1) शंट सिगनल एक सहायक सिगनल है जो केवल शंटिंग चालन का नियंत्रण करता है और यह एक हल्के लाइट सिगनल की स्थिति में होगा;

(2) एक शंट सिगनल एक अलग पोस्ट (खंभे) पर होगा या स्टेशन के प्रथम और अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल के सिवाय,रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा होगा;

(3) एक ही पोस्ट (खम्भे) पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाए जा सकते हैं और इस प्रकार लगे होने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं लाइन के लिए होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल बाएं से अगली लाइन के लिए होगा और इसी प्रकार आगे;

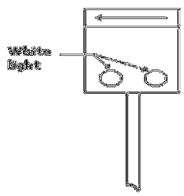
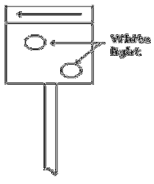
(4) जब एक शंट सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा है, तो 'ऑन' स्थिति में उसमें सेकोई भी लाइट प्रदर्शित नहीं होगी;

(5) शंट सिगनल अगले शंट सिगनल तक या रोक (स्टॉप) सिगनल तक जो दोनों में से निकटतम है, लेकिन कोई सिगनल ओवर-लैप नहीं होगा, वहां कांटों का पता लगाएंगे;

(6) यदि शंट सिगनल 'ऑफ' है तो यहलोको पायलटको शंटिंग कार्यों के लिए सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने को उसे प्राधिकृत करता है यद्यपि, उसके ऊपर का रोक सिगनल (यदि कोई है) 'ऑन' स्थिति में है;

(7) यदि शंट सिगनलों के प्रदान नहीं किए गए है, तो कांटों का सही निर्धारण सुनिश्चित करने और सम्मुख कांटों को तालाबंद करने के बाद, हाथ सिगनलों का उपयोग शंटिंग के लिए किया जाएगा;

(8) पोजीशन लाइट टाइप शंटसिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गये हैं.—

संकेत	निर्देश	संकेत	निर्देश
ऑन 	**रुको(स्टॉप)**	**ऑफ** 	**शंटिग के लिए सतर्कता से आगे बढ्ढो**

(9)**दोषपूर्ण शंट सिग्नल**—लोको पायलट शंट सिगनल पास नहीं करेगा जो कि उसे 'ऑन' या शंटिंग के दौरान दोषपूर्ण होने को निर्दिष्ट करता है, जब तक कि उसे ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर से शंट सिगनल का दोषपूर्ण होने का और इसे 'ऑफ' नहीं किया जा सकता संबंधी एक शंटिंग आदेश प्राप्त नहीं होता है।

31.को-एक्टिंग सिगनल .—(1)को-एक्टिंग सिगनल डुप्लीकेट सिगनल होते हैं, जो मुख्य सिगनलों के नीचे उसी पोस्ट (खम्भे) पर लगे होते हैं जहाँ पर, सिगनल के खम्भे की ऊँचाई या ओवर ब्रिज या अन्य रुकावट के होने के कारण लोको पायलट को पूरे समय तक सिगनल तक पहुचनें और इससे गुजरने तक मुख्य लाइट दिखाई नहीं देती है;

(2) को-एक्टिंग सिगनल ऐसी ऊँचाई पर लगा हो कि या तो मुख्य सिगनल की बत्ती या को-एक्टिंग सिगनल की बत्ती सदैव दिखाई देती रहे।

32. पुनरावर्त्ती(रिपीटिंग) सिगनल .—(1)आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को पहले से ही, स्थावर सिगनल के संकेत दोहराने के लिए उस स्थावर सिगनल के पीछे लगाये गये सिगनल को पुनरावर्ती सिगनल कहते हैं और यह तब प्रदान किया जाता है जब तीव्र घुमाव या किसी अन्य कारण से लगातार कम दृश्य दूरी से गाड़ी ड्राइवर को एक स्थावर सिगनल दिखाई नहीं देता है;

(2) पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) 'आर' चिन्ह के साथ प्रदान किया गया रंगीन लाइट सिगनल होगा;

(3) एक सिगनल के लिए एक से अधिक पुनरावर्ती सिगनल प्रदान किए जाए,जब स्थानीय परिस्थितियों द्वारा ऐसा वांछित हो;

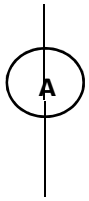
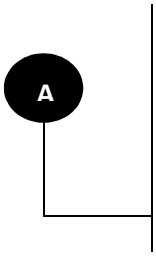
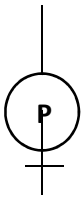
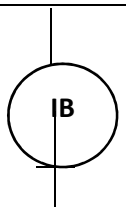
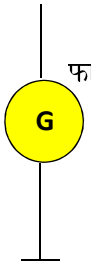
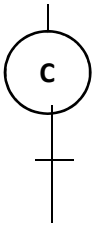
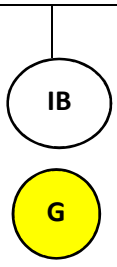
(4) एमएसीएल सिगनलिंग में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दर्शाए गए हैं:—

संकेत	निर्देश	संकेत	निर्देश
ऑन 	**चेतावनी-** दोहराया गया सिगनल ''ऑन'' हैं	**ऑफ** 	**आगे बढ़ो-** दोहराया गया सिगनल ''ऑफ'' हैं

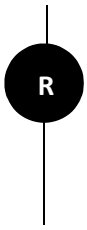
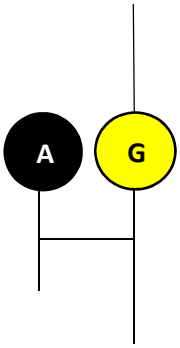
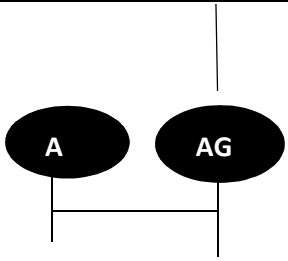
(5) एक रंगीन लाइट पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल),पुनरावर्ती सिगनल और एक ऐसा सिगनल जो दोहराने के संकेत तो देता है परंतु अवरोधित है के बीच के रेलपथ में,ट्रैक सर्किट क्षेत्र में कोई लाइट नहीं दिखाएगा।

33.सिगनलो के लिए चिह्नऔर निशानों को अलग करना.—(1) जहां आवश्यक हो, सिगनलों को विहित चिह्नों द्वारा अलग किया जाएगा और ऐसे चिह्न सिगनल पोस्ट (खम्भे) के नीचे सिगनल पर निम्नानुसार लगाए जाएंगे;

IndiaCode

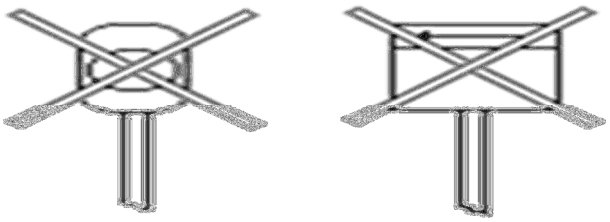
आकृति	पर प्रदान किया गया	विवरण	आकृति	पर प्रदान किया गया	विवरण
	स्वचालित (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काले रंग में "A" अक्षर		अर्द्ध-स्वचालित (सेमी ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल	स्वचालित (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल की भांतिकाम करते समय काली पृष्ठभूमि में सफेद लाइट में "A"अक्षर प्रकाशवान रहेगा और एक मैनुअल रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करतेसमय "A" अक्षर प्रकाशवान नहीं रहेगा
	एक पोस्ट (खम्भे) पर दूरस्थ (डिस्टेंट) रंगीन लाइट सिगनल टिप्पणी—जहाँ रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेंट) सिगनल को अंतिम रोक सिगनल के साथ जोड कर लगाया हुआ है, जैसा कि नियम 24 के अन्तर्गत उपबन्धित है, वहाँ चिह्न (मार्कर) की आवश्यकता नहीं होगी.		सफेद गोल चकरी पर काले रंग में "P" अक्षर		
	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काले रंग में"IB"अक्षर	 फाटक रोक(स्टॉप) सिगनल	पीली गोल चकरी पर काले रंग में"G" अक्षर	
	कॉलिंग-ऑन सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काले रंग में"C" अक्षर		**मध्यवर्ती ब्लॉक रोक(स्टॉप) सह फाटक सिगनल**	**सफेद गोल चकरी पर काले रंग में** "IB"**अक्षर** **पीली गोल चकरी पर काले रंग में** "G" **अक्षर**

IndiaCode

	रंगीन लाइट सिगनलिंग क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) काली पृष्ठभूमि पर सफेद लाइट में चमकता हुआ "R"अक्षर	 **स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में फाटक रोक सिगनल** **पीली गोल चकरी पर काला "G" अक्षर और काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का "A" अक्षर प्रज्जवलित रहेगा** टिप्पणी- "A"अक्षर तभी प्रकाश वान होगा जब फाटक सड़क यातायात के लिए तालाबंद है.
 **स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अर्द्ध-स्वचालित फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल** **काली पृष्ठभूमि पर सफेद लाइट में चमकते हुए "A" एवं "AG''अक्षर**	
(क) अक्षर'A' केवल तब जलाया जाएगा जब सड़क यातायात हेतु फाटक ताला बंद हो जाता है और फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित कांटे, यदि कोई हो, तो मार्ग के लिए सही ढंग से सेट और लॉक हैं.	(ग) मार्कर लाइट नहीं जलाई जाएगी, जब फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित कांटे यदि कोई हों, को मार्ग हेतु सही रूप में सेट और लॉक नहीं किया जाता है या कांटें दोषपूर्ण हो चुके है	
(ख) अक्षर'एजी' केवल तब जलाया जाएगा जब या तो फाटक सड़क यातायात हेतु खुला होता है या फाटक या फाटक सिगनल दोषपूर्ण हो जाता है, लेकिन फाटक सिगनल द्वारा संरक्षित कांटे, यदि कोई हों, तो मार्ग के लिए सही ढंग से सेट और लॉक हों.	(घ) एक संशोधित अर्द्ध-स्वचालित सिगनल स्वचालित मोड में काम नहीं कर रहा है तब मार्कर लाइट'A' और'AG' को नहीं जलाया जाएगा.	

(2)रेल बोर्ड के अनुमोदन के साथ अन्य विशिष्ट निशानों (मार्कर) और संकेतों का उपयोग किया जाएगा;

34.प्रयोग में न आने वाले (अपर्युक्त) सिगनल .—(1) यदि किसी स्थावर सिगनल का उपयोग नहीं हो रहा है तो उस की पहचान के लिए उस पर दो क्रास पट्टियॉबना दी जाएंगी और प्रत्येक पट्टी कम से कम एक मीटर लम्बी और दस सेमी. चौडी होगी, जैसा कि नीचे चित्रण किया गया है;



(2) प्रयोग न आने वाले सिगनलों में लाइट नहीं जलाई जाएगी;

IndiaCode

35.एक ही पोस्ट (खम्भे) पर एक से अधिक सिगनल लगाना.—एक ही दिशा में चलने वाली गाडियों के लिए, चाहे वे एक ही लाइन या अलग-अलग लाइनों पर हैं, एक ही पोस्ट (खम्भे) पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगाए जाएंगे सिवाय इसके कि नियमों के अंतर्गत,कॉलिंग-ऑन, शंट और को-एक्टिंग सिगनलों के लिए,जैसा विहित किया गया है;

36. विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर).—यदि सिगनल के प्रचालन स्थान से किसी स्थावर सिगनल की लाइट दिखाई नहीं पड़ती तो प्रचालन स्थान पर एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) के माध्यम से संकेतों को दोहराया जाएगा.किसी सिगनल हेतु लगे विद्युत पुनरावर्तक के खराब हो जाने की दशा में जिस सिगनल के लिए इसे लगाया गया है वह खराब माना जाएगा;

37.प्वाइंट संकेतक (इंडिकेटर).—(1) प्वाइंट संकेतक (इंडिकेटर) गैर-अर्न्तपाश वाले सम्मुख कांटों पर प्रदान किए जाएंगे;

(2) जब कांटे सीधे लाइन के लिए सेट होते हैं,तो बिंदु संकेतक (प्वाइंट इंडिकेटर) प्रत्येक दिशा में दिन तक एक सफेद लक्ष्य और रात में एक सफेद लाइट प्रदर्शित करेगा;

(3) जब कांटें अलग-अलग लाइनों के लिए सेट होते हैं, तो बिंदु संकेतक (प्वाइंट इंडिकेटर) प्रत्येक दिशा में दिन तक एक सफ़ेद लक्ष्य और रात तक हरे रंग की लाइट प्रदर्शित करेगा;

IndiaCode

च – हाथ(हैंड) सिगनल

38. हाथ (हैंड) सिगनलों का प्रदर्शन.—(1)इन नियमों में विहित रूप में, सभी हाथ (हैंड) सिगनल दिन के समय झंडी या हाथ दिखाकर और रात के समय लाइट दिखाकर दिए जाएंगे;

(2)दिन के समय में, हैंड सिगनल के रूप में एक लाल या हरी झंडी का प्रयोग किया जाये और हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जब कि झंडियां उपलब्ध नहीं हैं,किया जाएगा;

(3) रात के समय और खराब कम दृश्यता वाले मौसम में, सामान्यत: हाथ सिगनल लाल या हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जाएगा. लाल बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर, उसका प्रयोग रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में किया जाएगा;

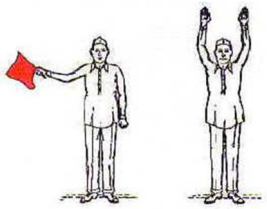
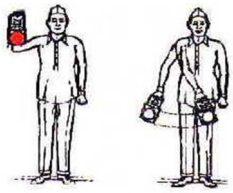
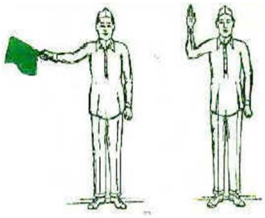
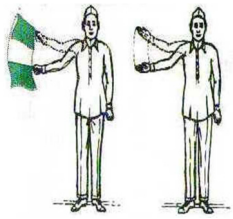
(4) नियम 38 के उप-नियम (3) में निर्दिष्ट लाल या हरा प्रकाश चमकने का प्रकार होगा;

(5) हैंड सिगनल झंडे (हरा और लाल) का आकार विशेष निर्देशों के अनुसार होगा;

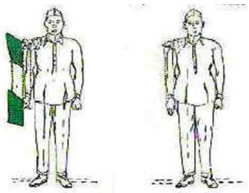
(6) लाल झंडे को सामान्यत:सक्रिय हाथ में और हरे झंडे को अन्य हाथ में रखा जाना चाहिए;

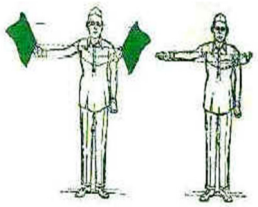
39.हैंड सिगनलों को प्रदर्शित करना.—

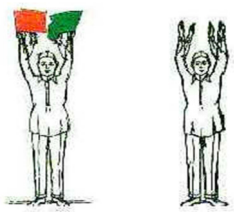
(1) रोक(स्टॉप), आगे बढो और सावधानी के साथ आगे बढो का प्रदर्शन निम्नानुसार दर्शाया गया है.—

हैंड सिगनल के प्रकार			
	दिन में	**रात्रि में**	**निर्देश**
रुको	लाल झंडी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना 	एक लाल लाइट दिखाकर या शरीर के चारों ओर क्षैतिज रूप से एक सफेद रोशनी लहराकर 	एकदम रुक जाओ
आगे बढ़ो	हरी झंडी को हाथ में पकड़ना या अपनी एक भुजा को स्थिर रखना 	हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना 	आगे बढ़ो
सतर्कता से आगे बढो	हरी झंडी को ऊपर नीचे हिलाना या उसी प्रकार एक भुजा को हिलाना 	हरी बत्ती को ऊपर-नीचे हिलाना 	सतर्कता से आगे बढ़ो
टिप्पणी:- यदि गति को कम करना है तो यह सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है, तो रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।			

(2) शंटिंग के लिए हाथ सिगनल का प्रदर्शन निम्न प्रकार दर्शाया गया है;

सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हट जाओ	हरी झंडी या भुजा को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना 	हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर नीचे हिलाना 	सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हट जाओ
टिप्पणी- " सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर हट जाओ" के लिए हाथ सिगनल धीमे धीमे दिया जाएगा, जब तक कि रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल नहीं दिया जाता, यदि गाड़ी को रोकना है;			

सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर आएं	हरी झंडी या एक भुजा को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना 	हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना 	सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर आएं
टिप्पणी- '' सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर" के लिए हाथ सिगनल धीमे धीमे दिया जाएगा, जब तक कि रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल नहीं दिया जाता, यदि गाड़ी को रोकना है.			

युग्मक (कपलिंग) के लिए धीरे-धीरे चलना	हरी और लाल झंडी को या दोनों हाथों को सिर से ऊपर उठाना और एक दूसरे के पास और दूर ले जाना 	हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोडते हुए हिलाना 	युग्मक (कपलिंग) के लिए धीरे-धीरे चलना

40.रोक पताकाएं (बैनर फ्लैग).—रोक पताका एक अल्पकालिक रोक सिगनल है. यह लाल कपडे या विशिष्ट निर्देशों के अन्तर्गत अनुमोदित किसी अन्य वस्तु का बना हुआ होता है, जो पोस्ट (खम्भों) के सहारे लगा होता है और संबंधित लाइन के आर-पार फैला दिया जाता है.

41. हाथ (हैंड) सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना.—(1) गाडियों के संचालन, शंटिग कार्य, संस्थापनों की देखभाल और गाडियों की संरक्षा संबंधी किसी प्रकार के निर्माण कार्य से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को,-

(क) हाथ (हैंड) सिगनलों के प्रदर्शन की सही जानकारी होगी; और

(ख) उसके पास ड्यूटी के समय अपेक्षित हाथ (हैंड) सिगनल होंगे और वह उन्हें अच्छी चालू हालत में और तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा.

(2) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि हैंड सिगनलों का प्रयोग करने वाले उसके अधीन सब सेवकों को हाथ (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 हाथ (हैंड) सिगनल देने के लिए अपेक्षित साज-सामान एक लाल और एक हरी झंडी होगी और रात्रि में लाल, हरा और सफेद प्रकाश दे सकने वाली हाथ बत्ती होगी. इसके अलावा संबंधित सेवक,विशेष निर्देशों के अनुसार एम्बर फ्लैशर बत्ती भी ले जाएगा.

(4) प्रत्येक स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर हाथ (हैंड) सिगनल देने के लिए सभी अपेक्षित साज-सामान पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध हैं.

छ- एम्बर फ्लैशर लाइट

42.एम्बर फ्लैशर लाइट का विवरण.—एक एम्बर फ्लैशर स्वतंत्र रूप से या 'रेल आपातकालीन कॉल' के संयोजन के साथ अनुमोदित डिज़ाइन की एक चमकती लाइट है जहां एमटीआरसी प्रणाली को इंजन चालक दल का ध्यान आकर्षित करने के लिए प्रदान किया जाता है, जिससे उसे संभावित आगे के खतरे या बाधा के बारे में चेतावनी दी जाती है। एक एम्बर फ्लैशर से बाहर निकलने वाली पीले- नारंगी रंग की चमकती रोशनी ऐसी तीव्रता (कैंडेला) है ताकि आस-पास / बगल की दोहरी या बहु-लाइन सेक्शन के लाइन या लाइनों पर चलने वाली गाडियों के लोको पायलट को स्पष्ट मौसम में चौदह सौ मीटर की न्यूनतम दूरी से दिन और रात दोनों के दौरान दिखाई दे.

43.सभी चालूलाइनों को संदर्भित करने के लिए एम्बर फ्लैशर.—दोहरी और बहु-लाइन सेक्शनों पर,इससे कोई फर्क नहीं पड़ता कि कौन सी लाइन या स्थान एम्बर फ्लैशर दिखाई जाती है, यह सभी लाइनों के लिए संदर्भित होगी. सामने एक चमकती एम्बर लाइट को देखने पर एक आने वाली गाड़ी का लोको पायलट तुरंत अपनी गाड़ी को रोक देगा और नियम 187 के उपनियम (2) के अनुसार कार्य करेगा.

44.एम्बर फ्लैशर लाइट का प्रावधान.—

जैसानियम 160में और नियम 161 के अनुसार ईओटीटी के सेंस और ब्रेक यूनिट (एसबीयू) के सभी लोकोमोटिव के पास एक एम्बर फ्लैशर लाइट होगी जिसे इन नियमों के अनुसार आपातकालीन परिस्थितियों में लोको पायलट द्वारा ऑन (चालू) किया जा सकता है। इसके अलावा, सभी गश्तीदल कर्मी और ऐसे अन्य रेल सेवकों, जिन्हें विशेष निर्देशों द्वारा प्राधिकृत किया जाए, वे अनुमोदित डिज़ाइन का एक पोर्टेबल एम्बर फ्लैशर लाइट ले जाएगा जिसे आसानी से ट्रैक के किनारे रखा जा सकता है, या तो एकस्टैंड या एक ओएचई से बांध कर याचुंब की य रूप से रेल पर चिपकते हुए परंतु बिना पहियों के चालन में बाधा डाले लगाया जा सकता है.

45.एम्बर फ्लैश लाइट की जानकारी और उन्हें पास रखना.—(1) प्रत्येक रेल सेवक, जिस पर गाडियों की रक्षा करने का कर्तव्य है, वह अपने पास में अपेक्षित संख्या में पोर्टेबल एम्बर फ्लैशर लाइटें रखेगा.

(2) एम्बर फ्लैशर लाइट सिगनल के उपयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक के पास उनके उपयोग का सही ज्ञान होगा और निश्चित करें कि रेलसेवक के प्रभारी के पास भी इसके उपयोग से संबंधित सही ज्ञान है.

(3) आपूर्ति, बैटरी नवीनीकरण और ऐसी फ्लैशर लाइटों को सुरक्षित रूप में रखने के लिए और उनके सही उपयोग को समझाने की सुनिश्चिता हेतु रेल प्रशासन जिम्मेदार होगा.

ज- ऑन-बोर्ड सिगनल

46. ऑन-बोर्ड सिगनल .—ऑन-बोर्ड सिगनल वे सिग्नल हैं, जहां सिगनल संकेतकों और अन्य प्रासंगिक जानकारी को लोको पायलट को ऑडियो / वीडियो और / या दृश्य माध्यमों और / या विशेष निर्देशों के तहत अनुमोदित एक विशेष सुरक्षित संचार प्रणाली के माध्यम से पूर्व स्व-रूपित टेक्स्ट मैसेजिंग के रूप में दी जाती है.

47. "आपातकालीन चेतावनी" अलार्म का विवरण.—"रेल आपातकालीन कॉल" जीएसएम (आर) आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली में उच्च प्राथमिकता प्राप्त समूह कॉल है, जिसे मोबाइल रेडियो / नियंत्रक / एमएमआई उपयोगकर्ता द्वारा रेल परिचालन आपातकाल के मामलों में, जो पहले से ही पूर्व-विहित उपयोगकर्ताओं अर्थात लोको पायलट, स्टेशन मास्टर, नियंत्रक और परिचालन से संबंधित अन्य रेल कार्मिकों जो कि पहले से ही निश्चित भौगोलिक क्षेत्रों में स्थित है, को शुरू / लगाया जा सकता है.

48."आपातकालीन चेतावनी" अलार्म के उपाबंध.—

(1)"एमटीआरसी प्रणाली प्रदान सेक्शनों में एक गाड़ी में कार्यरत सभी लोकोमोटिव मोबाइल रेडियो (कैब रेडियो या परिचालन रेडियो या शंटिंग रेडियो) सहित सुसज्जित होंगे, जो नियम 159 के अनुसार "रेल आपातकालीन कॉल" भेजने और प्राप्त करने के लिए होगें; सभी स्टेशन मास्टर और नियंत्रक को भी यह सुविधा दी जाएगी.

(2) स्टेशन मास्टर द्वारा "रेल आपातकालीन कॉल"-, जब कभी भी स्टेशन के पास आने वाली गाडियों को किसी खतरा / अवरोध उत्पन्न होने की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को प्राप्त होने पर,गाडियों को रोकने के लिए ओएचई बंद करने जैसे अन्य उपायों के अलावा लोको पायलट के लिए चेतावनी जारी करने की आवश्यकता होती है, यदि परिस्थितियों के अनुसार आवश्यकता है,तब स्टेशन मास्टर जहां एमटीआरसी प्रणाली प्रदान की गई है, वहां आने वाली सभी गाडियों के इंजन लोको पायलटों को सावधानी बरतने के लिए आपातकालीन कॉल शुरू करेगा.

49."रेल आपातकालीन कॉल" की जानकारी.—"मोबाइल ट्रेन रेडियो पर "रेल आपातकालीन कॉल" के प्रयोग से संबंधित, प्रत्येक रेल सेवक को इसके उपयोग की सही जानकारी होगी.

झ-पटाखा सिगनल

50. पटाखा सिगनलों का वर्णन.—

(1)पटाखा या कोहरा (फॉग) सिगनल उपकरण हैं, जो रेल पर स्थापित किए जाते हैं और जब एक इंजन या वाहन उनके ऊपर से गुजरता है, तो वे एक तेज आवाज के साथ विस्फोट करते हैं ताकि इंजनकर्मी-दल का ध्यान आकर्षित किया जा सके.

(2)इनका उपयोग तब किया जाता है, जब किसी भी असामान्य घटना या दुर्घटना के कारण आगे की लाइन को संरक्षित करना हो और जब या तो एक सक्षम रेलसेवक मोबाइल रेडियो पर 'रेल आपातकालीन कॉल' शुरू करने और एम्बर फ्लैशर लाइट प्रदर्शित करने की स्थिति में नहीं है या वे उपलब्ध नहीं कराए गए हैं.

IndiaCode

(3) इनका उपयोग भी तब किया जाता है, जब आने वाली गाडियों के लोको पायलट को सिगनलों की दृश्यता खराब होने के संबंध में संकेत देने के लिए, और "कोहरा सुरक्षित डिवाइस" (फॉग सेफ डिवाइस) प्रदान नहीं होने के कारण सिगनल के सही स्थान की जानकारी नहीं होने पर.

51."पटाखा सिगनलों के प्रयोग करने की पद्धति.-

(1) जब कभी एक पटाखा सिगनल के प्रयोग की आवश्यकता हो, तब इसे रेल के केन्द्र बिन्दु के ऊपर इस प्रकार रखें कि उस पर लगा हुआ लेबल या ब्रांड ऊपर की ओर हो और इसके साथ सलंग्न पकड को मोडते हुए रेल के ऊपरी किनारे के साथ लगाए.

(2) लाइन पर पटाखों को रखने वाला रेलसेवक, यह देखेगा कि जब आवश्यक हो तब, उन पर से गाड़ी के गुजर जाने के तुरंत बाद उनको बदला जाए.

52.पटाखा सिगनल को रखना.—

(1)अवरोध की स्थिति में.—(क) जब भी किसी लाइन के अवरोध के परिणामस्वरूप,रेलसेवक के लिए यह गाडियों को रोकना आवश्यक हो जाता है तब वह रोक सिगनल को अपने हाथ में लेते हुए अवरोध से छः सौ मीटर की दूरी तक आगे जाएगा और लाइन पर एक विस्फोटक रखेगा, तत्पश्चात अवरोध से बारह सौ मीटर दूर जाएगा और लाइन पर लगभग दस मीटर की दूरी, ऐसे स्थान पर, तीन विस्फोटक रखेगा.

परंतु वह उपरोक्त की रक्षा करने में सक्षम होने से पूर्व एक आने वाली गाड़ी को देखता है, तो वह संपर्क के अनुमोदित संचार साधनों के माध्यम से निकटस्थलाइन के संभावित उल्लंघन के बारे में आने वाली गाडियों के इंजन लोको पायलटों को अवगत कराने की कोशिश करेगा, यदि उपलब्ध हो, और तुरंत एक पटाखे को खराब गाड़ी या बाधा से संभव दूरी पर रखेगा. यदि उसने पहले से ही छः सौ मीटर पर एक पटाखा रखा है और एक हजार दो सौ मीटर की दूरी तक पहुंचने की स्थिति में नहीं है, तो वह फिर से एक पटाखे को जितना सम्भव हो सके, दूरी पर रखेगा.

परंतु यह और है कि बहु-लाइनों के मामले में, यदि पहले से उपलब्ध नहीं है तो वह सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त करने के लिए संपर्क के अनुमोदित संचार माध्यमों से सहायता के लिए कॉल करेगा,यदि पहले से उपलब्ध नहीं हैं तो उपरोक्तानुसार लाइन पर विस्फोटक रखने के लिए वह उस दिशा से शुरूआत करेगा जहां से गाड़ी के पहले आने की संभावना सबसे अधिक है.

(ख) यदि उल्लिखित रेल सेवक को अवरोध के हटने से पूर्व वापस बुलाया जाता है, तो वह अपने रास्ते पर मध्यवर्ती विस्फोटक को उठाएगा और तीन विस्फोट को को छोड़कर जाएगा.

(2) अत्यधिक मोटी कोहरे की परत और तूफान के मौसम में खराब दृश्यता की स्थिति में.- जब भी आने वाली गाडियों के लोको पायलट को सिगनल के स्थान के बारे में संकेत देने की आवश्यकता हो.

(क) इस दशा में, स्टेशन मास्टर द्वारा नियुक्त रेल सेवक बाह्य प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से न्यूनतम दो सौ सत्तर मीटर की दूरी पर लाइन पर लगभग दस मीटर की पृथक दूरी पर दो विस्फोटक रखेगा.

(ख) स्टेशन के संचालन नियम एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम दूरी से वस्तु दृश्यता परीक्षण को विहित करेंगे और इस प्रयोजन के लिए एक पोस्ट (खम्भें) लगाई जा सकती हैं जो रात्रि में प्रकाशवान रहें या एक स्थावर रंगीन लाइट सिगनल की रोशनी;

टिप्पणी: नियम 220 भी देखें.

53. विस्फोट के पश्चात पटाखों का बदलाव.—लाइन पर पटाखों को रखने वाला रेलसेवक, यह देखेगा कि जब आवश्यक हो तब, उन पर से गाड़ी के गुजर जाने के तुरंत बाद उनको बदला जाए.

54. पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना.-(1) (क)सभी स्टेशन मास्टर, लोको पायलट, अनुरक्षण सेवक जिनको रेल प्रशासन द्वारा यह कर्तव्य सौंपा गया है, वे पटाखों का स्टॉक रखेंगे.

(ख) विशेष निर्देशों के अनुसार पटाखों के आपूर्ति, नवीकरण, आवधिक परीक्षण, सुरक्षित अभिरक्षा / भंडारण, अवधि समाप्त पटाखों को नष्ट करना,औरउनका उपयोग उचित रूप से समझाना, होगा.

(2) पटाखों के उपयोग से संबंधित प्रत्येक रेलसेवक को उनके उपयोग की सही जानकारी होगी और उन्हें तुरंत उपयोग के लिए तैयार रखेगा.

(3) प्रत्येक पर्यवेक्षक यह देखे कि पटाखों के उपयोग से संबंधित अधीन रेल सेवकों के पास उनके उपयोग की सही जानकारी है.

(4) विशेष निर्देश के अनुसार संरक्षा सुनिश्चित करने वाले एक जिम्मेदार अधिकारी की उपस्थिति में कालातीत / समय समाप्त अवधि वाले पटाखों को नष्ट करने की व्यवस्था की जाएगी.

IndiaCode

अध्याय-4

स्टेशन और उनके सिगनलिंग उपकरण

क - स्टेशनों का वर्गीकरणऔर उनके सिगनल उपकरणों

55. स्टेशनों का वर्गीकरण—(1) इन नियमों के प्रयोजन के लिए, स्टेशनों को दो श्रेणियों अर्थात ब्लॉक स्टेशनों और गैर-ब्लॉक स्टेशनों में वर्गीकृत किया जाता है।

(2) ब्लॉक स्टेशन वे हैं, जहाँ से इंजन ड्राइवर को संचालन प्रणाली के अंतर्गत ब्लॉक सेक्शन में अपनी गाड़ी के साथ प्रवेश करने और आगे बढने का प्राधिकार प्राप्त करना चाहिए;

(3) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत मैन्युअल रूप से संचालित बहु-संकेतीय रंगीन लाइट सिगनलिंग वाले ब्लॉक स्टेशन, तीन वर्ग के होते हैं -

(क) वर्ग 'बी' स्टेशन. - स्टेशन सेक्शन सीमा के अंतर्गत गाड़ी के आगमन हेतु, लाइन क्लियर हो चुकने से पूर्व, गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जाए।

(ख) वर्ग'सी' स्टेशन.- जब तक कि पिछली गाड़ी पूरी तरह से निकट सिगनल से कम से कम चार सौ मीटर दूर नहीं चली जाती है और इस की यात्रा जारी रहती है तब तक गाड़ी के लिए लाइन क्लियर नहीं दिया जाए। **एक आईबीपी 'सी'वर्ग का स्टेशन है. ऐसे स्टेशनों पर कोई स्टेशन यार्ड नहीं होता है,**

(ग) 'विशेष' वर्ग स्टेशन- ऐसे स्टेशन हैं जो उपरोक्त 'बी' तथा 'सी'वर्ग के अंतर्गत नहीं आते हैं और विशेष निर्देशों के अंतर्गत कार्य करते हैं;

(4) कार्य करने की स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत सभी ब्लॉक स्टेशनों को 'विशेष' वर्ग स्टेशन कहा जाता है।

56. ब्लॉक स्टेशनों पर स्थावरसिगनलों के न्यूनतम उपकरण.—

(1)प्रत्येक दिशा के लिए मैन्युअल रूप से संचालित बहु संकेत रंगीन लाइट सिगनलिंग के साथ प्रदान, कार्य की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत ब्लॉक स्टेशनों पर स्थावरसिगनलों के न्यूनतम उपकरण निम्नानुसार होंगे.-

(क)'बी' वर्ग के स्टेशनों पर..... एक दूरस्थ , एक निकट , और एक प्रस्थान (स्टार्टर);

(ख) 'सी' वर्ग के स्टेशनों पर..... एक दूरस्थ और एक निकट, और

(ग) विशेष वर्ग के स्टेशनों पर.....एक निकट और प्रस्थान (स्टार्टर)

(2) कार्य करने की स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत बहु संकेती रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था से सुसज्जित ब्लॉक स्टेशनों पर स्थावर सिगनल हेतु न्यूनतम उपकरण होंगे,-

(क) एकल लाइन की स्थिति में..... मैनुअल रूप से संचालित निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर)।

(ख) दोहरी लाइन की स्थिति में..... मैनुअल रूप से संचालित या अर्द्ध स्व-चालित निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर)।

टिप्पणी- स्व-चालित सिगनलिंग क्षेत्र के सभी स्टेशनों पर, सभी रोक (स्टॉप) सिगनल अर्द्ध-स्वचालित होने चाहिए।

57. स्टेशन पर सामान्य रूप से अतिरिक्त स्थावर सिगनल .-

इसके अतिरिक्त कि उपरोक्त नियम 56 में न्यूनतम उपकरणों के लिए विहित है के अतिरिक्त, गाडियों के सुरक्षित परिचालन और अन्य परिचालन आवश्यकताओं के अनुसार ऐसे अन्य स्थावर सिगनल प्रत्येक स्टेशन पर, आवश्यकतानुसार प्रदान किए जाएंगे।

58. एक अग्रिम प्रस्थान, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड (ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड) और फ्री जोन लिमिट बोर्ड (एफजेडएलबी) का उपाबंध. - (1) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे एकल लाइन वर्ग 'बी'केऐसे स्टेशनोंजो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों सेलैस हैं यदि वे एक आने वाली गाड़ी की दिशा मेंबाह्यतम सम्मुख कांटों के बाहर की लाइन को अवरोधित कर रहे है, तथा जिन की शंटिंग हेतु आवश्यकता है और अन्यथा विशेष अनुदेशों द्वारा ऐसानिषिद्ध नहीं किया गया है,तब एक अग्रिम प्रस्थान सिगनल बाह्यतम सम्मुख कांटो से इतनी दूरी पर लगाना चाहिए, जैसी भी आवश्यकता हो;

परंतु कि अग्रिम प्रस्थान सिगनल और विपरीत दिशा के प्रथम रोक सिगनल (निकट) के बीच की दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम न हो;

परंतु यह और कि बाह्यतम सम्मुख कांटो और अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच की दूरी एक सौ बीस मीटर से कम न हो; ऐसे एसएलबी या अग्रिम प्रस्थान सिगनल का स्थान ब्लॉक सेक्शन की सीमा को चिह्नित करेगा।

(2)(क) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे दोहरी लाइन वर्ग 'बी'केऐसे स्टेशन जो बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों सेलैस हैं और जहां कोई कांटें नहीं है या आने वाले अंतिम छोर के बाह्यतम कांटे पीछे हैं, स्टेशन सेक्शन की सीमा को चिह्नि करने के लिए एक ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किया जाएगा. जहां, बाह्यतम कांटे एक सम्मुख कांटो की तरह हैं, वहां फ्री जोन या शंटिंग के लिए स्थान की सुविधा हेतु ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किए जाएं।

इसे, प्रथम रोक (निकट) सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के बीच पहुंच की दिशा की ओर में एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम दूरी पर रखा जाएगा जो निकट सिगनल के पहले ब्लॉक ओवरलैप की तुलना में कम नहीं होगी।

(ख)स्व-चालित ब्लॉक सिस्टम पर कार्य कर रहे दोहरी लाइन पर स्थित विशेष वर्ग के स्टेशन जो अर्द्ध-स्व-चालित निकट रोक सिगनल से लैस है, सिवाय इसके जब कोई कांटे न हों, मैनुअल मोड पर परिवर्तित करने के पश्चात समान प्रकार की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किए जाएं तथा इनको ऑन की स्थिति में रखा जाएं। उस स्थिति में, निकट सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के बीच पहुच की दिशा में दूरी एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होगी।

(ग) ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड को बाह्यतमकांटो से आवश्यकता के अनुसार ऐसी दूरी पर लगाया जाएगा और उसको सदैव बाह्यतमकांटो के उल्लंघन चिह्न की रक्षा करनी चाहिए।

(3) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहेदोहरी लाइन वर्ग 'बी' के ऐसे स्टेशनोंजो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों सेलैस हैं यदि वे एक प्रस्थान करने वाली गाड़ी की दिशा मेंबाह्यतम सम्मुख कांटों के बाहर की लाइन को अवरोधित कर रहे है, तथा जिन की शंटिंग हेतु आवश्यकता है और अन्यथा विशेष अनुदेशों द्वारा ऐसानिषिद्ध नहीं किया गया है,तब एक अग्रिम प्रस्थान सिगनल बाह्यतम सम्मुख कांटो से ऐसी शंटिंग दूरी पर लगाना चाहिए, जैसी भी आवश्यकता हो;परंतु कि बाह्यतम कांटो की और अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच की दूरी एक सौ बीस मीटर से कम न हो. अग्रिम प्रस्थान सिगनल की लोकेशन को, ब्लॉक सेक्शन की शुरूआत माना जाएगा।

(4) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे वर्ग 'बी' के ऐसे स्टेशनोंजो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों सेलैस हैं, यदि ब्लॉक सेक्शन की सीमा को अलग करने की आवश्यकता है और स्टेशन सेक्शन उनके बीच में फ्री जोन बनाने के लिए समपार फाटक, फ्री जोन लिमिट बोर्ड (एफजेडएलबी) को समायोजित करने हेतु बाह्यतम सम्मुख कांटे और एकल लाइन पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल , या दोहरी लाइन पर बाह्यतम कांटे और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड प्रदान किए जाएं. इस प्रकार के मामले में फ्री जोन लिमिट बोर्ड और बाह्यतम कांटो के बीच की दूरी प्रस्थान सिगनल के सिगनल ओवरलैप से एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होगी।

(5) **ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड या फ्री जोन लिमिट बोर्ड का विवरण.-** ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और फ्री जोन लिमिट बोर्ड में से कोई भी एक आयताकार पीले रंग से पेंट किया गया बोर्ड होगा जिसके किनारे पर काले रंग की पट्टियां होंगी तथास्टेशन की ओर इंगित नीचे की ओर ' ब्लॉक सेक्शन लिमिट' या 'फ्री जोन लिमिट' जैसे शब्द विकर्ण में लिखेहोंगे जैसा भी मामला हो, और रात्रि में दोनो दिशाओं में अपनी स्थिति को चिह्नित करने के लिए सफेद लाइट देने वाला एक लैम्प लगाया जाएगा;

(6) स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली पर कार्य कर रहे दोहरी लाइन के विशेष वर्ग के ऐसे स्टेशनों,जो बहु-संकेतीय सिगनलिंग उपकरणों सेलैस हैं यदि वे एक प्रस्थान करने वाली गाड़ी की दिशा में बाह्यतम कांटों के बाहर की लाइन को अवरोधित कर रहे है, तथा जिन की शंटिंग हेतु आवश्यकता है और अन्यथा विशेष अनुदेशों द्वारा ऐसा निषिद्ध नहीं किया गया है, या एक अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल और एक अर्द्ध-स्व–चालित अग्रिम प्रस्थान सिगनल सेक्शन के मध्य में प्रदान किया जाएगा। यह आवश्यकता के अनुसार बाह्यतम कांटो से ऐसी दूरी पर रखा जाएगा परंतु कि यह दूरी बाह्यतम कांटो और अग्रिम प्रस्थान सिगनल के बीच की दूरी एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होगी।

परंतु कि, निकट सिगनल और सभी अन्य सिगनलों को मैनुअल मोड पर कर दिए जाने और इन्हें ऑन की स्थिति में रखने के पश्चात ही, यद्यपि बाह्यतम कांटो के बाहर अवरोध की अनुमति दी जाएगी।

59. स्टेशनों पर स्थावर सिगनल प्रदान करने हेतु दायित्व.—इस उप-अध्याय में विहितस्थावरसिगनलों को प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर प्रदान किया जाएगा;

60. स्थावर सिगनलों की स्थापना.—(1) स्थावर सिगनलों का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि विशेष निर्देशों के तहत विहित तरीके से निरीक्षण नहीं किया जाता है और रेलवे प्रशासन द्वारा नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवतस्वीकृत नहीं किया जाता है।

(2)एक नए सिगनल को उपयोग में लाने या स्थानांतरित करने पर,लोको पायलटों का ध्यान आकर्षित करने के लिए सावधानी आदेश सात दिनों की अवधि के लिए जारी किया जाएगा।

(3) प्रथमरोक (स्टॉप) सिगनल के पीछे की ओर एक हजार चार सौ मीटर की दूरी पर एक चेतावनी बोर्ड प्रदान किया जाएगा। चेतावनी बोर्ड इंजन ड्राइवर कोसंकेत देता है कि वह स्टेशन के प्रथमरोक (स्टॉप) सिगनल के करीब पहुच रहा है। इसमें विशिष्ट डिजाइन के काले बोर्ड पर पीले रंग में दो क्षैतिज या समांतर रेखाओं के बीच एक गोला होगा। बशर्ते कि एक से अधिक दूरस्थ सिगनलों से पहले जहां प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल लगाया गया है वहां चेतावनी बोर्ड की आवश्यकता नहीं है।

ख - सिगनलिंग उपकरणों की देखभाल

61. सिग्नलिंग उपकरण की दशा.—प्रत्येक सिगनल निरीक्षक अपने प्रभार के अंतर्गत सिगनलिंग उपकरणों की स्थिति के लिए ज़िम्मेदार होगा।

62. सिगनलिंग उपकरणों का अनुरक्षण.—प्रत्येक सिगनल निरीक्षकयहदेखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) के अंतर्गत सिगनलिंग उपकरणों का अनुरक्षण कुशलतापूर्वक किया जा है; तथा जब कभीभी सिगनल में खराबी या अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) में दोष पाया जाता है तो इसदोष का स्वयं संज्ञान लेते हुए, वह करेगा कि –

(क) ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर को तत्काल हीसूचित करेगा तथा शीघ्र से शीघ्र से इसे ठीक करने के लिए तुरंत कदम उठाएगा जिससे कि सिगनलिंग और अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) की खराबी अधिक समय तक न रहे।

(ख) सिगनलिंग औरअन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) के काम न करने या अन्य असामान्य स्थितियों के बारे में शीघ्र ही प्रभारी इंजीनियर को उनके सभी दोषों या कार्य न करने के बारे में रिपोर्ट करेगा जिसमें कि सिगनलिंग और अन्तर्पाशन की खराबी के कारण गाडियों के असुरक्षित संचालन की संभावना है तथा उसी समय पर आवश्यकता अनुसार इस प्रकार की कार्रवाई करेगा ताकि ऐसी संभावित दुर्घटना से बचाव हो सके।

(ग) अधिकृत पुर्जों (स्पेयर) कोसमुचित तरीके से रखने के लिए ज़िम्मेदार होगा, ताकि सिगनलिंग और अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) के काम न करने जैसी समस्याके निदान के लिए ये पुर्जें सदैवउपलब्धता की स्थिति में रहें, तथा

(घ) डीएफसीआर प्रशासन की ओर से नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी अनुदेशों में विहित ऐसे समय अंतराल तथा तरीकों के अनुसार सिगनलिंग उपकरणों का परीक्षण,अनुरक्षण, ओवरहालिंग या रखरखाव सुनिश्चित करेगा और इसके संबंध में अपने नियंत्रक अधिकारियों को रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

63. सिगनलिंग कार्यों का निरीक्षण.—गाडियों के संचालन को प्रभावित करने वाले प्रत्येक प्रकार के सिगनलिंग उपकरण, संचार उपकरण औरकोई भी अन्य उपकरण का निरीक्षण,डीएफसीआर प्रशासन की ओर से नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी अनुदेशों में विहित समय अंतराल तथा तरीकों के अनुसार, एक रेल सेवक द्वारा किया जाएगा।

64. सिगनलिंग उपकरण औरकांटे तथा क्रॉसिंग के साथ छेड-छाड—(1) कोई भी रेल सेवकपरीक्षण या ओवरहालिंग या रख-रखाव या मरम्मत या अन्यको प्रभावित करने के उद्देश्य के लिए सिगनल निरीक्षक की पूर्व अनुमतिके बिना कांटे और क्रॉसिंग सहित किसी अन्यसिगनलिंग उपकरण सेछेड-छाड नहीं करेगा, या इस संबंध में डीएफसीआर प्रशासन द्वारा नियुक्त कोई भी सक्षम रेल सेवकइस प्रकार की अनुमति देगातथावह स्वयं की उपस्थित में ऐसे कार्य को करवाएगा।

(2) सिगनलिंग उपकरण या कांटेतथा क्रॉसिंग के साथ छेड-छाड की आवश्यकता वाले किसी भी कार्य को, ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर की बिनापूर्व अनुमति के आरंभ नहीं किया जाएगा। जब कभी किसी सिगनलिंग उपकरण को अलग (डिस्कनेक्ट) करना आवश्यक हो, तब सिगनल निरीक्षकया सिगनल विभाग कारेल सेवक जो ऐसा करने के लिए

अधिकृत है, तो वहदो पर्चियों में तैयार किया हुआ लिखित डिस्कनेक्शन ज्ञापन फार्म-1 के माध्यम से अभिलेख प्रति पर दर्ज ड्यूटी पर उपस्थितस्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर द्वारा इसे प्राप्त कर लेने तथा अनुमति देने के पश्चात ही कार्य प्रारंभ किया जाएगा;

(3) डिस्कनेक्शन ज्ञापन में अलग किए जाने वाले सिगनलिंग उपकरण के विवरण को स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया जाएगा और जिसके लिए किस प्रकार का गाड़ी संचालन अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कवर उपलब्ध नहीं होगा, साथ ही किस प्रकार का गाड़ी संचालन अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कवर अभी भी उपलब्ध है, यदि कोई हो।

(4) डिस-कनेक्शन ज्ञापन की प्राप्ति होने पर, यह स्टेशन मास्टर का कर्तव्य होगा कि, वह जिन हिस्सों पर केवल अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कवर उपलब्ध नहीं है, वहां पर गाड़ी का संचालन दायित्व ले जैसा कि अध्याय 9 के अनुसार विफलताओं, असामान्य घटनाओं, दुर्घटनाओं संबंधी प्रकार के नियमों के अंतर्गत अनुमत है;

(5) कार्यपूर्ण होने के पश्चात, सिगनलिंगनिरीक्षक या सिगनल विभाग का एक रेल सेवक जो ऐसा करने के लिए अधिकृत है, यह सुनिश्चित करेगा कि परीक्षण के बादअलग किए गए सिगनलिंग उपकरण(ओं) को दोबारा जोड़ा गया है तथा वे उचित क्रम और सही रूप में कार्य कर रहे हैं औरकेवल तत्पश्चात ही, ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर को लिखित ज्ञापन के माध्यम से सूचित करेगा जोकि दो पर्चियों में होगा तथा इनमें पूर्व में जारी डिस्कनेक्शन ज्ञापन का उल्लेख भी होगा।

(6) ड्यूटी पर उपस्थितस्टेशन मास्टर यहसमाधान होने पश्चात कि पुन: जोडे गए सिगनलिंग उपकरण उचित क्रम में कार्यशील हैं, का उल्लेख पुन: संयोजन (रि-कनेक्शन) ज्ञापन की अभिलेख पर्ची पर करेगा। ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर इन लेन-देन का टिप्पणी स्टेशन डायरी में बनाएगा तथा इस उद्देश्य के लिए रखे गए रजिस्टर के विपरीत सामने के पृष्ठों पर डिस्कनेक्शन और पुन:संयोजन (रि-कनेक्शन) ज्ञापन की अपनी प्रतियां चिपकाकर इन्हेंसुरक्षित रखेगा।

(7) कार्य जिसमें कोई डिस्कनेक्शन सम्मिलित नहीं है, विशेष निर्देशों के तहत विहित किए जाएंगे।

65. **स्टेशनों के रिले कक्ष / केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग)कक्ष खोलना—**जब भी किसी रिले कक्ष या केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष को अनुरक्षण या प्रणाली के खराब होने पर इसे ठीक करने हेतु उपस्थित होने के लिए खोला जाना आवश्यक है, तो निम्न प्रक्रिया को ध्यान में रखना चाहिए, अर्थात्,-

(क) स्टेशनों के रिले कक्ष या केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग)कक्ष तक पंहुचने वाले मुख्य द्वार पर,जिनमें ऐसे स्टेशनों को भी शामिल किया जाएगाजहां सिगनल विभाग के अनुरक्षण हेतु कर्मचारी (स्टॉफ) चौबीसों घंटे उपलब्ध रहते हैं, वहां मुख्य द्वार पर दो ताले लगाए जाएंगे;

(ख) दो तालों में से एक ताले की चाबी स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रखी जाएगी और दूसरी चाबी सिगनल विभाग के अनुरक्षण स्टॉफ के पास रखी जाएगी और जब भी आवश्यक हो, स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रखी हुई चाबी, सिगनल विभाग के स्टॉफ को दी जाए;

(ग) चाबियों के लेन-देन या आदान-प्रदान को,स्टेशन पर बनाए गए रिले कक्षया केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग)कक्ष में रखे रजिस्टर में उचित रूप से लिखा जाएगा, जो स्टेशन मास्टरऔर सिगनल विभाग के अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा सम्यक रूप से हस्ताक्षरित होगा तथा प्रत्येक स्थान से संबंधित चाबी को पहचान हेतु उचित चिप्पी (लेबल) के साथ अलग रखा जाएगा;

(घ) रिले कक्ष / केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग)कक्ष की चाबियाँ को बांटने से पूर्व, इस संबंध में स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी सिगनल रजिस्टर या रिले कक्ष / केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग)कक्षकेरजिस्टर प्रविष्टि की जाएगी;

(ड) सिगनल विभाग के अनुरक्षण कर्मचारीगणरिले कक्ष / केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग)कक्ष के अनुरक्षणऔर निरीक्षण कार्य करने के दौरान व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होंगे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उक्त हेतु कोई असुरक्षित तौर-तरीके न अपनाए जाएं;

(च) जब रिले कक्ष या केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) कक्ष की चाबी सिगनल विभाग के ड्यूटी पर उपस्थित कर्मचारियों को,किसी भी प्रणाली के विफल होने या एस एंड टी गियर के अनुरक्षण के समय सौंपी जाती है,तब ड्यूटी पर उपस्थितस्टेशन मास्टर सिगनल याकांटो के विफल होने पर गाडियों के आगमन और प्रस्थान हेतु विहित नियमों के अनुसार ही गाड़ी को भेजेगा और लेगा;

(छ) यदि एक गाड़ी कासंचालन,"ऑन या दोष पूर्ण स्थिति में सिगनल को पास करने के लिए प्राधिकृत" द्वारा कवर है, तो कार्य के पूर्ण होने के बावजूद भी इसे प्रक्रिया अनुसार पूरा किया जाएगातथा चाबियां सौंपी जाएंगी और तत्पश्चात सामान्य कार्य प्रणाली कोआने वाली गाडियों के संचालन के लिए पुन: स्थापित किया जाएगा;

ग - सिगनल और कांटोका प्रचालन

66. सामान्यत स्थावर सिगनल .—(1) प्रत्येक स्थावर सिगनल इस प्रकार बनाया जाएगा कि इसके जुडावों के किसी भाग के विफल होने की स्थिति में, यह अपने सबसे प्रतिबंधित संकेत पर रहेगा।

2 (क)एक सिगनल जिसे गाड़ी के जानेके लिए 'बन्द (ऑफ)' किया गया है, उसे 'ऑन' पर नहीं रखा जाएगा जब तक कि जिस गाड़ी के लिए इसे'ऑफ' किया गया हैं, वह इससे पास नहीं हो जाती, सिवायआपातकालीन स्थिति के मामले में, या, जहां सिगनल को'स्व-चालित रूप में' बहाल करने के लिए व्यवस्था प्रदान की गई है,उस स्थिति में सिगनल को परिचालन नियंत्रण की सामान्य स्थिति में बहाल नहीं किया जाएगा जब तक कि पूरी गाड़ी इससेपास नहीं हो जाती;

(ख) जब आपात स्थिति में, यदि संपूर्ण गाड़ी के पास होने से पहले एक सिगनल को वापस "ऑन" पर रखा जाना है, तो कोई कांटेया ताले तब तक नहीं प्रचालित होंगे जब तक कि गाड़ी रूकन जाए तथा स्टेशनमास्टर ने, सिवाय इसके कि जहां गाडियों के मार्ग को सिगनल अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) से पूर्व स्थानपर करने, की इंजन ड्राइवर से संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा इस की पुष्टि की है,

(ग) जब भी योजना में परिवर्तन के कारण एक प्रस्थान गाड़ी के प्रस्थान सिगनल को वापस "ऑन" की स्थिति में लाने का उद्देश्य होता है तो सिगनल को "ऑन" की स्थिति में लाने से पूर्व स्टेशन मास्टर इंजनड्राइवर को उस की गाड़ी को शुरू न करने के बारे में संचार के अनुमोदित माध्यमों से सूचित करेगा तत्पश्चात प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल को "ऑन" की स्थिति में लाया जाएगा और सिवाय इसके कि जहां सिगनल अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) से मार्गपरिवर्तन को पूर्व की स्थिति में लाया गया है, कांटों कोकेवलदो मिनट के अंतराल के बाद ही परिवर्तित किया जाएगा,

(घ) जब भी इंजन ड्राइवर कोप्रस्थान सिगनल के नजदीक पहुंचने या इससे लगभग पास होने पर इसमें परिवर्तन के बारे में ज्ञात होता है तब वह अपनी गाड़ी को रोकेगा तथा ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर से संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा केवल निर्देश प्राप्त करने पर ही गाड़ी को आगे बढाएगा।

(3) (क) स्टेशन सीमा के भीतर स्थित किसी भी स्थावर सिगनल कोड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना'ऑफ' नहीं किया जाएगाऔर स्टेशन सीमा से बाहर के सिगनल के मामले में ऐसे सिगनल हेतु कार्यरत स्वतंत्र प्रभार के रेल सेवक की बिना अनुमति के इन्हें ऑफ नहीं किया जाएगा,

(ख) किसी भी परिस्थिति में, एक सिगनल को इन मामलों के लिए जारी निर्देशों में उल्लिखित विहित तरीकों के अलावा तरीकों का उपयोग करके'ऑफ' किया जाएगा।

IndiaCode

67. **सिगनलों के सामान्य संकेत.- (1)** जब तक रेलवे बोर्ड द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया जाता है, स्व-चालित सिगनल को छोड़कर स्थावर सिगनल सामान्य स्थिति में हमेशा अपने प्रतिबंधित संकेत दिखाएंगे।

(2) एक स्व-चालित रोक (स्टॉप) सिगनल का सामान्य संकेत'आगे बढ़ो' है तथा जहां आगे का सिगनल मैनुअल रूप से संचालित है, उसका सामान्य रूप में संकेत ''चेतावनी'' या ''सावधान'' का होता है।

68. **गाड़ी के चालन को प्रभावित करने वाले कांटे.**– (1) स्टेशन मास्टर एक गाड़ी के लिए सिगनलों को 'ऑफ' करने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि,

(क) गुजरने वाली सभी गाडियों के ऊपर लगे सभी सम्मुख कांटे सही ढंग से सेट और लॉक हों,

(ख) गुजरने वाली सभी गाडियों के ऊपर लगे सभी उन्मुख कांटे सही ढंग से सेट और लॉक हों, और

(ग) जिस लाइन पर गाड़ी पास होगी वह स्पष्ट और अवरोधों से मुक्त है,

(2) जब एक चालूलाइनकिसी स्थिर भार, वैगन, वाहन के कारण अवरोधित हो या एक गाड़ी जिसको किसी अन्य गाड़ी को क्रास करना है या अपने पास से गुजरने में प्राथमिकता देनीहै या स्टेशन पर गाड़ी का तुरंत आगमन होने पर दोहरी लाइन सेक्शनया एकल लाइन के पीछे की ओर के कांटों को तुरंत ही अवरोधित लाइन के विपरीत सेट किया जाना चाहिए, सिवाय इसके कि लाइन की दिशा में तुरंत ही शंटिंग या कोई अन्य चालन करने की तुरंत आवश्यकता है।

(3) एक स्टेशन की जबसभी लाइनें व्यस्तहों और लाइन क्लियर दिया जाना है तब ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि लूप लाइन के कांटे विहित हों।

(4) एक स्टेशन पर जब स्थिर लोड या अन्यथा बाधा के कारण एक लाइन व्यस्त है तब ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि अपेक्षित कॉलर्सकांटों के प्रचालन को रोकने हेतु स्विच / बटन पर रखे हैं और ये लाइन पर बाधा की दृश्यता अनुस्मारक के रूप में भीकार्य करेंगे।

69.कांटों की सामान्य स्थिति और सम्मुख कांटों को लॉक करना.—(1) सभी कांटे सामान्यत: सीधे रूप में सेट होंगे, सिवाय इसके कि अन्यथा इन नियमों या विशेष निर्देशों द्वारा प्राधिकृत किया गया है।

(2) सम्मुख कांटे, जब इन्हेंन तो अन्तर्पाशित (इंटरलॉक्ड) किया गया और न ही चाबीसे लॉक किया गया है, तब गाड़ी को रास्ता देने के लिए या तो एक क्लैंपऔर पैडलॉक या कोटर बोल्ट सेबंद किया जाएगा।

(3) चालूलाइनों सेगैर-अन्तर्पाशित लाइनों / यार्ड तक वाले कांटोंको सेट और लॉक किया जाएगा ताकि चालू लाइनों और गैर-अन्तर्पाशित लाइनो / यार्ड का पृथक होना सुनिश्चित हो सके. इसी प्रकार यातायातयार्ड सेगैर-यातायात यार्ड जैसे लोको शेड, बीमार / खराब लाइनों को पृथक करने वाले कांटों को भी सेट और तालाबंद किया जाएगा ताकि यातायात यार्ड और गैर-यातायात यार्ड कापृथक्कीकरण सुनिश्चित हो सके।

70.निकट सिगनलों को 'ऑफ'करने हेतु शर्तें—

(1) जब एक गाड़ी टर्मिनल स्टेशन से अन्यथा निकट सिगनल तक पहुंच रही है, तो गाड़ी को बिना बाहर खड़े किए सिगनल को 'ऑफ' किया जाए, यदि—

(क) जब प्रस्थान सिगनल से एक सौ बीस मीटर पर्याप्त न्यूनतमदूरी पर लाइनक्लियर है और अवरोध मुक्त है; या उस स्थान से जिस पर गाड़ी को आकर खड़े होने की आवश्यकता है.

(ख) सभी संबंधितकांटे जिनसे गाड़ी गुजरेगी, वे सही प्रकार सेसेट होने चाहिए और ओवरलैप में लगे कांटों को सम्मिलित करते हुए सम्मुख कांटे लॉक होंगे;

(2) जब एक गाड़ी को निकट सिगनल के बाहर लाकर के पहले खड़ा कर दिया है तब सिगनल को 'ऑफ' किया जाए, यदि—

(क) जब प्रस्थान सिगनल तक या ऐसे स्थान तक जहां तक गाड़ी खड़े होने की आवश्यकता है, लाइन क्लियर है तथा अवरोध मुक्त है।

(ख) सभी संबंधित कांटे जिनसे गाड़ी गुजरेगी, वे ठीक प्रकार सेसेट हैं और सम्मुख कांटे लॉक है;

(3) विशेष निर्देशों के तहत एक सौ बीस मीटर की पर्याप्त दूरी को उक्तउप-नियम (1) और (2) में उल्लिखित को सिगनल ओवरलैप भी कहा जाता है, को गाडियों के स्टेशन यार्ड में प्रवेश करते समय बीस किलोमीटर प्रति घंटे की स्थायीगति काप्रतिबंध लगाने के बाद टर्मिनल स्टेशनों पर समाप्त किया जा सकता है या स्टेशन जहां लाइनों की सर्किटिंग मौजूद है तथा इसके अतिरिक्त एक से अधिक निकट सिगनल प्रदान किए हैं या चार संकेत सिगनलिंग से सुसज्जित सेक्शन जो इंजन ड्राइवर को उस की गाड़ी की गति को नियंत्रित करने में सहायता करते है. परंतु यह और कि–

एक लाइन पर जहां अनुमोदित डिज़ाइन का रेत ढेर, या एक मृत अंत प्रदान किया गया हैऔर वहां पर एक गाड़ी को लिया जाना है, वे सिगनल ओवरलैप के लिए पर्याप्त विकल्प माने जाएगे, या

(4) निकट सिगनल को शंटिंग उद्देश्यों के लिए 'ऑफ' नहीं किया जाएगा.

71. **प्रस्थान और मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ'करने हेतु शर्तें.- (1)** जिन स्टेशनों पर प्रस्थान सिगनल प्रदान किए गए हैं, वहां एक गाड़ी को भेजने के लिए प्रस्थानयामध्यर्ती प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' कर दिया जाएगा.–

(क) अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' किए जाने के पश्चात ही और

(ख) सभी संबंधितकांटे जिनसे गाड़ी गुजरेगी, वे सही प्रकार सेसेट होने चाहिए और ओवरलैप में लगे कांटों को सम्मिलित करते हुए सम्मुख कांटे लॉक होंगे।

(2) उन स्टेशनों पर जहां पूर्ण रूपेणलाइन की सर्किटिंग मौजूद है तथाअग्रिम प्रस्थान सिगनल प्रदान किए गए हैं, वहां शंटिंग उद्देश्यों या अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक गाड़ी को खीचने के लिए प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ' किया जाए, सिवाय इसके कि यह सामान्य रूप में अपनाए जाने वाला तरीका अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) में हस्तक्षेप करता है।

72.पूर्ण ब्लॉक प्रणाली वाले स्टेशन जो मैनुअल रूप से परिचालित बहु-संकेत रंगीन लाइट सिगनलिंग से लैस हैं के लिए अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल कोबंद करने की शर्तें—(1) एक गाड़ी के लिए जब तक कि अग्रिम में ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं होती है तब तक अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को'ऑफ' नहीं किया जाएगा।

(2) आईबीपी के पीछे की ओर के एक ब्लॉक स्टेशन के अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को तभी 'ऑफ' किया जाएगा जब ट्रैक सर्किट या धुरी (एक्सल) काउंटर या कोई अन्य अनुमोदित उपकरण जो इस सिगनल से प्रारंभ हो करआईबीएस निकट सिगनल से परे चार सौ मीटर की न्यूनतम दूरी पर ब्लॉक ओवरलैप तक विस्तारित है या धुरी काउटिंग यूनिट या अन्य ऐसा उपकरण जो स्पष्ट संकेत देता है।

73. समपार फाटकरोक (स्टॉप) सिगनल ऑफ करने के लिए शर्तें.— समपार रोक(स्टॉप) सिगनल को तब तक लॉक नहीं किया जाएगा जब तक कि संबंधित समपार फाटक बाधा से मुक्त न हो, ऐसे समपार फाटक के द्वार या समपार फाटक सड़क यातायात हेतु ताला बंद न हो जाएं, जहां समपार फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल स्टेशन सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इंटरलाक्ड) किया गया है तब यह एसडब्ल्यूआर के अनुसार काम करेगा।

74.कॉलिंग-ऑन सिगनल को'ऑफ' करने के लिए शर्तें—(1) कॉलिंग-ऑन सिगनल मार्ग में आनेवाले सभी कांटों का पता लगाएगा, जिसके ऊपर वाला मुख्य सिगनल यह पता लगाता है,सिवाय कि विशेष निर्देशों के तहत अन्यथा अनुमत है, केवल सिगनल ओवरलैप के अंतर्गत लगाए गए कांटों को छोड़कर;

(2) प्रदान किए गए कॉलिंग-ऑन सिगनल के नीचे रोक (स्टॉप) सिगनल पर, गाड़ी के आकर रूकने के पश्चात ही कॉलिंग-ऑन सिगनल को'ऑफ' किया जाएगा।

75. शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग—(1) एक स्टेशन पर निकट सिगनल , राउटिंग निकट सिगनल और स्टेशन के अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को शंटिंग उद्देश्यों के लिए 'ऑफ' नहीं किया जाएगा।

(2) जिन स्टेशनों पर जहां अग्रिम प्रस्थान सिगनल प्रदान किए गए है वहां प्रस्थान और /या राउटिंग प्रस्थान सिगनल या मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' किया जाएगा, परंतु कि नियम 71 के उपनियम (2) में ऐसा है।

76. एक ही समय पर एक से अधिक गाडियों के लिए सिगनलो को ऑफ करना.—(1) साथ-साथ आने वाली गाडियों को लेने और / या गाडियों को एक ही या भिन्न-भिन्न दिशाओं में भेजने के लिए, जहां यार्ड और अन्तर्पाशन (इंटरलॉकिंग) इस प्रकार से है कि एक गाड़ी का रास्ता दूसरी गाड़ी के रास्ते से पृथक हो, वहां सिगनलों को 'ऑफ' किया जा सकता है।

(2) नियम 76 के उप-नियम (1) में है कि गाडियों के रास्ते पृथक नहीं होने के मामले में, सिगनल को एक समय पर एक गाड़ी के लिए ही 'ऑफ' किया जाएगा। अगली गाड़ी के लिए सिगनल तभी 'ऑफ' किए जाएंगे जब पहली वाली गाड़ी स्टेशन पर आकर रूक गई है और लाइन पर उल्लंघन मार्ग से दूर खडी है, जहां से कि अगली गाड़ी को लिया या भेजा जा सके या स्टेशन छोड चु की है।

(3) एक स्टेशन पर साथ-साथ आने वाली गाडियों को लेने और भेजने संबंधी विस्तृत अनुदेश एसडब्ल्यूआर में समाविष्ट हैं।

77. **ट्रैप प्वाइंट या डि-रेलिंग स्विच और ट्रैप इंडिकेटर.**—(1) ट्रैप प्वाइंट या डि-रेलिंग स्विच एकल स्विच रेल प्वाइंट है जो एक लाइन को दूसरी लाइन से अलग करने के लिए प्रदान किए जाते है। स्विच को इस प्रकार से डिजाइन किया गया है कि वाहन के इसके ऊपर से निकलने पर यह डि-रेल हो जाएगा यदि यह खुली स्थिति में है। स्टेशन मास्टर ये समुचित कदम उठाएगा कि ट्रैप के सभी प्वाइंटों या डि-रेलिंग स्विचों और अन्य प्वाइंट इस प्रकार से सेट किए गए है ताकि ये लाइन को पृथक कर सके सिवाय इसके कि जब यह आवश्यक हो कि वे अलग करने के प्रयोजन के लिए खुले होने चाहिए।

(2) चालू लाइनों पर सभी ट्रैप प्वाइंट या डे-रेलिंग स्विच प्रमाणित होंगे और सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इंटरलॉक्ड) होंगे।

(3) (क) गैर-अन्तर्पाशित (इंटरलॉकिंग) ट्रैप प्वाइंट या डि-रेलिंग स्विच ट्रैप इंडिकेटर के साथ प्रदान किए जाएंगे जो प्रत्येक दिशा में दिन के समय लाल लक्ष्य और रात्रि के समय लाल रोशनी को प्रदर्शित करेंगे।

(ख) जब ट्रैप प्वाइंट और डि-रेलिंग स्विच बंद हो तब ट्रैप इंडिकेटर प्रत्येक दिशा में दिन के समय कोई भी लक्ष्य नहीं तथा रात्रि के समय हरी रोशनी प्रदर्शित करेगा।

78. कांटे और सिगनल को परिचालित करने वाले रेल सेवकों को नहीं छोडना है—कांटे और सिगनल को परिचालित करने वाले संबंधित रेल सेवक, ड्यूटी के दौरान जिनके अधीन कांटे और सिगनल की जिम्मेदारी है, वे अपने कार्य को बिना पूरा किए हुए उस स्थान को नहीं छोडेंगे।

यदि उसे अपना स्टेशन कार्यालय या केबिन किन्हीं अपरिहार्य कारणों से थोडे अन्तराल के लिए छोडना है, तो वह लाइन क्लियर प्राप्त करने या देने संबंधी उपकरणों, सिगनलिंग उपकरणों का ताला लगाएगा और जब तक कि एक रेल सेवक उपलब्ध न हो, तब तक अपने कार्यालय पर ताला बंद करेगा। यदि अनुपस्थिति की समयावधि अर्थपूर्ण होने की संभावना है, तब वह अपने नियंत्रक को सूचित करेगा।

अध्याय – V

साधारण

अ. संचालन पद्धतियां.— स्टेशनों के बीच चलने वाली सभी रेलगाड़ियां निम्नलिखित में से किसी एक सिस्टम पर कार्य करेंगी, यथा;

(1) पूर्ण ब्लॉक पद्धति;

(2) स्वचालित ब्लॉक पद्धति;

ब. सिगनलों और रेलगाड़ियों के कार्य के संदर्भ में साधारण नियमों की व्यवहार्यता—सिगनलों और रेलगाड़ियों के कार्य के

संदर्भ में सभी नियम, जब तक अन्यथा व्यवस्था न हो, इन नियमों में उल्लिखित सभी कार्यप्रणालियों में लागू होंगे;

पूर्ण ब्लॉक पद्धति;

क - आवश्यकताएं

79. पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यकताएं.-

जहां गाड़ियां पूर्ण ब्लॉक पद्धतिपर कार्य करती हैं, वहां दो ब्लॉक सेक्शनों के बीच एक समय में केवल एक ही गाड़ी को समीपवर्ती दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच रखे जाने की अनुमति दी जाएगी, और यह सुनिश्चित किया जाएगा कि.-

(क) किसी गाड़ी को एक ब्लॉक स्टेशन को छोड़ने की तब तक अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक अग्रिम ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं हो जाती, और

(ख) दोहरी लाइनों पर, उक्तलाइन क्लियरेंसतब तक नहीं दी जानी चाहिए, जब तक उस ब्लॉक सेक्शन में केवल पहले स्टॉप सिगनल तक उसी दिशा में चलने वाली गाड़ियों को लाइन क्लियरेंस देकर लाइन क्लियर न करा ली जाती हो, किंतु साथ ही इनके बीच की दूरी कम से कम एक सौ अस्सी मीटर रखी जाती हो;

(ग) इकहरी लाइन, उक्तलाइन क्लियरेंस तब तक नहीं दी जानी चाहिए, जब तक उस ब्लॉक सेक्शन में केवल पहले स्टॉप सिगनल तक उसी दिशा में चलने वाली गाड़ियों को लाइन क्लियरेंस देकर लाइन क्लियर न करा ली जाती हो, किंतु साथ ही इनके बीच की दूरी कम से कम एक सौ अस्सी मीटर रखी जाती हो और उस ब्लॉक स्टेशन की दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए भी ऐसी लाइन क्लियरेंस दी जाती हो.

ख - दोहरी लाइन के श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर और अवरोध दूर किए जाने की शर्तें

80. दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर दे जाने की शर्तें -

दोहरी लाइन पर एक श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन को तब तक क्लियर नहीं समझा जाएगा और लाइन क्लियर नहीं की जाएगी जब तक कि -

(क) अंतिम आने वाली गाड़ी पूरी तरह से न आ चु की हो;

(ख) उस गाड़ी के पीछे सभी आवश्यक रिसेप्शन सिगनल पुनः 'ऑन' कर दिए गए हों, और

(ग) सबसे बाहरी फेसिंग प्वाइंट या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड (यदि कोई हो) तक लाइन क्लियर रहती हो.

81. दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के स्टेशन सेक्शन में अवरोध.-(1) जब किसी गाड़ी को लाइन क्लियर दी गई हो और जब.-

(क) अप्रोच सिगनल 'ऑफ' नहीं किए गए हों, तो सबसे बाहरी प्वाइंटों या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के बाहर किसी अवरोध की अनुमति नही दी जाएगी किंतु स्टेशन सेक्शन के बीच शंटिंग निरंतर जारी रखी जा सकेगी बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों और विशेष निर्देशों के तहत शंटिंग की अनुमति दी जाती हो जिसके लिए गति, भार और गाड़ियों की ब्रेक पावर, ढाल, पहले स्टॉप सिगनल उस दूरी का ध्यान रखा जाएगा, जितनी दूरी से किसी आने वाली गाड़ी का लोको पायलट सिगनल को देख सकता हो.

(ख) जहां आने वाली गाड़ी के लिए अप्रोच सिगनल 'ऑफ' किए गए हों, तो लाइनों पर सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में शंटिंग की गतिविधि की अनुमति तभी दी जाएगी, जब वे लाइनें आने वाली गाड़ी से भिन्न हों.

(2) जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर न की गई हो.- स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य निरंतर किया जा सकता है बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों.

82. दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध.—(1) जब लाइन क्लियर दे दी गई हो, तो ब्लॉक सेक्शन के पिछले भाग में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए.

(2) जब लाइन क्लियर न दी गई हो तो ब्लॉक सेक्शन के पिछले भाग में तब तक किसी शंटिंग या अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक यह क्लियर नहीं हो जाता हो और ब्लॉक वापस नहीं ले लिया जाता हो.

(3) ब्लॉक सेक्शन में तब तक अग्रिम रूप से किसी शंटिंग या अवरोध की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जब तक यह क्लियर नहीं हो जाता और ब्लॉक को आगे नहीं बढ़ा दिया जाता हो, बशर्ते जब किसी स्टेशन से जाने

वाली गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में रहती हो तो विशेष शर्तों के साथ गाड़ियों की गति, भार और ब्रेक पावर तथा सेक्शन के ढाल को ध्यान में रखकर उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति दी जा सकती है और जैसे ही अग्रिम रूप से यह सूचना मिले कि गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में आ चु की है, तो यदि लाइन पर अभी भी अवरोध हो तो उस लाइन को ब्लॉक किया जाना चाहिए.

ग -इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और अवरोध की शर्तें

83. इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और अवरोध की शर्तें.- लाइन को क्लियर नहीं समझा जाना चाहिए और लाइन क्लियरेंस नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि -

(क) अंतिम आने वाली गाड़ी पूरी तरह से न आ चु की हो;

(ख) उस गाड़ी के पीछे सभी आवश्यक रिसेप्शन सिगनल पुनः 'ऑन' कर दिए गए हों, और

(ग) विपरीत दिशा के एडवांस स्टार्टर तक या यदि एडवांस स्टार्टर न हो तो सबसे बाहरी फेसिंग प्वाइंट तक लाइन क्लियर हो.

84. इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के स्टेशन सेक्शन में अवरोध.-(1) जब किसी गाड़ी की लाइन क्लियर दी गई हो और जब.-

(क) सिगनल 'ऑफ' नहीं किए गए हों, तो सबसे बाहरी प्वाइंटों के बाहर, संभावित गाड़ी के समीप स्टेशन के छोर पर किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी किंतु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग निरंतर जारी रखी जा सकेगी बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों, एडवांस्ड स्टार्टर या शंटिंग लिमिट बोर्ड की व्यवस्था की गई हो और विशेष निर्देशों के तहत शंटिंग की अनुमति दी जाती हो जिसके लिए गति, भार और गाड़ियों की ब्रेक पावर, ढाल, पहले स्टॉप सिगनल उस दूरी का ध्यान रखा जाएगा, जितनी दूरी से किसी आने वाली गाड़ी का लोको पायलट सिगनल को देख सकता हो.

(ख) जहां आने वाली गाड़ी के लिए अप्रोच सिगनल 'ऑफ' किए गए हों, तो उस लाइन पर अवरोध या शंटिंग की अनुमति प्रदान की जाएगी, जो आइजोलेटिड होती है और उस पर या उन प्वाइंटों के समीप कोई शंटिंग नहीं की जाएगी, जिससे शंटिंग के दौरान आने वाली गाड़ी को कोई बाधा पहुंचती हो, तथापि जिस प्वाइंट पर गाड़ी का संचालन होना हो, उससे पहले तक शंटिंग की अनुमति दी जाएगी बशर्ते उस प्वाइंट तक शंटिंग मूवमेंट के लिए एक स्टॉप सिगनल या एक शंट सिगनल के द्वारा सुरक्षा प्रदान की जाती हो, ऐसी शंटिंग की सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में किए जाने की अनुमति दी जाएगी.

(2) जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर न की गई हो.- स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य निरंतर किया जा सकता है बशर्ते आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों.

85. इकहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' स्टेशन के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध.- (1) पिछले ब्लॉक सेक्शन में प्रथम रोक सिगनल से पहले कोई शंटिग या अवरोध किसी कारण से तब तक नहीं किया जाएगा जबतक कि वह लाइन क्लियर न हो या ब्लॉक बैंक न लिया गया हों.

(2) परंतु किसी स्टेशन से जाने वाली गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में रहती हो तो विशेष शर्तों के साथ गाड़ियों की गति, भार और ब्रेक पावर तथा सेक्शन के ढाल को ध्यान में रखकर उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति दी जा सकती है और जैसे ही अग्रिम रूप से यह सूचना मिले कि गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर आ चु की है, तो यदि लाइन पर अभी भी अवरोध हो तो भी उस लाइन को पुनः ब्लॉक किया जाना चाहिए.

घ - इकहरी और दोहरी दोनों लाइनों के श्रेणी 'बी' स्टेशनों पर आने वाली गाड़ी के समक्ष पहले स्टॉप सिगनल तक अवरोध

86. इकहरी और दोहरी लाइन के मामले में पहले स्टॉप सिगनल तक स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध – आपात स्थिति या दुर्घटना के मामले में, स्टेशनसेक्शन के बाहर लाइन पर और स्टेशनसेक्शन के बाहर आने वाली गाड़ी के समक्ष अवरोध की अनुमति केवल गाड़ी के जाने के तथा होम सिगनल पर ठहर जाने के बाद दी जा सकती है. ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ऐसे किसी अवरोध की अनुमति देने से पूर्व व्यक्तिगत तौर पर संचार के अनुमत माध्यमों के द्वारा गाड़ी के चालकदल से पुष्टि करेगा कि गाड़ी सिगनल पर ठहर चु की है।

ड. - इकहरी और दोहरी लाइन पर एक श्रेणी 'सी' स्टेशन पर लाइन क्लियर दिए जाने की शर्तें

87. इकहरी लाइन या दोहरी लाइन के एक श्रेणी 'सी' स्टेशन पर लाइन को क्लियर नहीं समझा जाएगा और लाइन क्लियरेंस नहीं दी जाएगी, जब तक कि -

(क) आने वाली पिछली गाड़ी पूरी तरह से होम सिगनल के आगे कम से कम चार सौ मीटर तक नहीं आ जाती तथा चलना जारी रखती है; और

(ख) पिछली गाड़ी के लिए 'ऑफ' किए गए सभी सिगनल उक्त गाड़ी के पीछे पुनः 'ऑन' नहीं कर दिए जाते;

परंतु एक इकहरी लाइन सेक्शन पर लाइन को दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन की ओर से स्टेशन की विपरीत दिशा से आने वाली गाड़ियों से क्लियर भी रखा जाता हो.

च - इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या मल्टीपल लाइन यादो इकहरी लाइन के एक विशेष श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और शंटिंग या अवरोध की शर्तें.-

88. एक विशेष श्रेणी स्टेशन पर लाइन क्लियर देने और शंटिंग या अवरोध की शर्तों का उल्लेख उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में किया जाएगा, जिसके लिए स्थानीय परिस्थितियों, लेआउट और इन नियमों में 'बी' और 'सी' श्रेणी स्टेशनों के लिए लाइन क्लियर देने और शंटिंग या अवरोध की शर्तों को ध्यान में रखा जाएगा.

89. दो इकहरी लाइन के लिए लागू नियम -

इन नियमों में जैसा इकहरी लाइन सेक्शनों के लिए विहित है, 'बी', 'सी' या विशेष श्रेणी के स्टेशनों के लिए लागू नियमों के अतिरिक्त ऐसे सेक्शनों पर जहां इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली अपनाई जाती है, निम्नलिखित विशेष व्यवस्थाएं की जाएंगी -

(क) दोनों छोर पर स्थित स्टेशन यार्डों और मार्ग में संपूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था की जाएगी;

(ख) ब्लॉक स्टेशनों पर प्रत्येक लाइन के लिए अलग इकहरी लाइन ब्लॉक उपकरणों की व्यवस्था की जाएगी और उन्हें संबद्ध एडवांस्ड स्टार्टरों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा.

(ग) अंतिम इंटरमीडिएट स्टार्टर या स्टार्टर जहां किसी इंटरमीडिएट स्टार्टर की व्यवस्था नहीं होती, को एडवांस्ड स्टार्टर के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाना चाहिए कि संबंधित स्टार्टर या इंटरमीडिएट स्टार्टर सिगनल , जैसा भी मामला हो, को एडवांस्ड स्टार्टर ऑफ करने के बाद ही ऑफ किया जा सके.

छ – ब्लॉक की कार्य प्रणाली

90. लाइन क्लियर प्रदान करने या प्राप्त करने के माध्यम.-(1) एक से अन्य ब्लॉक स्टेशन तक प्रत्येक गाड़ी का चालन निम्नलिखित में से किसी एक या किसी संयोजन द्वारा विनियमित होगा -

(क) विद्युतीय ब्लॉक उपकरण,

(ख) ट्रेक सर्किट,

(ग) एक्सल काउंटर, या

(घ) जैसा नीचे उप-नियम (2) में दिया गया है, संचार का माध्यम.

(2) एक ब्लॉक स्टेशन से अन्य के बीच लाइन क्लियर प्रदान करने के लिए संचार के माध्यम का उपयोग निम्नलिखित में से किसी एक या किसी संयोजन द्वारा इस क्रम में किया जाएगा -

(क) ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन,

(ख) स्टेशन से स्टेशन फिक्स्ड टेलीफोन.

(ग) फिक्स्ड लैंड लाइन टेलीफोन,

(घ) कंट्रोल टेलीफोन,

(ड.) विशेष निर्देशों के अनुरूप अनुमोदित संचार का कोई अन्य सुरक्षित माध्यम,

(3) (क) जहां कहीं विद्युतीय ब्लॉक उपकरण, ट्रेक सर्किटयाएक्सल काउंटर उपलबध कराए गए हों, वहां लाइन क्लियरप्रदान करने के लिए प्राथमिक आधार पर संचार के अन्य माध्यमों के रूप में इनका उपयोग किया जाएगा;

(ख) जब कभी संचार के किसी अन्य माध्यम के उपयोग की आवश्यकता पड़ती हो तो इनका उपयोग प्राथमिकता के उसी क्रम में किया जाना चाहिए जैसा उपर्युक्त उप-नियम (2) में उल्लेख है तथा ड्यूटी पर

तैनात स्टेशन मास्टर को लाइन क्लियर प्राप्त/प्रदान करने से पूर्व विशेष निर्देशों के अनुरूप दूसरे छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पहचान करनी चाहिए;

(ग) परंतु यह और कि यदि ब्लॉक उपकरण का टेलीफोन खराब हो जाता है, न कि उपकरण, तो ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ब्लॉक उपकरण के माध्यम से लाइन क्लियर प्राप्त या प्रदान करना जारी रखेंगे औरउसी क्रम में सचार के माध्यमों का उपयोग करते हुए संपर्क करेंगे. जिन परिस्थितियों में ब्लॉक उपकरण विफल समझे जाते हैं, उनका उल्लेख नियम 217 में किया गया है;

91. उपकरणों का प्रावधान.- (1) लाइन क्लियर प्रदान करने या प्राप्त करने के लिए एक विद्युतीय ब्लॉक उपकरण और लाइन क्लियर प्राप्त करने या प्रदान करने के लिए प्रत्येक स्टेशन पर संचार का कम से कम एक माध्यम अवश्य उपलब्ध होना चाहिए.

(2) (क) लाइन क्लियर प्रदान करने या प्राप्त करने के लिए किसी स्टेशन पर उपलब्ध विद्युतीय ब्लॉक उपकरण रेल सुरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित होनी चाहिए और जब तक वह उनके द्वारा पारित न कर दिया जाए एकदम उनका उपयोग नहीं किया जाना चाहिए.

(ख) ब्लॉक उपकरण के अनुरक्षण के लिए अधिकृत प्रभारी को उक्त प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना उन उपकरणों के स्थानापन्न या उपयोग हेतु उन्हें स्थापित करने या अन्य उपकरणों या इंस्टालेशन के साथ उपयोग की अनुमति एकदम नहीं दी जानी चाहिए, जो उपबंध 2(क) में उल्लेखित शर्तों को पूरा नहीं करते हो.

92. ब्लॉक वर्किंग उपकरण के साथ हस्तक्षेप करने से पूर्व सहमति आवश्यक है.- किसी भी रेलकर्मी को मरम्मत या किसी अन्य उद्देश्य के लिए ब्लॉक वर्किंग उपकरण या उन की फिटिंग के साथ हस्तक्षेप करने की अनुमति नहीं होनी चाहिए, जब तक कि नियम 64 के अनुरूप स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति ना ली जाती हो.

93. सक्षमता का प्रमाण-पत्र.-

(1) कोई भी व्यक्ति ब्लॉक उपकरण, पैनल यारूट रिले इंटरलॉकिंग या सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग या इस प्रकार के पुर्जे को तब तक ऑपरेट नहीं करेगा जब तक उसने उन्हें चलाने की विहित परीक्षा पास न कर ली हो और जब तक उसे इस कार्य के लिए सक्षमता का प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं हो जाता हो जो डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस उद्देश्य के लिए किसी अधिकृत प्राधिकारी द्वारा जारी किया जाता हो.

(2) उप नियम (1) में उल्लिखित सक्षमता का प्रमाण पत्र तीन वर्ष की अवधि या कितनी अवधि के लिए विधि मान्य होगा जो विशेष निर्देशों के द्वारा विहित की गई हो.

94. स्टेशनों के बीच गाड़ियों की सिगनलिंग के लिए बेल कोडिंग.–

(1) गाड़ी संचालन के लिए सिगनलिंग, बेल सिगनलों के लिए विहित कोड, जैसा नीचे दिया गया है, का उपयोग किया जाएगा और उसे ब्लॉक वर्किंग उपकरण के संचालन के स्थान के निकट प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन में प्रदर्शित किया जाएगा.

क्र. सं.	**संकेत**	**सिगनल की पावती कैसे दें**	**बीट्स की संख्या**	**सिगनल कैसे दिया गया**
1	कॉल पर ध्यान दें या टेलीफोन अटेंड करें	0	एक	0
2	क्या लाइन क्लियर हैयालाइन क्लियर की जांच होनी है	00	दो	00
3	ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ी	000	तीन	000
4	(क) ब्लॉक सेक्शन से बाहर गाड़ी (ख)हटाया गया अवरोध	00000	चार	0000
5	(क)अंतिम सिगनल रद्द करें	00000	पांच	00000
6	आपात डेंजर सिगनल . ब्लॉक टेलीफोन	000000	छह	000000

तत्काल ठीक करें।

7	परीक्षण	0000000000	दस	0000000000

टिप्पणी: (क) '0' एक स्ट्रोक या घंटी की बीट को प्रदर्शित करता है.

(ख) प्रत्येक सिगनल धीमे से और स्पष्ट रूप से दिया जाएगा.

(2) परंतु यह और कि मद संख्या 3 और 4 के अंतर्गत बेल कोड का आदान-प्रदान उन स्टेशनों के बीच अपेक्षित नहीं होता जहां दोनों छोर पर नॉन-रनिंग लाइनों को छोड़कर पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग वाले स्टेशन यार्ड में ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ट्रेक सर्किट की व्यवस्था हो.

(3) जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, ब्लॉक उपकरण के संचलन के समय अटैच टेलीफोन के साथ बेल सिगनलों के अधिकृत कोड का उपयोग अनिवार्य होना चाहिए.

95. सिगनलों की पावती.- (1) प्रत्येक प्राप्त सिगनल का अधिकृत कोड भिजवाते हुए उस की पावती दी जानी चाहिए.

(2) जब तक स्पष्टत: समझ नहीं लिया जाए किसी सिगनल की पावती नहीं दी जानी चाहिए.

(3) जब तक सिगनल की पावती न दी जाए उसे पूर्ण नहीं माना जाना चाहिए.

(4) यदि जिस स्टेशन को सिगनल भेजा जाता है, वह उसका उत्तर नहीं देता, तो जब तक उसका उत्तर प्राप्त न हो जाए, उस सिगनल को कम से कम बीस सेकेंड के अंतराल पर बार-बार भेजते रहना चाहिए.

(5) आपात स्थिति में यदि खतरे का सिगनल प्राप्त होता है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को उस पर तुरंत प्रतिक्रिया दिखानी चाहिए.

96. गाड़ी सिगनल रजिस्टर.-

(1) स्टेशन मास्टर द्वारा या उनके आदेशानुसार एक कंप्यूटरीकृत गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जाना चाहिए, ऐसा न होने पर एक कागज का रजिस्टर रखा जा सकता है.

(2) विद्युतीय ब्लॉक उपकरण पर प्राप्त या भेजे गए सभी सिगनल तथा उन की प्राप्ति और प्रेषण का समय ब्लॉक उपकरण का संचालन कर रहे व्यक्ति द्वारा पावती के तत्काल बाद उसमें प्रविष्ट किया जाना चाहिए.

(3) रजिस्टर में प्रविष्ट किया गया समय वास्तविक समय होना चाहिए, जिसमें एक मिनट के किसी भाग को एक इकाई गिना जाएगा.

(4) कागज के रजिस्टर के मामले में सभी प्रविष्टियां स्याही से की जाएंगी.

(5) रजिस्टर में कुछ मिटाया नहीं जाना चाहिए, किंतु किसी प्रविष्टि के गलत पाए जाने पर कंप्यूटरीकृत संस्करण में एक अलग प्रविष्टि के लिए लाइन में प्रविष्टि की अनुमति दी जानी चाहिए; कागज के रजिस्टर के मामले में इसमें एक लाइन बनाई जा सकती है, ताकि इसे किसी समय भी पढ़ा जा सके और इसमें सही प्रविष्टि की जानी चाहिए.

(6) जो व्यक्ति रजिस्टर रखता है वह उतने समय के लिए उसमें की गईं प्रविष्टियों तथा रजिस्टर के प्रत्येक कालम में सही प्रविष्टि के लिए जिम्मेदार होगा.

(7) (क) जब स्टेशन मास्टर या केबिन का प्रभारी रेलकर्मी अपनी ड्यूटी बदलते हैं, तो कंप्यूटरीकृत रजिस्टर के पृष्ठ पर मुख्य तौर पर लाल रंग से या अन्यथा लाल स्याही से एक लाइन लिखी जाएगी, और स्टेशन मास्टर या केबिन का प्रभारी रेलकर्मी अपनी ड्यूटी छोड़ते समय, ड्यूटी की समाप्ति की तारीख और समय उसमें प्रविष्ट करेंगे और उस प्रविष्टि लाइन के ऊपर अपना पूरा नाम लिखते हुए हस्ताक्षर करेंगे.

(ख) स्टेशन मास्टर या केबिन का प्रभारी रेलकर्मी अपनी ड्यूटी पर आते समय, अपना कार्यप्रभार लेने की तारीख और समय रजिस्टर में प्रविष्ट करेंगे और अंतिम प्रविष्टि या लाइन के ऊपर अपने पदनाम के साथ अपना पूरा नाम लिखते हुए हस्ताक्षर करेंगे.

(8) किसी दुर्घटना के मामले में, जिसमें कोई भिड़ंत, डीरेलमेंट, ब्लॉक नियम का तोड़े जाना शामिल हो तो स्टेशन का प्रभारी स्टेशन मास्टर गाड़ी सिगनल रजिस्टर को तत्काल व्यक्तिगत अभिरक्षा में लेगा, और तत्पश्चात् उक्त जब्त गाड़ी सिगनल रजिस्टर के बदले एक नए गाड़ी सिगनल रजिस्टरका उपयोग किया जाएगा. इसके लिए कंप्यूटरीकृत संस्करण की व्यवस्था भी की जानी चाहिए.

(9) रजिस्टर पूर्ण करने के बाद उसे स्टेशनों पर उतनी अवधि के लिए संरक्षित रखा जाएगा, जो डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे द्वारा नियत की जाएगी. बशर्ते किसी दुर्घटना से संबद्ध गाड़ी सिगनल रजिस्टर को जांच या

कोर्ट केस के पूरा होने तक, तब तक नष्ट नहीं किया जाएगा, जब तक उस की समयावधि पूर्ण न हो जाती हो.

(10) गाड़ी सिगनल रजिस्टर का एक कंप्यूटरीकृत संस्करण, जो इस नियम के प्रावधानों के अनुरूप एक बार प्रविष्ट डेटा पर उपरिलेखन की अनुमति न देकर प्रविष्टियों की परिशुद्धता सुनिश्चित करता हो, विशेष निर्देशों के अनुसार मैनुअल रजिस्टर का स्थान लेगा. साथ ही, इस प्रकार के संदेश, ट्रेन सिगनल और अन्य गतिविधियां जो स्वतः कैप्चर हो सकते हैं और जिन्हें कंप्यूटरीकृत गाड़ी सिगनल रजिस्टर में प्रविष्ट करने की आवश्यकता नहीं होती, का उल्लेख, यदि कोई हो, विशेष निर्देशों के द्वारा किया जाएगा.

97. आगे बढ़ने का प्राधिकार.-

(1) लोको पायलट अपनी गाड़ी को एक ब्लॉक स्टेशन से अगले ब्लॉक स्टेशन तक तब तक लेकर नहीं जाएगा, जब तक उसे आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाता -

(क) दोहरी लाइन पर, अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' देखते हुए, और इकहरी लाइन पर -

(i) विद्युतीय ब्लॉक उपकरण से अलग ब्लॉक सेक्शन के लिए टोकन द्वारा, या

(ii) अंतिम स्टाप सिगनल को 'ऑफ' देखकर जहां या तो टोकन रहित विद्युतीय ब्लॉक उपकरण या एक्सल काउंटरों या कंटिन्युसट्रेक सर्किटों की व्यवस्था की जाती है;

(ख) एक लाइन क्लियर टिकट द्वारा -

(i) विशेष निर्देशों के अनुसार संचार के सुरक्षित माध्यमों पर सूचित या प्रसास्ति प्रसारित

(ii) इस पर हस्ताक्षर होने तथा मोहर लगने के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा हस्तांतरित.

(2) (क) लाइन क्लियर टिकटफॉर्म-2 में चाहे टेक्सट के रूप में या सूचित या प्रसारित होगा, विशेष निर्देशों के अधीन के अलावा, अप और डाउन दोनों दिशाओं के लिए फार्म-2 के प्रारूप में अलग-अलग तैयार किया जाएगा -

(ख) साथ ही ऐसे प्रत्येक टिकट पर एक क्रमाक होगा, जिसे गाड़ी सिगनल रजिस्टर में प्रविष्ट किया जाएगा, प्रत्येक दिशा में विशेष निर्देशों के अनुसार डाउन दिशा में क्रमांक उतने ही स्पष्ट होने चाहिए जैसा अप दिशा के लिए होंगे.

(ग) प्रत्येक ऐसा टिकट सफेद कागज पर नीले फोंट के साथ प्रिंट होगा. अप और डाउन दिशाओं के लिए स्पष्ट पेपरलाइन क्लियरटिकट "अप" और "डाउन" दिशा को दर्शाता वाटर मार्क एरो टिकट पर प्रिंट किया जाएगा.

98. लोको पायलट द्वारा आगे बढ़ने के प्राधिकार की जांच.- (1) लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि उसे सौंपा गया आगे बढ़ने का प्राधिकार कार्य प्रणाली के अनुसार है और ब्लॉक सेक्शन में उसके प्रवेश का उल्लेख लिए है, और यदि उक्त प्राधिकार एक लाइन क्लियर टिकट पर है तो वह उचित प्रारूप में है, पूर्ण है और उस पर पूरे नाम के साथ स्याही से हस्ताक्षर किए गए हैं.

(2) यदि उप नियम (1) में दी गई शर्त का अनुपालन नहीं किया जाता तो जब तक उस भूल या त्रुटि की सुधार न कर लिया जाए, लोको पायलट अपनी गाड़ी पीछे नहीं ले जाएगा या उस स्टेशन से गाड़ी चालू नहीं करेगा.

99. आगे बढ़ने के प्राधिकार में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी -

(1) लोको पायलट को आगे बढ़ने का प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक स्टेशन से लाइन क्लियर होने की जानकारी अग्रिम रूप से प्राप्त नहीं कर ली जाती, जिसके लिए जहां तक विशेष मामले के रूप में लागू हो, विहित प्रक्रिया का अनुपालन किया जाना चाहिए.

(2) विशेष निर्देश के द्वारा इस उद्देश्य से नियुक्त स्टेशन मास्टर या रेल सेवक के अलावा लोको पायलट को आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाएगा.

(3) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि लोको पायलट को दिया गया आगे बढ़ने का प्राधिकार सही है और यह कि इस की सूचना संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा एक लाइन पर टिकट पर दी गई है या सौंपी गई है, यह पूर्ण है और लोको पायलट को सही रूप में दोहराया गया है. बशर्ते वह आगे यह देखेगा कि जब लाइन क्लियर लिखित रूप में पूर्ण रूप से सौंपा जाता है तो उस पर पूरे हस्ताक्षर स्याही से किए गए हैं.

(4) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट अग्रिम रुप से नहीं दिया गया हो। किसी गाड़ी के लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट तभी दिया जाना चाहिए जब उस गाड़ी को भेजे जाने की सभी शर्तें पूरी होती हो.

(5) जब किसी गाड़ी में एक से अधिक इंजन लगे हों, तो अगले सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट दिया जाना चाहिए.

(6) लाइन क्लियर टिकट पर गाड़ियों का संचालन शुरू करने से पहले दोनों छोर के स्टेशन मास्टर, यह सुनिश्चित करने के बाद की पिछली गाड़ी ने दोहरी लाइन पर सही दिशा मैं संचालन किया है और इकहरी लाइन पर दोनों दिशाओं में सही संचालन करते हुए अपनी यात्रा पूरी कर ली है, अपने प्राइवेट नंबरों का आदान प्रदान करेंगे और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में उस की प्रविष्टि करेंगे.

(7) लाइन क्लियर संदेश को रद्द करना.- जब कभी भी किसी गाड़ी के लिए एक लाइन क्लियर संदेश का आदान प्रदान किया जाता है किंतु इस गाड़ी को रोक लिया जाता है, तो सबसे पहले किसी और गाड़ी को भेजे जाने के लिए प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के तहत उस संदेश को रद्द किया जाना चाहिए और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में उस की प्रविष्टि की जानी चाहिए. इकहरी लाइन पर किसी भी गाड़ी को विपरीत दिशा में तब तक छोड़ जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जब तक रद्दकरण का संदेश प्राप्त नहीं हो जाता.

100. ब्लॉक सेक्शन को बंद करने और गाड़ियों के पूर्ण आगमन के लिए शर्तें.- (1) जब गाड़ी के पूरी तरह से आगमन के बाद या ब्लॉकिंग के कारण को हटाए जाने के द्वारा ब्लॉक सेक्शन को क्लियर कर लिया जाता है तो ब्लाक स्टेशन द्वारा अग्रिम रुप से बेल कोड सिगनल देते हुए ब्लॉक सेक्शन को बंद कर दिया जाएगा.

(2) ऐसे सिगनल दिए जाने से पूर्व, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं यह संतुष्टि करेगा -

(क) कि गाड़ी का पूर्ण आगमन हो चुका है या सेक्शन के ब्लॉक हो जाने वाले कारण को समाप्त कर दिया गया है, और

(ख) कि जिन शर्तों के साथ लाइन क्लियर दी जा सकती है, उनका पालन किया गया है.

(3) जिन सेक्शनों में ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ब्लॉक स्टेशनों के बीच कंटिन्युस ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था है, और गाड़ी प्राप्त वाले स्टेशन की रनिंग लाइनों पर पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था है और ब्लॉक के क्लियर होने तथा गाड़ी के पूर्ण आगमन के स्पष्ट संकेत हैं, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा इसे गाड़ी के पूर्ण आगमन का आश्वासन माना जाएगा. साथ ही ऐसे किसी मामले में यदि गाड़ी को थ्रू जाने के लिए बुक किया गया हो और उसे टेल लैंप या ऐसे किसी अनुमोदित उपकरण के बिना गुजरना हो, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बारे में अग्रिम रुप से उपचारात्मक कार्रवाई की सलाह देगा किंतु इसके लिए ब्लॉक सेक्शन को बंद करने की आवश्यकता नहीं होगी.

(4) जब ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या कंटिन्युसट्रेक सर्किटिंग या उनमें से दोनों ही विफल हो जाते हैं, तो ब्लॉक की क्लियरेंस निम्न के द्वारा सुनिश्चित की जाएगी -

(क) एक रन थ्रू गाड़ी में सेफ्टी लैंप या टेल बोर्ड लगे होने या किसी ऐसे अनुमोदित उपकरण के लगे होने, जो स्वयं स्टेशन मास्टर द्वारा या इस कार्य के लिए नियुक्त किसी रेलकर्मी द्वारा अनुमोदित किया गया हो, की जांच की जानी चाहिए.

परंतु जब गाड़ी टेल लैंप या टेल बोर्ड या किसी ऐसे अनुमोदित उपकरण के बिना गुजरती है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को स्टेशन को अग्रिम रूप से उस गाड़ी को रोके जाने की सलाह दी जानी चाहिए और ब्लॉक सेक्शन के पिछले हिस्से को बंद किए बिना निवारक कार्रवाई करनी चाहिए, उसे स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के आगमन की इससे पूर्व पुष्टि कर लेनी चाहिए.

(ख) एंड ऑफ ट्रेन टेलिमेट्री के साथ काम करने वाली गाड़ी को रोके जाने के मामले में, संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट से यह आश्वासन लेने कि उस की गाड़ी का पूर्ण आगमन हो चुका है और क्लियर स्टेंडिंग लेंथ के बोर्ड आदि पर लिखे अनुसार या स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं या इस कार्य के लिए नियुक्त किसी रेलकर्मी द्वारा अंतिम वाहन के सापेक्ष सत्यापन के अनुसार उस की गाड़ी फाउलिंग मार्क से पीछे खड़ी है.

101. इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट को बंद करना.— यदि स्टेशन के किसी भी ओर एक इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट पर उपलब्ध विद्युतीय ब्लॉक उपकरण या अंतिम स्टॉप सिगनल से आगे उपलब्ध ट्रेक सर्किटिंग या ब्लॉक स्टेशन के दोनों ओर उपलब्ध एक्सल काउंटर विफल हो जाते हैं, तो इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल को खराब माना जाएगा और

इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट को बंद मान लिया जाएगा और इंटरमीडिएट ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के सेक्शनों के बीच पोस्ट को एक ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा.

ञ – सामान्य प्रावधान

102. ब्लॉक बैकया ब्लॉक उपबंध(फारवर्ड).-जब कभी गाड़ियों या व्यक्तियों की सुरक्षा के हित में ब्लॉक को संरक्षित किया जाता है, तो ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड के लिए विशेष निर्देशों के द्वारा विहित प्रक्रिया के अनुसार कड़ाई से अनुपालन किया जाएगा.

103. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार.- (1) ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए अनुमति देते समय, इकहरी लाइन पर सेक्शन को या तो पुनः ब्लॉक किया जाएगा तथा दोहरी लाइन सेक्शन में या तो पुनः ब्लॉक या ब्लॉक फारवर्ड किया जाएगा.

(2) लोकोपायलट को एक प्राधिकार फार्म-3 दिया जाएगा, जिसके द्वारा उसे ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने या ब्लॉक सेक्शन को अवरुद्ध करने के लिए, तथा उसके बाद या तो वापस स्टेशन आने या जाने के लिए प्राधिकृत किया जाएगा. यह प्राधिकार निम्न रूप में दिया जा सकेगा -

(क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष निर्देशों के अनुसार संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा सूचितया प्रसास्ति करके, या

(ख) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित रूप में फॉर्म-3 पूर्ण रूप से हस्ताक्षर और मोहर के साथ सुपुर्द करके.

(3) जैसा उप-नियम (2) में प्राधिकार का उल्लेख है, जहां लागू हो, लोको पायलट को खतरे की स्थिति में, प्रस्थान सिगनल , यदि कोई हो, से गुजरने के लिए भी प्राधिकृत किया जा सकेगा.

(4) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने या ब्लॉक सेक्शन को अवरुद्ध करने के लिए लोको पायलट को दिया गया प्राधिकार पूर्ण और सही है, उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं, और जब संचार के सुरक्षित माध्यमों से इस की सूचना दी गई या प्रसारित किया गया, लोको पायलट द्वारा इसे पूर्ण रूप से और सही रिपीट किया गया है.

(5) शंटिंग पूरी होने और अवरोध हटाए जाने के बाद लोको पायलट ब्लॉक सेक्शन के क्लियर होने की जानकारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को निम्न रूप में देगा - (क) उसे सौंपा गया पूर्णतया स्याही से हस्ताक्षरित प्राधिकार लौटा कर, और यह दर्शाते हुए कि ब्लॉक सेक्शन से शंटिंग या अवरोध हटा लिया गया है, या

(ख) विशेष निर्देशों के साथ संचार के सुरक्षित माध्यमों से सूचना दीया प्रसारित की जाएगी.लोको पायलट यह देखेगा कि जब ब्लॉक सेक्शन की क्लियरेंस की संचार के सुरक्षित माध्यमों से जानकारी दीया प्रसारित की जाती है, तो वह पूर्ण और सही हो जिसे ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा रिपीट किया जाता हो.

परंतु जब अवरोध के लिए लिखित अनुमति दी गई थी तो उस की समाप्ति की तत्संबंधी जानकारी संचार के सुरक्षित माध्यमों से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को दी जानी चाहिए और जैसा ऊपर उप-नियम (5) (क) में उल्लेख है इस लिखित प्राधिकार को लौटाने के लिए नियमों का पालन किया जाना चाहिए.

(6) यह सूचना प्राप्त होने के बाद ही कि ब्लॉक सेक्शन क्लियर है, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर किसी अन्य गाड़ी कोलाइन क्लियर देगा.

(7) जब ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति दी जाती है, तो इस संबंध में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा टीएसआर में उपयुक्त प्रविष्टियां की जाएंगी.

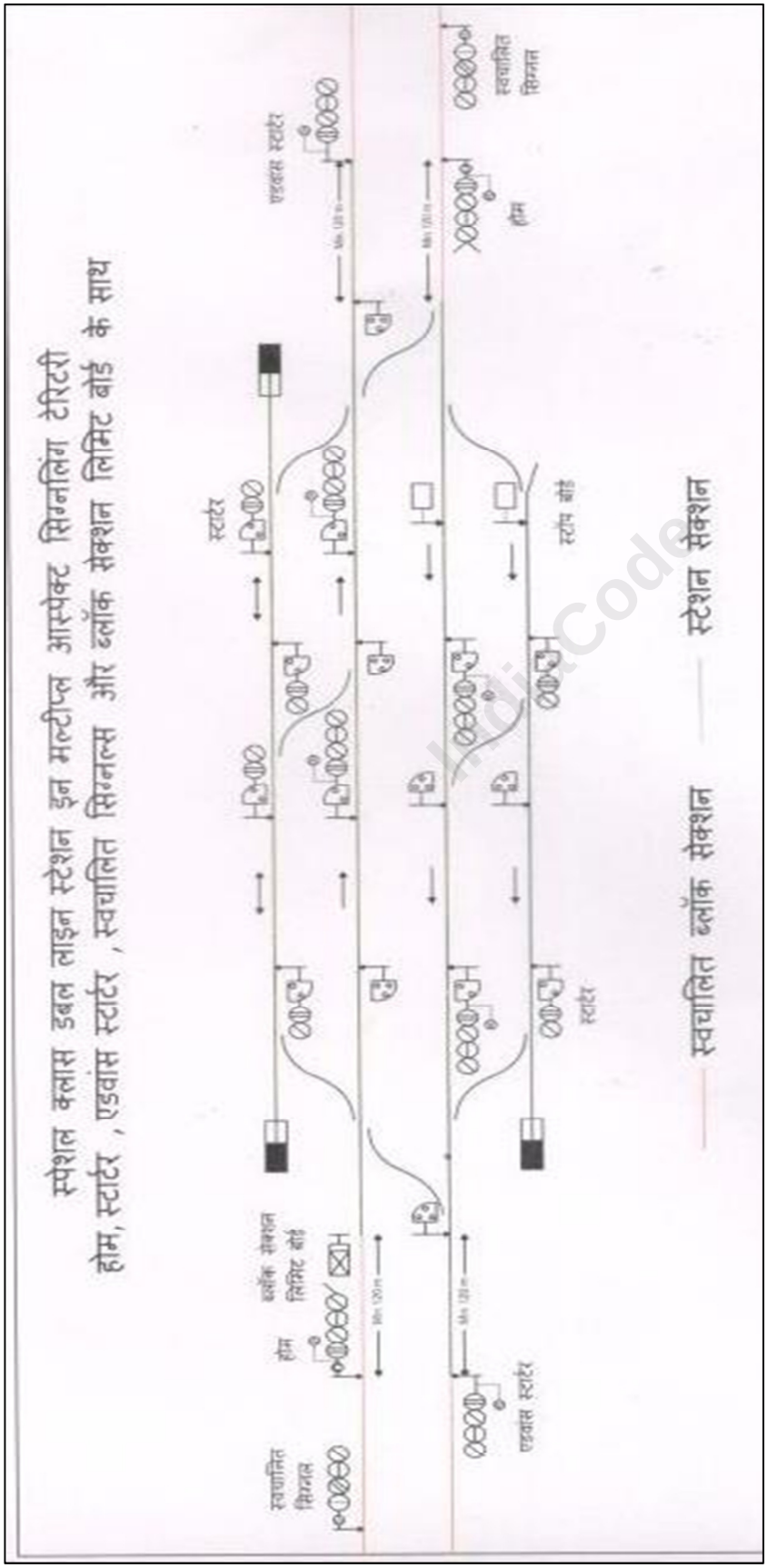
104 विशिष्ट संपूर्ण नहीं यद्यपि व्यापक आरेख.-

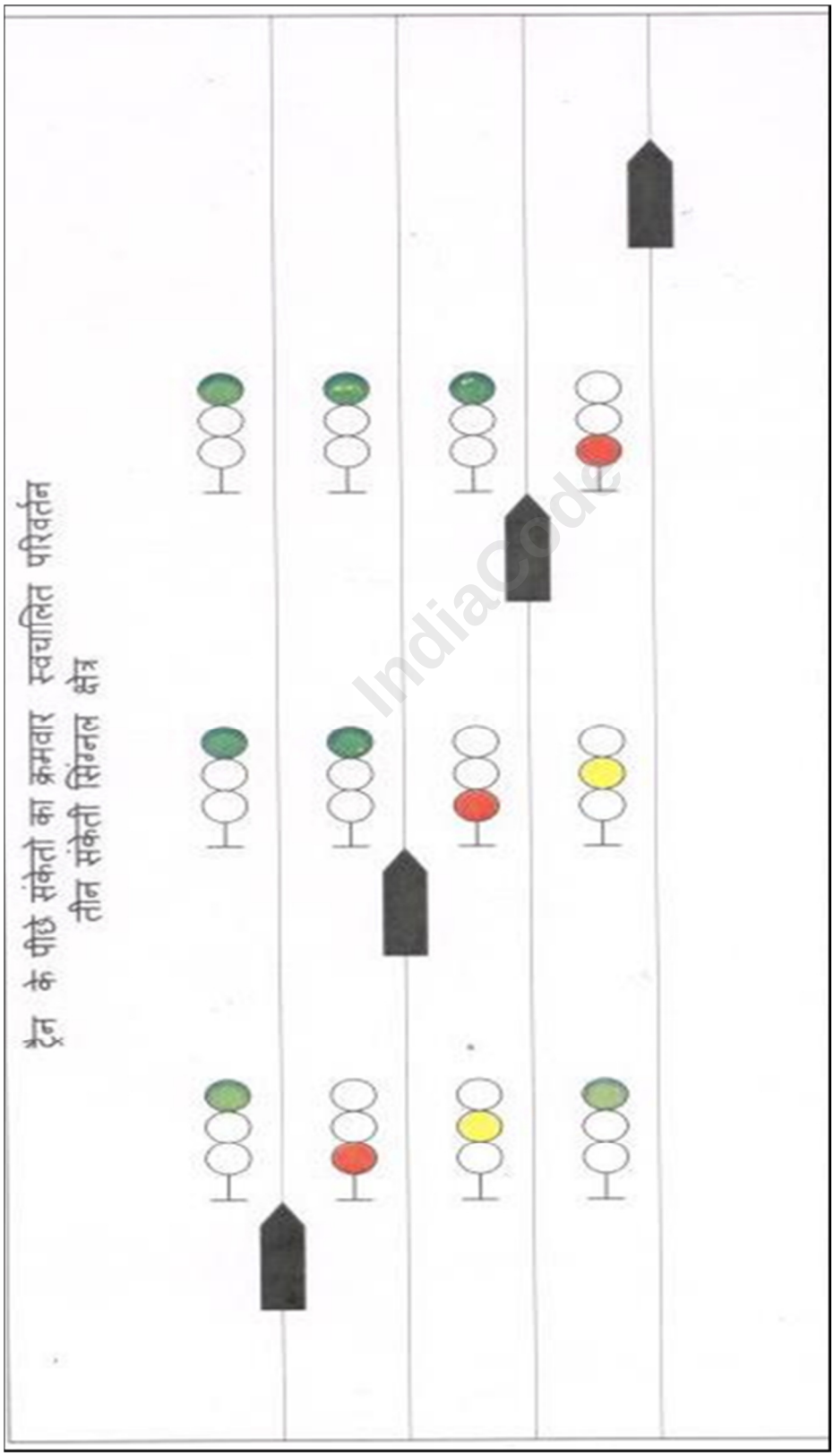
(1) इकहरी लाइन और दोहरी लाइन पर श्रेणी 'बी' और 'सी' स्टेशनों को निम्नलिखित आरेखों में दर्शाया जाता है, जो पैमाने के अनुरूप नहीं होते हैं.

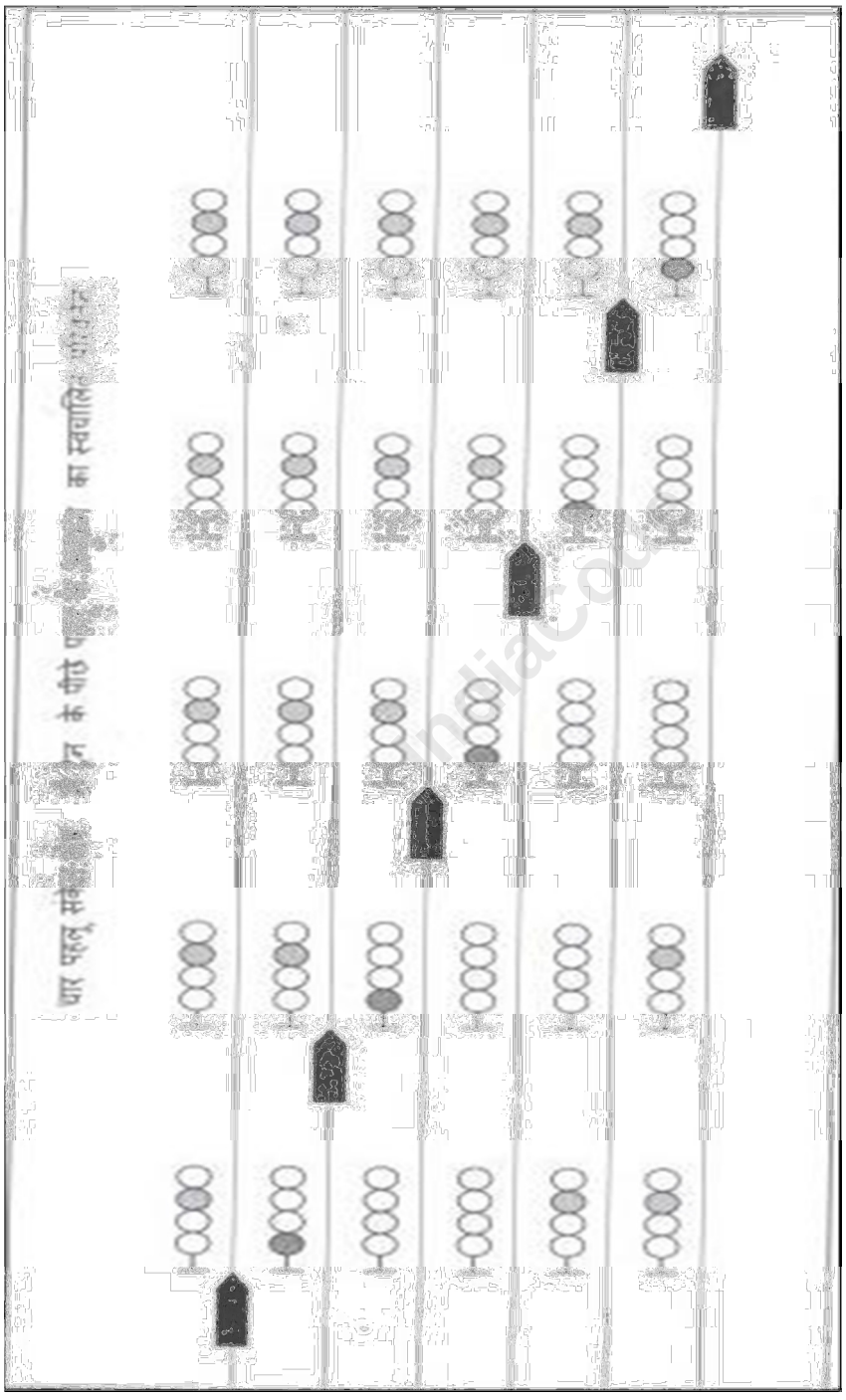
(2) ये आरेख केवल संकेतात्मक हैं व्यापक नहीं.

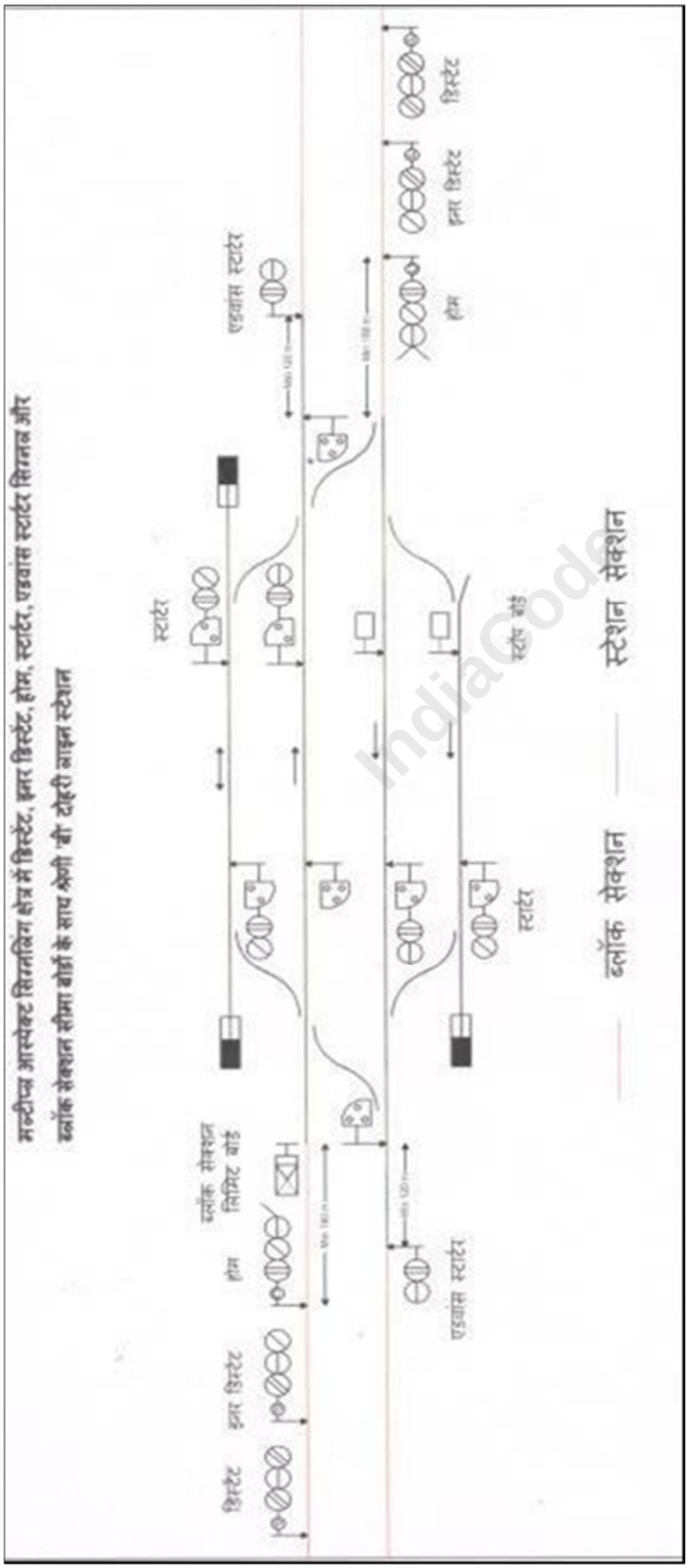
(3) स्टेशन का रेखाचित्र स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार भिन्न होगा किंतु वह इन नियमों के प्रावधानों का अनुपालन करेगा.

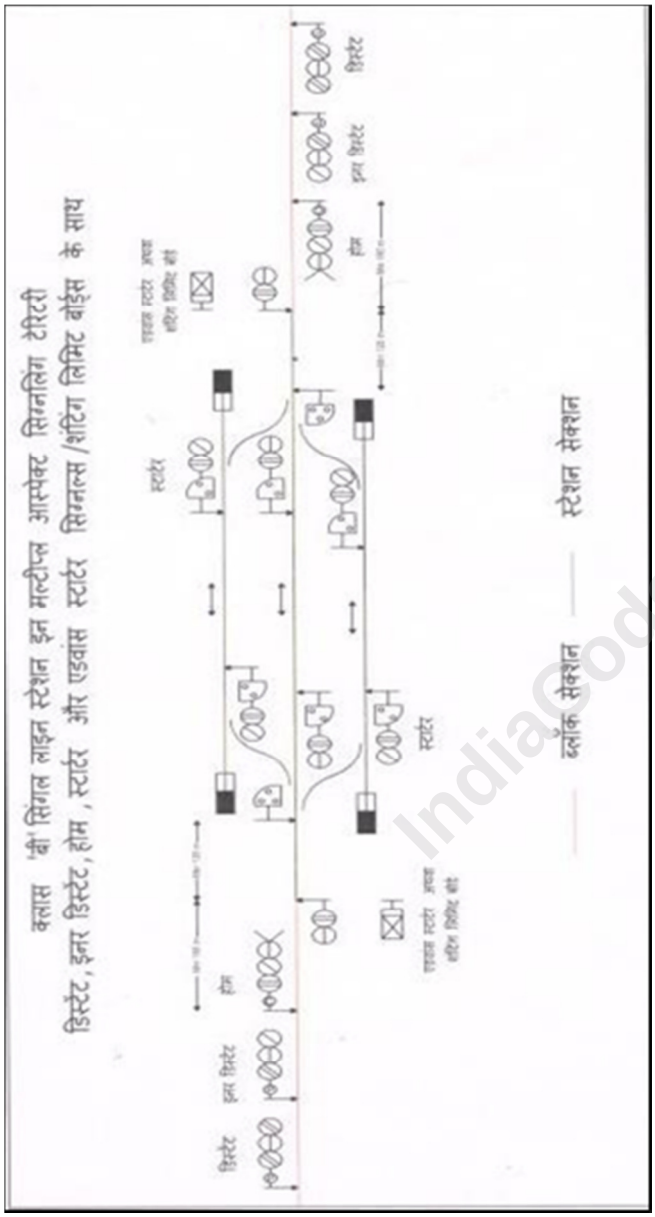
(4) दोहरी या मल्टीपल लाइन सेक्शनों के स्टेशनों पर अप और डाउन मेन लाइन सेक्शनों के बीच वैकल्पिक रूप से फेसिंग या ट्रेलिंग दिशा में इमरजेंसी क्रॉस-ओवर होंगे.

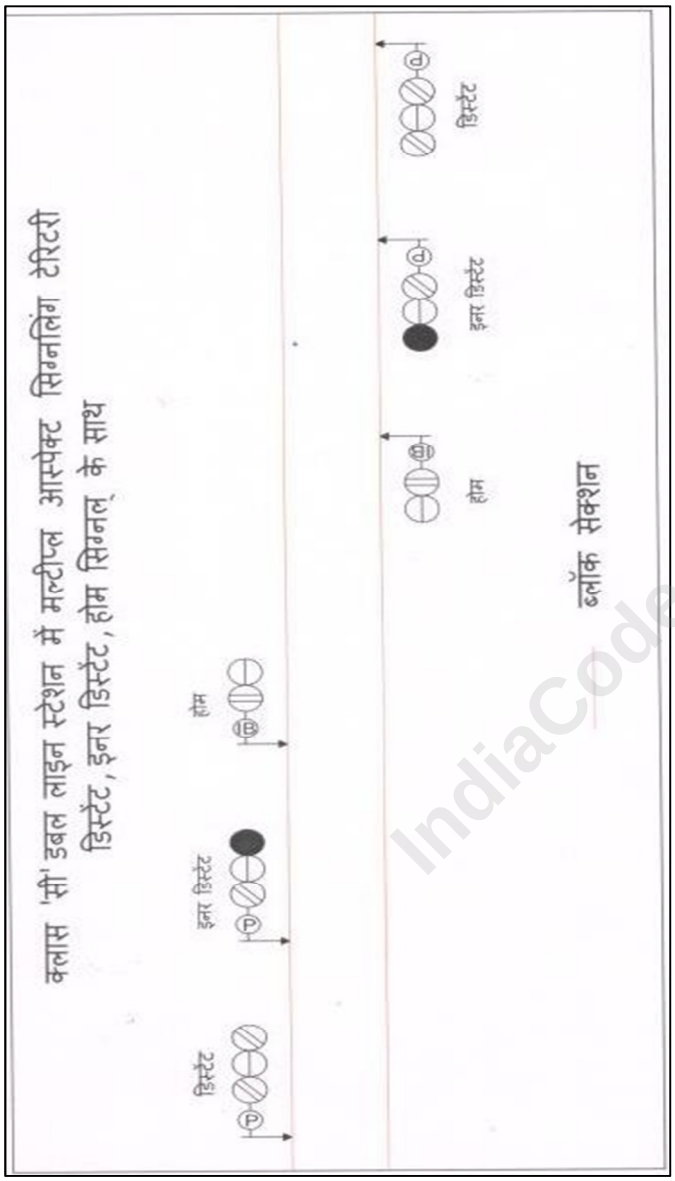

स्पेशल क्लास डबल लाइन स्टेशन इन मल्टीप्ल आस्पेक्ट सिग्नलिंग टेरिटरी
होम, स्टार्टर , एडवांस स्टार्टर , स्वचालित सिग्नल्स और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड के साथ
स्टार्टर
एडवांस स्टार्टर
स्वचालित सिग्नल
होम
ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड
स्टॉप बोर्ड
स्वचालित ब्लॉक सेक्शन
स्टेशन सेक्शन

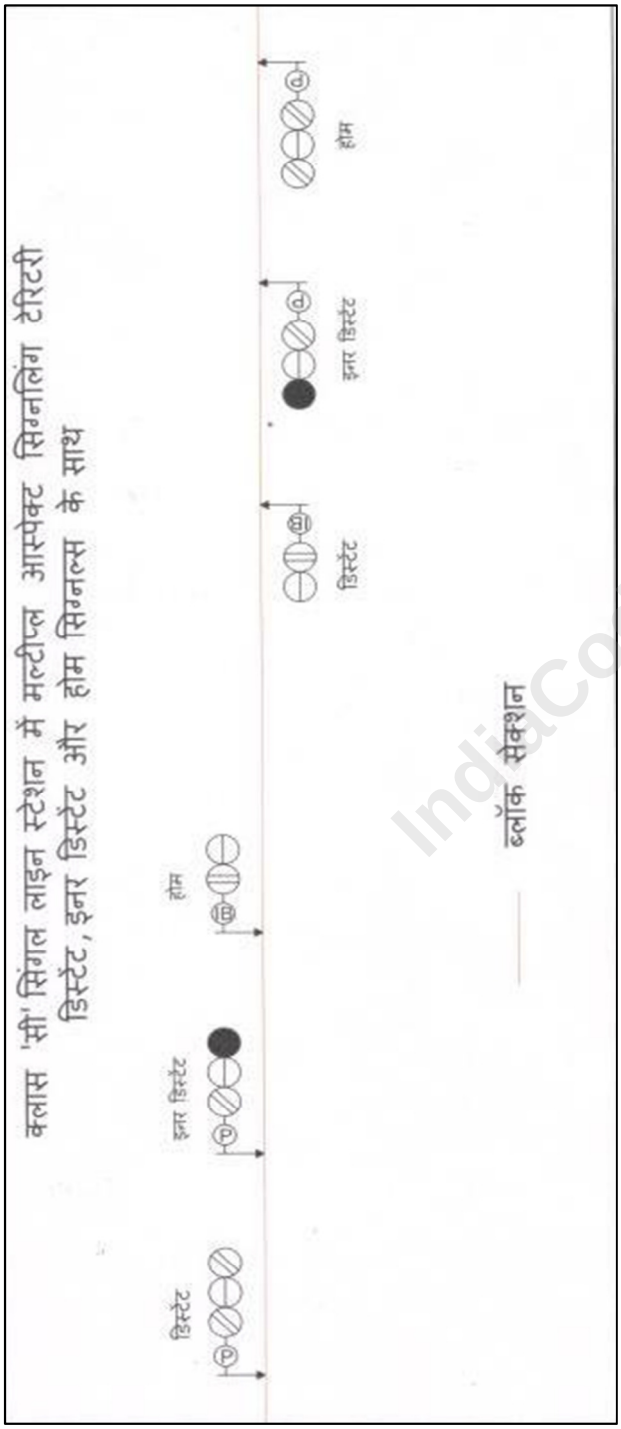

ट्रेन के पीछे संकेतों का क्रमवार स्वचालित परिवर्तन
तीन संकेती सिंगनल क्षेत्र




मल्टीप्ल आस्पेक्ट सिग्नलिंग क्षेत्र में डिस्टेंट, इनर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर, एडवांस स्टार्टर सिग्नल और
ब्लॉक सेक्शन सीमा बोर्ड के साथ श्रेणी 'बी' दोहरी लाइन स्टेशन
स्टार्टर
एडवांस स्टार्टर
डिस्टेंट
इनर डिस्टेंट
होम
ब्लॉक सेक्शन
लिमिट बोर्ड
स्टार्टर
एडवांस स्टार्टर
होम
इनर डिस्टेंट
डिस्टेंट
स्टॉप बोर्ड
ब्लॉक सेक्शन
स्टेशन सेक्शन


क्लास 'बी' सिंगल लाइन स्टेशन इन्न मल्टीप्ल आपरेट सिग्नलिंग टेरिटरी
डिस्टेंट, इनर डिस्टेंट, होम, स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर सिग्नल्स /शंटिंग लिमिट बोर्ड्स के साथ
स्टार्टर
डिस्टेंट
इन्न डिस्टेंट
होम
स्टार्टर
ब्लॉक सेक्शन
स्टेशन सेक्शन


क्लास 'सी' डबल लाइन स्टेशन में मल्टीप्ल आस्पेक्ट सिग्नलिंग टेरिटरी
डिस्टेंट, इनर डिस्टेंट, होम सिग्नल् के साथ
डिस्टेंट
इनर डिस्टेंट
होम
होम
इनर डिस्टेंट
डिस्टेंट
ब्लॉक सेक्शन


क्लास 'सी' सिंगल लाइन स्टेशन में मल्टीप्ल आस्पेक्ट सिग्नलिंग टेरिटरी
डिस्टेंट, इनर डिस्टेंट और होम सिग्नल्स के साथ
डिस्टेंट
इनर डिस्टेंट
होम
डिस्टेंट
इनर डिस्टेंट
होम
ब्लॉक सेक्शन

अध्याय VI

ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम

क – दोहरी लाइन के लिए लागू नियम

105 दोहरी लाइन पर ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम की अनिवार्यताएं.- (1) जहां दोहरी लाइन पर गाड़ियां ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टमपर कार्य करती हैं -

(क) लाइन पर कंटिन्युसट्रेक सर्किटिंग, एक्सल काउंटरया इस संबंध में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे द्वारा नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा अन्य समान तरह के उपकरणों की व्यवस्था की जाएगी.

(ख) दो समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लाइन, जब आवश्यक हो, ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शनों की श्रृंखला में बांटी जा सकती है, जिसका प्रत्येक सेक्शन दो निरंतर स्टॉप सिगनलों के बीच रनिंग लाइन का हिस्सा होता है, और उनमें प्रत्येक में प्रवेश के लिए एक स्टॉप सिगनल काम करता है; और

(ग) ट्रेक सर्किट या एक्सल काउंटर या अन्य कोई समान अनुमोदित उपकरणएक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में प्रवेश को संभालने वाले स्टॉप सिगनल को इस तरह नियंत्रित करेंगेकि.–

(i) सिगनल को तब तक 'ऑफ' स्थिति में नहीं माना जाएगा जब तक लाइन अगले स्टॉप सिगनल तक अग्रिम रूप से क्लियर नहीं होती किंतु उस स्थिति में भी पर्याप्त दूरी एक सौ बीस से कम नहीं होती हो; और

(ii) जैसे ही गाड़ी गुजर जाती हो सिगनल अपने आप 'ऑन' हो जाता हो.

(2) (क) विशेष निर्देशों के अधीन, दो स्टेशनों के बीच प्रत्येक दिशा में एक ऑटोमेटिकयासेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधितसेमी ऑटोमेटिक सिगनल के रूप में काम करना चाहिए;

(ख) सेक्शन के बीच में आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल इस प्रकार उपलब्ध कराए जाने चाहिए कि वे स्टेशन से आगे होम सिगनल से और पीछे की ओर स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल से ट्रेक सर्किटों या एक्सल काउंटर या दोनों के माध्यम से इंटरलॉक्ड हो जाएं और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किए जा सकें, और अपेक्षिक संकेत कि क्या सिगनल सामान्य ऑटोमेटिक मॉडयाआशोधितसेमी-ऑटोमेटिक मॉड में है, दोनों छोर के स्टेशन मास्टरों की यह जानकारी होनी चाहिए;

(ग) स्टेशन के पिछले हिस्से में एडवांस्डस्टार्टर सिगनल को सेक्शन के बीच वाले आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाना चाहिए कि जब 'ए' मार्करके बुझे होने के साथ काम किया जाता हो, तोएडवांस्डस्टार्टरको स्वतः 'ऑफ' माना जाए या उसे तभी 'ऑफ' माना जाए जब लाइन सेक्शन के बीच वाले आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से कम से कम एक सौ बीस मीटर की दूरी तक क्लियर हो; इसी प्रकार सेक्शन के बीच वाले आशोधितसेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल जब 'ए' मार्कबुझे होने के साथ कामकरेंगे तो उन्हें स्वतः 'ऑफ' माना जाए या उसे तभी 'ऑफ' माना जाए जब लाइन स्टेशन से आगे होम सिगनल से कम से कम एक सौ बीस मीटर की दूरी तक क्लियर हो.

परंतु यह और कि सेक्शन के बीच वाला आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल 'ऑफ' स्थिति में हो जो सिगनल को आस्पेक्ट के आधार पर और इस सिगनल तथा गाड़ी प्राप्ति वाले स्टेशन के होम सिगनल के बीच पड़ने वाले ऑटोमेटिक सिगनल (किसी अन्य सिगनल सहित) के संकेत और संख्या के आधार पर हरा या दोहरा पीला दर्शाएगा.

(घ) (i) कोहरे, खराब मौसम, धुंधली दृश्यता जैसी असामान्य परिस्थितियों के दौरान आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल 'ए' मार्कर के बुझे होने साथ काम कर सकता है, जो यह भी सुनिश्चित करेगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्डस्टार्टर सिगनल 'ए' मार्करऔर अगले स्टेशन काहोम सिगनल भी बुझा हुआ है;

(ii) जब आशोधित सिस्टम की शुरुआत करनी हो, तो गाड़ी प्रस्थान वाले स्टेशन कास्टेशन मास्टर गाड़ी प्राप्त करने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ अपना प्राइवेट नंबर देते हुए बात करेगा; तत्पश्चात् गाड़ी प्राप्त करने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर समकक्ष बटन या स्विच को आपरेट करेगा और गाड़ी प्रस्थान वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ अपने प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करेगा;

दोनों स्टेशन मास्टरों की इस कार्रवाई के साथ ही, गाड़ी प्रस्थान वाले स्टेशन के एडवांस्डस्टार्टर का "ए" मार्कर, सेक्शन के बीच वाला आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल और गाड़ी प्राप्ति वाले स्टेशन का होम सिगनल , उस दिशा के लिए बुझा दिए जाएंगे. नए आशोधित सिस्टम में गाड़ी का संचालन उस दिशा में आरंभ हो जाएगा जिसके लिए स्विचया बटन आपरेट किया गया था. दोनों स्टेशनों के पैनलों पर अपेक्षित संकेत उभरेंगे कि अब सिगनल आशोधित सेमी ऑटोमेटिक मॉड में काम कर रहे हैं. दूसरी दिशा के लिए भी समान कार्य प्रणाली अपनाई जाएगी.

(iii) संचालन के लिए आशोधित ऑटोमेटिक सिगनलिंग प्रणाली की शुरुआत करते समय, स्टेशन मास्टरसेक्शन के मध्य आशोधितसेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को नियंत्रित करेंगे, जहां तक संभव हो, वे इस बात का ध्यान रखेंगे कि इस सिगनल का आस्पेक्ट 'ऑन' होना चाहिए, ताकि आने वाली गाड़ी, यदि कोई हो, का लोको पायलट अचानक ब्रेक लगाने से बच सके. इसके अलावा, परिवर्तित कार्य प्रणाली की शुरुआत के पूर्व कंट्रोलिंग स्टेशन का होम सिगनल ,मैनुअलमॉड में रखा जाना चाहिए.

(iv) आशोधित कार्य प्रणाली की शुरुआत के बाद, एडवांस्डस्टार्टर के आस्पेक्ट को तब तक 'ऑफ' नहीं माना जाएगा जब तक कि एडवांस्डस्टार्टर और आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के बीच अंतिम गाड़ी, जो स्विच ओवर किए जाने से पहले हीएडवांस्डस्टार्टर को पार कर चु की हो, ने सेक्शन के मध्य वाले आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक सिगनल से एक सौ बीस मीटर आगे तक पार कर लिया हो, और

इसी प्रकार,आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक सिगनल , तब तक 'ऑफ' नहीं माना जाएगा, जब तक सेक्शन के मध्य आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल औरहोम सिगनल के बीच अंतिम गाड़ी, जो स्विच ओवर किए जाने से पहले ही आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को पार कर चु की हो, नेहोम सिगनल से एक सौ बीस मीटर आगे तक पार कर लिया हो,

साथ ही, इंटरलॉकिंग इस प्रकार होगी कि एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को 'ऑफ' करने की प्रक्रिया और सेक्शन के बीच में आशोधित सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल , जो दो से अधिक गाड़ियों के लिए नहीं होगा, प्रत्येक गाड़ी के लिए रिपीट करने की आवश्यकता नहीं हो, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच, आशोधित स्टॉप सिगनल के दोनों और एक के लिए, किसी दिशा में किसी दिए गए समय पर दो सेक्शनों के बीच सिगनलिंग प्रणाली सुनिश्चित की जाएगी.

(v) अशोधित कार्य प्रणाली लागू करने के दौरान गाड़ी प्राप्ति वाले स्टेशन का होम सिगनल केवल मैनुअल मॉड में कार्य करना जारी रखेगा.

(ड.) सामान्य स्थिति के दौरान सेक्शन के मध्य आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल सामान्य ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में "ए" मार्कर प्रकाश के साथ काम करेगा.

(च) यह हो सकता है कि कोई लोको पायलट ऐसी स्थिति का सामना करें जब 'ए' मार्कर प्रकाशमान नहीं हो और कार्य प्रणाली में परिवर्तन होने पर जैसे ही वह पहुंचता हो, तो आशोधित सेमी ऑटोमेटिक सिगनल ऑन हो जाए. ऐसी स्थिति में, लोको पायलट अपनी गाड़ी उससे थोड़ा पहले रोकेगा और नीचे दी गई शर्त (ट) के अनुसार गाड़ी आगे बढ़ाएगा.

(छ) सामान्य ऑटोमेटिक सिगनलिंग से आशोधित ऑटोमेटिक सिगनलिंग में परिवर्तन एक पूर्व निर्धारित समय पर होगा जैसा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा.

(ज) आशोधित ऑटोमेटिक सिगनलिंग से सामान्य ऑटोमेटिक सिगनलिंग में परिवर्तन एक पूर्व निर्धारित समय पर होगा जैसा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा.

(झ) सामान्य कार्य प्रणाली की पुनः शुरुआत इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध स्विच/बटन के संचालन द्वारा की जाएगी जिसके लिए प्राइवेट नंबरों का आदान प्रदान किया जाएगा इससे सेक्शन के मध्य 'ए' मार्कर पुनःबहाल होकर आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल प्रकाश मान हो जाएगा. होम और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के 'ए' मार्कर की स्थिति स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर नियंत्रण स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित की जानी जारी रखी जाएगी.

(ण) यहां तक कि सिगनलिंग व्यवस्था के साथ सेक्शन में अन्य ऑटोमेटिक सिगनल सामान्य रूप में कार्य करेंगे और लोको पायलट इनसे गुजरते समय विद्यमान नियमों का पालन करना होगा.

(ट) लोको पायलट द्वारा सेक्शन के मध्य 'ए' मार्कर एक आशोधित सेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को बुझा हुआ 'ऑन' स्थिति में पाए जाने पर, वह अपनी गाड़ी को तब तक उस सिगनल से आगे नहीं ले जाएगा, जब तक उसे अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से संचार के सुरक्षित माध्यम से विशेष निर्देशों के अनुसार प्राधिकार की सूचना प्राप्त या प्रसारित नहीं हो जाए; या

लोकल स्टेशन के स्टेशन मास्टर से अग्रिम रूप से संपर्क ना हो पाने की स्थिति में वह सिगनल पर पाँच मिनट प्रतीक्षा करने के बाद ऑन स्थिति में उस सिगनल को पार करेगा, सावधानी से आगे बढ़ेगा और किसी अवरोध से ठीक पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा, उस की गाड़ी की गति अगले ऑटोमेटिक सिगनल तक दस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए और वह उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेगा. तथापि साथ ही यह कि जहां सामने की ओर गाड़ियों की स्थिति ट्रेन मॉनीटरिंग सिस्टम के माध्यम से सत्यापित की जा सकती है, नियंत्रक भी लोको पायलट को होम सिगनल तक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत कर सकता है.

(3) दोहरी लाइन के मामले में किसी गाड़ी के लिए अंतिम स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक अगले ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक लाइन एक सौ बीस मीटर से आगे की दूरी तक क्लियर नहीं होती या जब अगला स्टॉप सिगनल एक मैनुअल या सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल होता हो, जिसके लिए पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम नहीं होती हो.

106 दोहरी लाइन पर ऑटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र में फिक्स्ड सिगनलों के उपकरण.-

.

(1) प्रत्येक दिशा में सिगनलों के उपकरण, एक होम और एक स्टार्टर होना चाहिए.

(2) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच ब्लॉक सेक्शन में सिगनलों के उपकरण जब कभी अपेक्षित हों तोएक या अधिक ऑटोमेटिकयासेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनलों की आवश्यकता होगी; जिनमें से एक आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल हो सकता है;

(3) इसके अतिरिक्त, ऐसे अन्य फिक्स्ड सिगनल और बोर्ड, जैसा गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के आवश्यक हों, उपलब्ध कराए जा सकते हैं.

(4) जहां विशेष निर्देशों के अधीन, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच सेक्शन के मध्य कोई एक ऑटोमेटिकयासेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधित करके उसका उपयोग आशोधितसेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में किया जाता हो, इस की व्यवस्था की जानी चाहिए और इसे नियम 105 के खंड (2) के अनुसार काम करना चाहिए.

ख - इकहरी लाइन के लिए लागू नियम

107 इकहरी लाइन पर ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम की अनिवार्यताएं.- (1) जहां किसीइकहरी लाइनगाड़ियां ऑटोमेटिक

. ब्लॉक सिस्टमपर संचालित होती हैं-

(क) लाइन पर कंटिन्युसट्रेक सर्किटिंग, एक्सल काउंटर या अन्य कोई समान अनुमोदित उपकरण की व्यवस्था की जानी चाहिए.

(ख) लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद ही यातायात की दिशा तय की जानी चाहिए और कंट्रोलिंग लीवर या स्विच या बटन अपेक्षित स्थिति में संचालित किए जाने चाहिए,

(ग) एक ब्लॉक स्टेशन से अन्य ब्लॉक स्टेशन के लिए कोई गाड़ी अग्रिम रूप से तभी आरंभ की जाएगी जब उसके लिए यातायात की दिशा तय कर दी गई हो;

(घ) एक ब्लॉक स्टेशन से तब तक लाइन क्लियर नहीं दी जाएगी जब तक पहले स्टॉप सिगनल तक लाइन लाइन क्लियर नहीं होती किंतु साथ ही यह क्लियरेंस कम से कम एक सौ अस्सीमीटर की पर्याप्त दूरी तक हो,

(ड.) दो समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लाइन, जहां अपेक्षित हो, को स्टॉप सिगनलों का प्रावधान करके, दो या

अधिक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शनों में बांटा जा सकता है;

(च) यातायात की दिशा तय करने के बाद, गाड़ियों की थ्रू आवाजाही और प्रत्येक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में संबद्ध ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल द्वारा नियंत्रित की जाएगी और उक्त ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं माना जाएगा, जब तक अगले ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक लाइन क्लियर नहीं होती तथापि साथ ही यह है कि जहां अगला स्टॉप सिगनल एक मैनुअल स्टॉप सिगनल हो, लाइन कम से कम एक सौ अस्सी मीटर की पर्याप्त दूरी तक क्लियर होती हो,

(छ) यातायात की विपरीत दिशा में सभी स्टॉप सिगनल 'ऑन' रहेंगे.

(2) जहां विशेष निर्देशों के अधीन, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच सेक्शन के बीच में कोई एक ऑटोमेटिकयासेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधितसेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करने के लिए आशोधित किया गया हो, तो यह नियम 105के खंड (2) के अनुसार कार्य करेगा, सिवाय इस शर्त के कि पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम नहीं होनी चाहिए.

108 इकहरी लाइनपर ऑटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र में स्टेशनों पर स्थापित सिगनलों के उपकरण.-

.

(1) किसी स्टेशन पर प्रत्येक दिशा में सिगनल के न्यूनतम उपकरणों में, प्रत्येक रनिंग लाइन के लिए एक मैनुअली संचालित होम, एकमैनुअली संचालितस्टार्टर सिगनल और जहां एक से अधिक रनिंग लाइनें हो वहां एक मैनुअली संचालित एडवांस्ड स्टार्टर होता है;

(2) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच दोनों दिशाओं के लिए ब्लॉक सेक्शन में सिगनलों के उपकरणों में स्टेशन के होम सिगनल के पिछले हिस्से में एक ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल और आवश्यकता होने पर, एक या अधिक ऑटोमेटिक स्टॉप यासेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल होते हैं; जिनमें से एकआशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल हो सकता है; विशेष निर्देशों के अधीन ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को अंतिम स्टॉप तथा पहले स्टॉप सिगनल के बीच, जिस की दूरी एक हजार मीटर से कम न हो, लगाया जा सकता है;

(3) इसके अतिरिक्त, ऐसे अन्य स्थावर सिगनल और बोर्ड, जो गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के लिए आवश्यक हों, की व्यवस्था की जा सकती है;

(4) जहां विशेष निर्देशों के अधीन, दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच सेक्शन के बीच में कोई एकऑटोमेटिकयासेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल आशोधितसेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करने के लिए आशोधित किया गया हो, तो यह नियम 105 के अनुसार कार्य करेगा, सिवाय इस शर्त के कि नियम 105 के उपनियम (2) खंड (2) में विहित पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर के बजाय एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होनी चाहिए.

109 मैनुअल स्टॉप सिगनल यासेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' रूप में लेने की शर्तें.-

.

(1) होम सिगनल – जब कोई गाड़ी, किसी टर्मिनल स्टेशन के अन्यथा किसी होम सिगनल की तरफ आ रही हो, तो सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक लाइन स्टार्टर तक क्लियर नहीं हो, किंतु साथ ही इस की पर्याप्त दूरी एक सौ बीस मीटर से कम नहीं होनी चाहिए.

(2) अंतिम स्टॉप सिगनल –इकहरी लाइन के मामले में, किसी गाड़ी के लिए अंतिम स्टॉप सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा, जब तक यातायात की दिशा तय न कर दी गई हो और लाइन अगलेऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक क्लियर नहीं होती हो, या जब अगला स्टॉप सिगनल एक मैनुअल या मैनुअल स्टॉप सिगनल के रूप में काम कर रहा हो, तो इस की पर्याप्त दूरी एक सौ अस्सी मीटर से कम नहीं होनी चाहिए,

(3) उप-नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी टर्मिनल स्टेशनों पर कम की जा सकती है बशर्ते विशेष निर्देशों के अधीन इसके लिए गति प्रतिबंध लगाए जाते हों.

110 इकहरी लाइन पर गाड़ियों के संचलन के लिए रेलकर्मी का प्रभारी होना.- (1) सिवाय वहां, जहां केन्द्रीय यातायात नियंत्रक गाड़ियों संचालन करता हो, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरउस स्टेशन और स्टेशनों के बीच गाड़ियों की कार्य प्रणाली के लिए जिम्मेदार होगा.

(2) ऐसे सेक्शन जहां पर केन्द्रीय यातायात नियंत्रक गाड़ियों संचालन करता है, पूरे सेक्शन पर गाड़ियों की कार्य प्रणाली के लिए केन्द्रीय यातायात कंट्रोलर ऑपरेटर जिम्मेदार होगा, सिवाय उन स्थितियों के जैसा नियम 110 उप-नियम (3) में दिया गया है.

(3) ऐसे सेक्शन जहां पर केन्द्रीय यातायात नियंत्रक गाड़ियों संचालन करता है, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग में गाड़ियों की कार्य प्रणाली , आपात स्थितियों के दौरान या निर्धारित विशेष निर्देशों के अधीन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा ली जा सकती हैं या उसे सौंपी जा सकती हैं, जब कोई इमरजेंसी कंट्रोल स्थानांतरित होता है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग में गाड़ियों की कार्यप्रणालियों के लिए रेलकर्मी प्रभारी के रूप में कार्य करेगा और स्टेशन पर नियम 110 के उप-नियम(1) के अनुसार कार्य किया जाएगा.

ग – मल्टीपल लाइनों और दो इकहरी लाइन के लिए लागू नियम.-

111 मल्टीपल लाइनों और दो इकहरी लाइनों के लिए लागू नियम - दोहरी लाइन या इकहरी लाइनों के लिए लागू नियम मल्टीपल और दो इकहरी लाइनों के लिए लागू होंगे, जो लाइनों की संख्या पर आधारित होंगे और उनका उल्लेख स्टेशन संचालन नियम में किया जाएगा; ऐसे सेक्शनों का उल्लेख लागू वर्किंग टाइम-टेबल में किया जाएगा.

घ – दोहरी या मल्टीपल या इकहरी और दो सिंगल लाइनों के लिए लागू नियम.-

112 ऑटोमेटिक मॉड में बरास्ता मुख्य लाइन में थ्रू चलने वाली गाड़ियां –बरास्ता मुख्य लाइन चलने वाली थ्रू गाड़ियों को चलने की अनुमति दी जा सकती है जबसेमी-ऑटोमेटिकमेन लाइनहोम, स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर ऑटोमेटिक मॉड में 'ए' मार्करके प्रकाशमान होने के साथ कार्य करते हों और 'ऑफ' होम, स्टार्टर, और एडवांस्ड स्टार्टर स्टॉप सिगनल को प्रत्येक गाड़ी के लिए 'ऑफ' करने की प्रक्रिया को रिपीट करने की आवश्यकता नहीं होती; बशर्ते उनके लिए सिगनल के 'ऑफ' करने की प्रक्रिया की शर्तों का और इन नियमों में अवरोध के लिए निर्धारित नियमों का अनुपालन किया जाता हो.

113 जब किसी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के 'ऑन' होने की स्थिति में गुजरना हो तो लोको पायलट की ड्यूटी.-

(1) जब किसी लोको पायलट कोऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल 'ए' मार्कर के साथ 'ऑन' मिलता है, तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे ठहराव देगा;

(2) यदि ठहराव के बाद और एक मिनट प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' रहता है तो, वह जहां तक लाइन क्लियर मिले, गाड़ी को अग्रिम ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक बड़ी सावधानी के साथ आगे बढ़ाएगा ताकि वह किसी अवरोध से पहले गाड़ी को रोक सके.

(3) जहां कहीं लाइन के घुमाव, कोहरे, बारिश या धूल भरी आंधी, इंजन द्वारा गाड़ी को धकेलने का कार्य करने में बाधा या अन्य किसी कारण से आगे लाइन नहीं दिख पाती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, यह गति किसी भी परिस्थिति में दस किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए.

(4) लोको पायलट अगले स्टॉप सिगनल से पहले किसी अवरोध के लिए देखता रहेगा और यदि सिगनल 'ऑफ' मिलता है तो वहां पहुंचकर ही वह उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा.

114 किसी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की रिपोर्ट करना जब उसमें कोई लाइट नहीं दिख रही हो या वह बराबर अपने रंग बदलते हुए हरे से पीला या लाल याइससे विपरीत अवस्था में बदल रहा होयाटिमटिमा रहा हो.- (1) जब लोको पायलट किसी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से 'ऑन' स्थिति में गुजरता हो, तो वह अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संचार के अनुमोदित माध्यमों से तथ्य की जानकारी देगा. यदि, उसे अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या कंट्रोलर द्वारा नियम 105 के उपनियम(2)का (ट) के अनुसार उस खराब सिगनल से गुजरने के लिए अधिकृत किया गया हो, तो उसे पुनः रिपोर्ट करने की आवश्यकता नहीं है.इसके अलावा, लोको पायलट साइनिंग ऑफ के समय

सिगनल विफलता रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(2) एक खराब ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल की जानकारी प्राप्त होने पर, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरयानियंत्रक, जिसने उस लोको पायलटको उक्त खराब सिगनल से गुजरने के लिए अधिकृत किया था, सिगनल विफलता रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा औरसंबंधित सिगनल निरीक्षक को उस खराबी में सुधार के लिए सूचना देगा.

115. केंद्रीय यातायात नियंत्रण क्षेत्र में दोहरी या इकहरी या दोइकहरी लाइनों पर गाड़ियों की कार्य प्रणाली.– एक ऐसे सेक्शन पर जहां केंद्रीय यातायात नियंत्रण द्वारा संचलन किया जाता हो, गाड़ियों का संचलन विशेष निर्देशों के अधीन किया जाएगा.

116. एक ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंगसेक्शन में किसी गाड़ी के ठहराव को संरक्षित करना.-जब कोई गाड़ी ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन में रुक जाती है और किसी दुर्घटना, विफलता या अवरोध के कारण वश गाड़ी आगे नहीं बढ़ पाती तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को संरक्षित करेगा और नियम 223 के अनुसार आवश्यक होने पर समीपवर्ती लाइनों की सहायता लेगा.

117. समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लंबे चलने वाली ऑटोमेटिकसिगनलिंग विफलता के दौरान तय दिशा में गाड़ियों की कार्य प्रणाली .- (1) जब दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच कुछ समय के लिए ऑटोमेटिकसिगनलिंग की विफलता रहती है या उस कारण गंभीर देरी होती है, तो गाड़ियां नियम 218 के अनुसार कार्य करेंगी.

(2) ऑटोमेटिक कार्य प्रणाली को निलंबित करने से पूर्व दोनों छोर के स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि सेक्शनों में अंतिम गाड़ी क्लियर हो चु की है और दूसरे छोर पर पूरी तरह आ चु की है और सेक्शन पर किसी तरह का अवरोध नहीं है तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(3) कोई भी मैनुअल या सेमी ऑटोमेटिक प्रस्थान सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाएगा इसके बजाय उनसे 'ऑन' स्थिति में गुजरने का प्राधिकार दिया जाएगा तथा इंटरमीडिएट ऑटोमेटिक सिगनलों से 'ऑन' स्थिति में गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकार दिया जाएगा.

(4) अगले स्टेशन पर, यदि सिगनल काम कर रहे हों तो गाड़ी को समुचित सिगनल पर प्राप्त किया जाएगा, अन्यथा लोको पायलट अपनी गाड़ी को पहले स्टॉप सिगनल के बाहर रोक देगा और एक लंबी सीटी बजाए गाया संचार के अनुमोदित माध्यम से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा. लोको पायलट पहले स्टॉप सिगनल से गुजरेगा, जिसेनियम 211 के अनुसार प्राधिकार की स्थिति में 'ऑफ' नहीं किया जा सकता.

(5) जैसे ही सिगनल ठीक कर दिए जाते हों, संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा संदेशों की अदला-बदली करके ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम पर गाड़ियों का सामान्य संचलन बहाल किया जा सकेगा, यह आश्वस्त होने पर कि सेक्शन क्लियर है, वह गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(6) गाड़ियों की समस्त आवाजाही और इस्तेमाल प्राधिकारों को गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा.

118. गलत दिशा में गाड़ियों की कार्य प्रणाली या अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली .- (1) ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में, गाड़ियां केवल निर्धारित दिशा में ही चलेंगी.निर्धारित दिशासे भिन्न गाड़ियों की आवाजाही के लिए अनुमति नहीं दी जाती.तथापि अस्थायीस्थितियों में यदि गाड़ियों को निर्धारित दिशा से विपरीत चलाना पड़ जाए तो इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली को आरंभ करना अपरिहार्य हो जाता है, ऐसी स्थिति में गाड़ियां नियम 218 के अनुसार सेक्शन पर स्टेशन से स्टेशन कार्य करेंगी.

(2) गलत दिशा में संचलन की शुरुआत से पूर्व दोनों के स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि सेक्शन में पिछली गाड़ी क्लियर हो चु की है और दूसरे छोर पर पूर्णतया आ चु की है तथा सेक्शन में कोई अवरोध नहीं है और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(3) अगले स्टेशन पर, लोको पायलट अपनी गाड़ी को पहले प्वाइंट पर रोकेगा और एक लंबी सीटी बजाएगा या संचार के अनुमोदित माध्यम से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरको सूचित करेगा. स्टेशन मास्टर यह संतुष्टि कर लेने के बाद कि सभी कुछ सुरक्षित है पायलट को गाड़ी लगाने के लिए स्थान की व्यवस्था कराएगा.

(4) जब तय दिशा में कार्य प्रणाली सामान्य की जानी हो, तो दोनों छोर के स्टेशन मास्टर सबसे पहले यह सुनिश्चित करेंगे कि उलटी दिशा में भेजी गई गाड़ी अगले स्टेशन पर पूरी तरह पहुंच चु की है, और सेक्शन क्लियर है, जिसके लिए वे प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करेंगे और गाड़ी सिगनल रजिस्टर में प्रविष्टि करेंगे.

(5) गाड़ियों की समस्त आवाजाही और जारी प्राधिकार की प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जाएगी.

119 शंटिंग या अवरोध.- (1) स्टेशन सेक्शन में सबसे बाहरी प्वाइंटों पर या एक आने वाली गाड़ी की दिशा में या प्रस्थान करने वाली गाड़ी की दिशा में एडवांस्डस्टार्टर तक अवरोध या शंटिंग की , जब तक किसी विशेष निर्देश के द्वारा रोका न जाता हो, निर्बाध अनुमति दी जाएगी, यह कार्य उन स्टेशनों पर किया जाएगा जहां होम, स्टार्टर और एडवांस्डस्टार्टर सिगनल , चाहे वे मैनुअलयासेमी ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल हों; और वाले जब उन्हें 'ऑन' रखा जाता हो.

(2) किसी आने वाली गाड़ी के समक्षहोम सिगनल तक तब तक किसी अवरोधयाशंटिंग की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक स्टेशन मास्टरद्वारा संचार के अनुमोदित माध्यम से यह सत्यापित नहीं कर लिया जाता कि 'ऑन' स्थिति वालेहोम सिगनल तक गाड़ी आ चु की है.

(3) जब गाड़ी की प्राप्ति के लिए स्टॉप सिगनल 'ऑफ' रखा जाता हो, तो शंटिंग या अवरोध की अनुमति उन्हीं लाइनों पर दी जाएगी जो या तो आइजोलेटिड हों, या जिन प्वाइंटों एवं क्रासिंग से गाड़ी गुजरनी हो, उन्हें स्टॉप सिगनलोंया शंट सिगनलों द्वारा संरक्षित किया जाता हो.

(4) स्टेशन सेक्शन से आगे ब्लॉक सेक्शन की ओर पिछले भाग में किसी अवरोध या शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक संपूर्ण ब्लॉक सेक्शन पहले क्लियर न कर लिया जाए और ब्लॉक स्टेशन के पिछले भाग को पुनः ब्लॉक करने के लिए प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा संदेश न भेज दिए जाएं.

(5) ब्लॉक सेक्शन की ओर एडवांस्डस्टार्टर से आगे अग्रिम रूप से किसी गाड़ी के पीछे अवरोध या शंटिंग की अनुमति दी जा सकती है और इसके लिए स्केशन को ब्लॉक करने की आवश्यकता नहीं है, परंतु संबंधित स्टार्टर सिगनलों से आगे गाड़ियों की आवाजाही मैनुअल मॉड को स्विच ऑफ करके प्रतिबंधित की जाती हो, जब तक कि पहले से ही एक मैनुअल स्टॉप सिगनल न कर दिया जाता हो और उन्हें 'ऑन' रखा जाता हो. सेक्शन में गाड़ियों का प्रवेश तब तक प्रतिबंधित रहेगा जब तक कि अवरोध को हटा न लिया जाए और यदि किसी वाहन की मरम्मत या अनुरक्षण के कारण अवरोध रहता है तो या तो उसे वापस हटाया जाएगा या कार्य की समाप्ति के बाद उसे आगे बढ़ा दिया जाएगा और उसका प्रभारी स्टेशन मास्टर को यह संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा पुष्टि करेगा कि लाइन गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित है, इसके बाद लिखित एडवाइस भी भिजवाई जाएगी.

120 अवरोध के दौरान ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में विपरीत दिशा में राहत इंजन या दुर्घटना राहत गाड़ी का प्रेषण.-

(1) जब कोई राहत इंजन या राहत गाड़ी किसी ऑक्यूपाइड सेक्शन में विपरीत दिशा में चलाई जानी अपेक्षित हो, तो उसे बाधित लाइन पर संचलन माना जाएगा और यह कार्य नियम 229 के अनुसार किया जाएगा.

(2) राहत इंजन भेजे जाने से पूर्व,उस गाड़ी के लोको पायलट को उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर, जहां से राहत इंजन भेजा जा रहा हो, द्वारा सलाह दी जाएगी कि जब तक आगे बढ़ने को न कहा जाए, वह इंजन को न चलाए.

121 अवरोध के दौरान ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में गाड़ियों को पीछे धकेलना.-

(1) किसी आपात स्थिति में जैसे किसी दुर्घटना, अवरोध या किसी अन्य विफलता में गाड़ी अग्रिम रूप से स्टेशन पर नहीं आ सकती और उसे ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में पीछे हटना अपेक्षित होगा.यदि ब्लॉक सेक्शन में किसी अन्य गाड़ी ने प्रवेश नहीं किया हो तो, पिछले ब्लॉक स्टेशनका स्टेशन मास्टर लोको पायलट को अधिकृत कर सकता है कि वह नियम 158 के अनुसार अपनी गाड़ी को रिवर्स करे.

(2) यदि एक से अधिक गाड़ियों को बैक किया जाना हो, तो स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को पीछे रुकने को कहेगा, और या तो किसी इंजन के उपलब्ध होने पर या किसी गाड़ी के इंजन, जिसे अभी ब्लॉक स्टेशन में प्रवेश करना हो, को अकेले राहत इंजन के रूप में भेजेगा ताकि वह एकल इंजन नियम 229 के अनुसार सबसे पिछली गाड़ी को खींच सके.

जब राहत इंजन को सबसे पिछली गाड़ी के साथ जोड़ा जाता हो, उसमें लगे इंजन को अलग करके आगे बढ़ाने के लिए अधिकृत किया जाएगा ताकि वह अपने सामाने वाली अगली गाड़ी को खींच सके. यदि कोई राहत इंजन नहीं भेजा जा सकता हो, तो सबसे पिछली गाड़ी का लोको पायलट नियम 158 के अनुसार सबसे पहले अपनी गाड़ी को पीछे खींचे जाने के लिए अधिकृत किया जाएगा औरइसके बाद आवश्यक होने पर उसका इंजन रिले प्रक्रिया के अधीन अन्य गाड़ियों को खींचने के लिए उपयोग किया जाएगा. जहां संभव हो, रिवर्स मूवमेंट की संख्या को न्यूनतम रखने के लिए दो या अधिक गाड़ियों को कपल किया जा सकता है.

(3) प्रत्येक बाद वाली गाड़ी का लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उन की गाड़ियां नियम 158 के अनुसार रिवर्स करेगा और दूसरी गाड़ी से कम से कम दो सौ मीटर की दूरी रखी जाएगी.

(4) इन नियमों के अधीन गाड़ियों के संचलन के लिए नियंत्रक द्वारा समन्वय किया जाएगा.स्टेशन मास्टरऔरगाड़ियों के लोको पायलटइस नियम के अनुसार नियंत्रक के आदेशानुसार कार्य करेंगे.

122. 'ऑन' स्थिति में सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने की प्रक्रिया - (1) जब कोई सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करता है, तो नियम 113 के अधीन विहित प्रावधान लागू होगा.

(2) जब कोई सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल एक मैनुअल स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य करता है और यह खराब हो जाता है, तो इसे नियम 211 और 212, जैसा भी मामला हो, की प्रक्रिया के अनुसार पास किया जा सकता है.

(3) जब किसी लोको पायलट को सेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए अधिकृत किया जाता है, तो 'ऑन' स्थिति में इसके मैनुअल मॉड को 'ऑफ' करते हुए कॉलिंग-ऑन सिगनल फिक्स किया जाता है, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और लोको पायलट नियम 136 में उल्लिखित अतिरिक्त सावधानियां बरतेंगे.

परंतु यह है कि साथ ही 'ए' मार्कर के प्रकाशमान न होने के आशोधितसेमी-ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल के मामले में, लोको पायलटनियम 105 उपनियम (2) के खंड (ट) का पालन करेगा.

123. ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में 'ऑन' स्थिति में 'ए' मार्कर वाले किसी समपार फाटक स्टॉप सिगनल से गुजरना.- यदि लोको पायलटऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में एक समपार फाटक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में देखता है तो–

(1) यदि 'ए' मार्कररोशनी से चमक रहा है, तो वह नियम 113 के उपबंधो का पालन करेगा; या

(2) यदि 'ए' मार्कर की रोशनी विशिष्ट है, तो वह (क)निर्धारित कोड के अनुसार सीटी बजाएगा ताकि गेटमैन सतर्क हो सके और अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे ठहराव देगा; और

(ख) यदि ठहराव के बाद और एक मिनट या विशेष निर्देशों के अधीन ऐसे ही कम समय के लिए प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाता तो, वह सावधानी के साथ अपनी गाड़ी समपार फाटक तक आगे बढ़ाएगा; और

(ग) यह सुनिश्चित करने के बाद कि फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है और गेटमैन से हाथ का सिगनल मिलने के बाद और साथ में सहायक लोको पायलट के न होने पर, लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और नियम 113 के प्रावधानों का अनुपालन करते हुए सावधानी के साथ अगले स्टॉप सिगनल तक गाड़ी आगे बढ़ाएगा.

124. 'ए' के साथ-साथ 'एजी' मार्करके 'ऑन' स्थिति में ऑटोमेटिक सिगनल वाले क्षेत्र में एकसेमी-ऑटोमेटिक समपार फाटक स्टॉप सिगनल से गुजरना.-

(1) 'ए' और 'एजी' मार्करों से प्रकाशमान सेमी-ऑटोमेटिक समपार फाटक स्टॉप सिगनल की व्यवस्था की जाएगी.

(2) जब कोई लोको पायलटसेमी-ऑटोमेटिक समपार फाटक सिगनल पर 'ए' मार्कर को 'ऑन' स्थिति में प्रकाशमान देखता है तो वह नियम 113 में उल्लिखित उपबंधो का पालन करेगा.

(3) जब 'एजी' मार्करलाइट प्रकाशमान होती है तो वह नियम 123 के उप-नियम (2) के उपबंधो का अनुपालन करेगा.

(4) जब 'ए' और 'एजी' मार्कर दोनों लाइट प्रकाशमान होती हैं, तो लोको पायलटनियम 211 के उपबंधो का अनुपालन करेगा.

ड - ब्लॉक वर्किंग

125. लाइन क्लियर.- एक से दूसरे तक ब्लॉक स्टेशन प्रत्येक गाड़ी का संचलन ट्रेक सर्किटों याएक्सल काउंटर और ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनलों के समाध्यम से स्वतः नियमित किया जाएगा, जैसा नियम 105 और 107 में उल्लिखित है और इनमें सामान्य परिस्थितियों में लाइन क्लियर लेने की कोई आवश्यकता नहीं होती.

तथापि, नियम 90 के उप नियम (2) में उल्लिखित संचार के अनुमोदित माध्यमों में से किसी का उपयोग करके इकहरी लाइन पर दिशा तय करके ऑटोमेटिक सिगनलिंग या अस्थायी इकहरी लाइनवर्किंग के सस्पेंशन के दौरान या जैसा विशेष निर्देशों के द्वारा निर्धारित हो, किसी अन्य परिस्थिति में किसी स्टेशन से गाड़ी को चलाने के पूर्व लाइन क्लियर ली जानी चाहिए; ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग याअवरोध के लिए संदेश का आदान-प्रदान भी किया जाना चाहिए.

126. सिगनलों का ट्रांसमिशन.– यद्यपि सामान्य स्थिति में ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनल वाले क्षेत्र में आगे बढ़ने या लाइन क्लियर की अनुमति लेना अपेक्षित नहीं होता, स्टेशन से प्रस्थान करन वाली प्रत्येक गाड़ी का समय और पिछले स्टेशन पर और प्रत्येक अन्य सिगनल पर किसी गाड़ी के आगमन का समय संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा तब प्रसारित किया जाएगा, जब ऑटोमेटिक ब्लॉक की कार्य प्रणाली के लिए तथा इन नियमों के अधीन जब किसी अवसर पर ऐसा आदान-प्रदान अपेक्षित हो.

127. गाड़ी सिगनल रजिस्टर.- ब्लॉक स्टेशनोंपर ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग प्रणाली के कार्य के अंतर्गत नियम 96 में उल्लिखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जाना चाहिए. प्राप्त किया या भेजा गया प्रत्येक सिगनल पावती मिलने के बाद गाड़ी सिगनल रजिस्टर में तत्काल प्रविष्ट किया जाना चाहिए.

128. गाड़ी प्रबंधन प्रणाली.- गाड़ी प्रबंधन प्रणाली की व्यवस्था वाले सेक्शन पर, जो प्रत्येक गाड़ी की सटीक स्थिति बताने, प्रत्येक सिगनल का स्थान और आस्पेक्ट बताने में सक्षम होता है और प्रत्येक गाड़ी का लोको पायलटसंचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा नियंत्रण कार्यालय के साथ जुड़ा होता है, स्टेशन मास्टर के ऐसे कर्तव्य जो नियंत्रक द्वारा निष्पादित किए जा सकते हैं, वे विशेष निर्देशों द्वारा शासित होंगे.

129. संचार उपकरणों का प्रावधान.– जैसानियम 90 के उपनियम (2) के खंड (क) को छोड़कर, अपने प्रकार के बैक अप के साथ संचार का एक अनुमोदित माध्यमप्रत्येक स्टेशन पर उपलब्ध कराया जाएगा.

130. सक्षमता प्रमाणपत्र.- (1) कोई भी व्यक्ति संचार उपकरण, पैनल यारूट रिले इंटरलॉकिंग या सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग यासमान प्रकार के उपकरण तब तक ऑपरेट नहीं करेगा जब तक वह उन्हें ऑपरेट करने की परीक्षा पास नहीं कर लेता और जब तक उसके पास डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन की ओर से नियुक्त किसी प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त सक्षमता प्रमाणपत्र नहीं हो.

(2) उप-नियम 130 के उपनियम (1) में संदर्भित सक्षमता प्रमाणपत्रकेवल तीन वर्ष की अवधि के लिए याउतनी अवधि के लिए जैसा विशेष निर्देशों के अधीन निर्धारित हो विधिमान्य होगा.

131. ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड.-

(1) जब कभी इन नियमों द्वारा निर्धारित ब्लॉक संरक्षण उपलब्ध कराना या गाड़ियों तथा मनुष्यों की संरक्षा के हित में इन निर्देशों को मानना आवश्यक हो, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरप्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अधीन संदेश भेजकर ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैकया ब्लॉक फारवर्ड करेगा, दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से यह सुनिश्चित करने के बाद कि ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है, जिसके लिए वह पिछली गाड़ी की गाड़ी संख्या का मिलान करके सेक्शन का क्लियर होना सुनिश्चित करेगा.

(2) सभी डिस्पैच सिगनल वापस 'ऑन' कर दिए जाते हों.

(3) इस आशय की प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जानी चाहिए.

(4) इसके अलावा, जहां उपलब्ध हो, बज़र अलार्म स्विच 'ऑन' करने के लिए निर्धारित कॉलर्स डिस्पैच सिगनलों को ऑपरेट करने वाले बटन ऑन करेंगे.

132 ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग याअवरोधके लिए प्राधिकार.- ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय, लोको पायलट को नियम 103 के अनुसार शंटिंग के लिए एक प्राधिकार प्रदान किया जाएगा.

अध्याय VII

स्टेशनों का नियंत्रण और कार्य प्रणाली

133. कार्य प्रणाली के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी.-

(1) इन नियमों के अधीन या किसी विशेष निर्देश के द्वारा स्टेशन मास्टर उसे सौंपे गए कार्यों की व्यक्तिगत जिम्मेदारियों के निर्वहन के अलावा, अपनी पर्यवेक्षी क्षमता में कार्यों के लिए भी जिम्मेदार होगा, अर्थात् –

(क) स्थायी या अस्थायी रूप से तैनात रेलकर्मी से स्टेशन या स्टेशन की सीमा में अपने आदेशों के अधीन कुशलतापूर्वक ड्यूटी का निर्वाह कराने.

(ख) अपने स्टेशन पर अनुशासन बनाए रखेगा और ड्यूटी के प्रति लापरवाही के सभी मामलों की तत्काल बिना देरी अपने वरिष्ठों को रिपोर्ट करेगा, और

(ग) सुनिश्चित करेगा कि वह और उसके स्टेशन पर तैनात रेलकर्मी निर्धारित प्रशिक्षण प्राप्त करेगा और अपने कार्यों के निर्वहन के लिए अपेक्षित सक्षमता प्रमाण-पत्र प्राप्त करेगा.

(2) उसके आदेशों के अधीन नियुक्त रेलकर्मी स्टेशन पर कार्य करते समय उसके प्राधिकार और निर्देश में कार्य करेगा;

(3) स्टेशन मास्टरयह भी देखेगा और निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा -

(क) अपने अधीन प्रत्येक रेलकर्मी को सामान्य नियमों के अधिकृत अनुवाद की प्रति की आपूर्ति करने, जिसे नियम 3 के उपनियम (ग) की शर्तों के अनुरूप प्रति की आपूर्ति करना होगी.

(ख) स्टेशन के लिए लागू सहायक नियमों और स्टेशन संचालन नियमों की आपूर्ति करने और संबद्ध के बिनों और समपारों पर उनका वितरण.

(ग) शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों, यदि कोई हों, सहित लागू वर्किंग टाइम टेबल का वितरण और प्रदर्शन, इसके अलावा लाइनों की कार्य प्रणाली के संदर्भ में अन्य निर्देश और सूचनाएं.

(घ) पुस्तकें तैयार करना और उनका रखरखाव एवं उन की वापसी तथा संबंधित स्टाफ द्वारा उन्हें नियमित रूप से जमा करना.

(ड.) विशेष निर्देशों द्वारा उल्लिखित अवधि तक दस्तावेज़ के रिकार्डों को संरक्षित रखना तथा इन्हें वापिस करना.

(च) अधिकृत मुद्रित फार्मों की पर्याप्त आपूर्ति बनाए रखना.

(छ) गाड़ियों की कार्यप्रणालियों के संबंध में प्रेषित सभी संदेश, प्रस्थान का लिखित प्राधिकार निर्धारित फार्मों पर और स्याही से तैयार किया जाएगा, जिस पर प्रस्थान के लिए प्राधिकार देने वाले या उसे जारी करने वाले रेलकर्मी के हस्ताक्षर और मोहर लगी होगी, ऐसे संदेश या प्रस्थान के लिए लिखित प्राधिकार अग्रिम रूप से हस्ताक्षर करके तैयार नहीं किए जाएंगे.

(4) स्टेशन प्रभारी स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन का माह के दौरान आवधिक निरीक्षण करेगा जिसमें स्टेशन की कार्य प्रणाली के सभी पहलू शामिल किए जाएंगे और निरीक्षण में गाड़ी की कार्य प्रणाली के सभी पहलू,

संरक्षा और अन्य सुख-साधन और सुविधाएं, यदि कोई हों, शामिल होंगी. निरीक्षण यह ध्यान में रखकर किया जाएगा कि स्टेशन की कार्य प्रणाली के लिए लागू नियमों एवं वि नियमों का पालन किया जाता हो और जहां कहीं अपेक्षित हो स्टाफ का सक्षमता प्रमाण-पत्र वैध होता हो.

(5) स्टेशन मास्टर जांच करेगा कि गाड़ियों की कार्य प्रणाली और संरक्षा की सुविधा के लिए इन नियमों के अधीन उसे प्रदत्त या उसके कार्यालय में उपलब्ध कराए गए सभी उपकरण चालू हालत में हों, और उन्हें साफ-सुथरा रखा जाता हो और वह उनमें होनी वाली खराबियों की जानकारी तत्काल समुचित प्राधिकारी को देगा.

134. प्वाइंटों, सिगनलों और अन्य उपकरणों के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी.- स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा-

(1) (क)कि वह अपने स्टेशन पर ब्लॉक उपकरणों, पैनलों, प्वाइंटो, सिगनलों, अन्य सिगनलिंग उपकरणों या प्रणालियों और कर्षण इंस्टालेशन के संचलन के लिए तैनात रेलकर्मी के कर्तव्यों से भली-भांति परिचित होता हो और स्वयं आश्वस्त होगा कि वे अपनी ड्यूटी सही रूप से करते हों;

(ख) कि वह ऐसे रेलकर्मियों (जहां तैनात हों) का प्रभावी पर्यवेक्षण करता हो और अक्सर उनका पर्यवेक्षण कार्य का निरीक्षण करता हो, और

(ग) कि वे अपेक्षित प्रशिक्षण प्राप्त करते हों, अपेक्षित सक्षमता प्रमाण-पत्ररखते हों और उनके 30 लगातार दिन तक या अधिक समय तक अनुपस्थित रहने के बाद उन्हें कार्य के लिए चुने जाने पर आश्वासन रजिस्टर पर उनके साइन ऑन करने पर ही स्वतंत्र रूप से उन्हें कार्य करने की अनुमति दी जाती हो उन्होंने अपने कर्तव्यों, कार्य के नियमों सहित स्टेशन संचालन नियम को समझ लिया है.

(2) कि स्टेशन सीमा के भीतर प्वाइंट, सिगनल , समपार फाटक और अन्य सिगनलिंग उपकरण या प्रणालियां और कर्षण इंस्टालेशनऔर उसके स्टेशन की समस्त मशीनरी सही चालू हालत में हो और संबंधित रेलकर्मियो द्वारा उनका नियमित रखरखाव किया जा रहा हो. इनमें होने वाली किन्हीं खराबियों की जानकारी जिम्मेदार रेलकर्मियों, नियंत्रण कार्यालय और संबंधित अधिकारियों को देगा.

(3) स्टेशन मास्टरयाइस कार्य के लिए तैनात एक सक्षमरेलकर्मी के अलावा किसी भी रेलकर्मी को लाइन क्लियर देने के लिए नहीं कहा जाएगा या वह लाइन क्लियर या गाड़ी को बढ़ाने का प्राधिकार नहीं देगा.

(4) कि निर्धारित उपकरण साफ-सुथरे रखे जाते हों और स्टेशन पर आसानी से सुलभ हों तथा उनका रखरखाव भली-भांति किया जाता हो.

135. उपकरण तक पहुंचना और उनका संचालन.– केवल अधिकृत रेलकर्मी के अलावा किसी अन्य को सिगनलों, प्वाइंटों, विद्युतीय ब्लॉक कलपुर्जों या किसी अन्य पुर्जों या कलपुर्जों या संचार उपकरणों या सिरोपरि उपकरणों की फिटिंग या किसी गाड़ी और सामान्यतया रेलवे की कार्य प्रणाली से जुड़े किसी अन्य यंत्रों तक पहुंचने या संचालन करने की अनुमति नहीं दी जाएगी.

136. किसी अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी को लेना.- (1) (क) किसी स्टेशन पर गाड़ी को लेने का कार्य सामान्यतया एक सिगनल वाली लाइन पर किया जाएगा, जिस पर कोई बाधा न हो.

(ख) आपात मामले में जब कोई गाड़ी किसी अवरुद्ध लाइन पर ली जानी हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर -

(i) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी को लेने के लिए नियंत्रण करने वाले सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहते हों; और

(ii) सुनिश्चित करेगा कि वे सभी प्लाइंट, जिनसे होकर गाड़ी को गुजरना है, सही सेट किए जाते हों तथा फेसिंग प्वाइंट लॉक रहते हों.

(2) गाड़ी से अपेक्षित स्टॉप सिगनल पर रुक जाने के बाद, उसे अवरुद्ध लाइन पर लिया जा सकेगा, जिसके लिए -

(क) लोको पायलट को अधिकृत किया जाएगा कि वह कालिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' मानते हुए, जहां उपलब्ध हो, स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करे,या

(ख) लोको पायलट को अधिकृत किया जाएगा कि वह फॉर्म-5 में लिखित प्राधिकार मिलने की स्थिति में स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करे.

(3) लोको पायलटन्यूनतम पंद्रह किलो मीटर प्रतिघंटा की गति पर अवरुद्ध लाइन पर प्रवेश करेगा और अपनी गाड़ी को इस प्रकार नियंत्रित रखेगा कि किसी अवरोध से ठीक पहले या हाथ द्वारा खतरे का सिगनल

दिखाए जाने पर गाड़ी को रोक सके;

(4) स्टेशन मास्टर द्वारा तय किए गए सक्षम रेलकर्मी द्वारा अवरुद्ध स्थल से लगभग पैंतालीस मीटर की दूरी से हाथ का एक स्टॉप सिगनल दिखाया जाएगा ताकि लोको पायलट को यह संकेत मिल करे कि उसे अपनी गाड़ी को कहां रोकना आवश्यक होगा, और आवश्य होने पर वह उस स्थान तक पायलट को हाथ से संकेत देता रहेगा.

137. बिना- सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी को लेना.- (1) आपात स्थिति मेंयाविशेष निर्देश के अंतर्गत, यदि गाड़ी को बिना- सिगनल वाली लाइन पर लिया जाना हो, तो स्टेशन मास्टर -

(क) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी को सर्वप्रथम पहले स्टॉप सिगनल पर रोका जाता हो;

(ख) सुनिश्चित करेगा किजिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना हो, वह उस स्थान पर क्लियर हो, जहां गाड़ी को कर रुकना हो;

(ग) सुनिश्चित करेगा कि वे सभी प्वाइंट, जिनसे गाड़ी को गुजरना है सही सैट किए गए हों और फेसिंग प्वाइंट लॉक्ड हों; और

(घ) अधिकृत लोको पायलटजिसे फॉर्म-6 में लिखित प्राधिकार पर 'ऑन' स्थिति में स्टॉप सिगनल से गुजरना हो, तथा लोको पायलट को यह भी परामर्श देना कि उस की गाड़ी बिना- सिगनल वाली लाइन पर ली जा रही है;

(ड.) सुनिश्चित करेगा कि बिना- सिगनल वाली लाइन के मामले में, जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी हो, स्टॉप बोर्ड उपलब्ध नहीं कराए जाते, वहां गाड़ी प्राप्ति के लिए पहले फेसिंग प्वाइंट पर हाथ का सिगनल दिखाने के लिए एक सक्षम रेलकर्मी को तैनात किया जाता हो ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि गाड़ी का पिछला हिस्सा फाउलिंग मार्क से क्लियर है.

(2) बिना- सिगनल वाली लाइनपर प्रवेश के समय लोको पायलट, सावधानी से कम से कम पंद्रह किलोमीटर प्रतिघंटा की गति से गाड़ी को आगे बढ़ाएगा और किसी में वरोध से ठीक पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा तथा जिस लाइन पर गाड़ी ली जा रही हो, उसके स्टॉप बोर्ड या फाउलिंग मार्क से पहले अपनी गाड़ी रोक देगा, यदि कोई स्टॉप बोर्ड उपलब्ध नहीं हो तो तैनात रेलकर्मी नियम (137) के उपखंड (1) के खंड (ड) के अनुसार पीछे से हाथ के सिगनल का आदान-प्रदान करेगा.

(3) बिना- सिगनल वाली लाइन पर स्टॉप बोर्ड लगाना.-

(क) " स्टॉप " लिखे स्टॉप बोर्ड, जो लाल पृष्ठभूमि पर सफेद रंग से लिखा होगा, जो नॉन-रनिंग लाइनों पर या बिना इंटरलॉकिंग वाले यार्डों वाली लाइनों पर ऐसे स्थानों पर लगाए जाएंगे, जो फाउलिंग मार्क से उचित दूरी पर होंगे. साथ ही, " स्टॉप " लिखे बोर्ड के निचले हिस्से में क्लियर स्टेंडिंग लेंथ मीटर में लिखी जाएगी;

(ख) बिना सिगनल वाली लाइन पर लिए जाने वाली गाड़ी का लोको पायलट स्टॉप बोर्ड से ठीक पहले गाड़ी रोकेगा और तब तक आगे नहीं बढ़ेगा, जब तक इन नियमों में विहित तरीके से प्राधिकृत न किया गया हो.

138. बिना- सिगनल वाली लाइन या सामान्य प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान.– (1)(क)किसी गाड़ी का प्रस्थान सामान्यतया एक स्टार्टर सिगनल लिए एक सिगनल वाली लाइन से किया जाएगा.

(ख) यदि किसी गाड़ी को बिना सिगनल वाली लाइन या एक सामान्य स्टॉप सिगनल वाली लाइन से प्रस्थान कराने की आवश्यकता हो, तो लोको पायलट को एक प्राधिकार दिया जाएगा कि वह या तो एक सुरक्षित संदेश या फॉर्म-7 में लिखित प्राधिकार से अपनी गाड़ी आरंभ करेगा, जो कार्य प्रणाली में गाड़ी बढ़ाने के प्राधिकार के अतिरिक्त होगा.

(2) नियम 138 के उप-नियम (1) के खंड (ख) में उल्लिखित गाड़ी आरंभ करने तथा आगे बढ़ने की अनुमति तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक गाड़ी प्रस्थान वाले सभी प्वाइंट सही सैट न कर दिए जाते हों और फेसिंग प्वाइंट लॉक लॉक न कर दिए जाते हों.

139. गाड़ियों और वाहनों की शंटिंग का नियंत्रण.- (1) गाड़ियों या वाहनों की शंटिंग का पर्यवेक्षण ड्यूटी पर तैनातस्टेशन मास्टरया यार्ड मास्टर द्वारा किया जाएगा जो न केवल ऐसी लाइनों पर किया जाएगा, बल्कि इस तरीके से किया

जाएगा कि उसमें कोई जोखिम न हो.

(2) शंटिंगकार्यों का नियंत्रण या तो शंट सिगनल फिक्स करके या हाथ के सिगनल या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा मौखिक निर्देशों से किया जाएगा.

(3) जब कभी वाहनों या इंजनों की कपलिंग या अनकपलिंग की जानी या जहां लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए हाथ के सिगनलों का उपयोग अनिवार्य हो जाता हो, तो लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए शंटिंग कार्य, जहां तैनात हों, नियुक्त शंटिंग स्टाफ द्वारा या सहायक लोको पायलट द्वारा किया जाएगा.

(4) तथापि, लोको पायलट को पूरी तरह से सिगनलों को मौखिक रूप से बताए जाने पर निर्भर नहीं रहना चाहिए और उसे हमेशा सतर्क और सावधान रहना चाहिए.

(5) शंटिंग कार्यों के दौरान गति पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए जब तक कि अन्यथा विशेष निर्देशों द्वारा प्राधिकृत नहीं हो.

(6) **एक रनिंग लाइन पर प्रवेश करने या उसे क्रास करने के लिए अनुमति -** कोई भी लोको पायलटअपना लोकोमोटिवकिसी रनिंग लाइन पर या उसके पार लेकर तब तक नहीं जाएगा जब तक स्वयं यह संतुष्टि न कर ले कि सभी सही सिगनल 'ऑफ' कर दिए गए है और जहां कहीं निर्धारित हो हाथ के सिगनल दिखाए जाते हों.

140. समपार के नजदीक शंटिंग.– समपार के नजदीक या उसके आरपार शंटिंग का प्रभारी रेलकर्मी लोको पायलटको अपनी गाड़ी समपार से ले जाने की अनुमति देने से पूर्व, सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक बंद हो चुका है और सड़क यातायात के लिए बंद किया जा चुका है.

141. ढलान पर शंटिंग.- (1) जब किसी ढलान पर शंटिंग की जा रही हो तो शंटिंग प्रभारी रेलकर्मीसुनिश्चित करेगा कि नियम 147 के उपबंधों के अनुसार गाड़ियों से वाहनों को हटाते समय पर्याप्त संख्या में ब्रेक का उपयोग किया जाता हो और सभी सावधानियां बरती जाती हों.

(2) जैसा ऊपर उप-नियम (1) में उल्लेख है किसी स्टेशन पर ढलान पर शंटिंग स्थानीय परिस्थितियों के मद्देनजर आवश्यक पाए जाने पर स्टेशन संचालन नियम में निषेध या प्रतिबंधित की जा सकती है.

142. लूज़ शंटिंग.- (1)वाहनों परया ऐसे अन्य वाहनों पर या किसी ऐसे वाहन, जिसमें विशेष निर्देशों के अधीन कुछ वस्तुओं का लदान किया जाता है, पर स्टेंसिल लिखकर द्वारा या लेबल लगाकर 'लूज़ शंटिंग न की जाए' प्रदर्शित किया जाता है, की लूज़ शंटिंग या हम्प-शंटिंग नहीं की जानी चाहिएन ही उन वाहनों के द्वारा अन्य वाहनों की लूज़ शंटिंग भी नहीं की जानी चाहिए. ऐसे वाहनों और वस्तुओं की सूची समय-समय पर विशेष निर्देशों के अधीन विनिर्दिष्ट की जानी चाहिए.

(2) किसी भी वाहन को लूज़ शंट न किया जाए, जब तक कि इसके लिए कुशल हैंड ब्रेक की व्यवस्था न हो या वह ऐसे वाहन के साथ जोड़ा जाए जिसमें कुशल ब्रेक फिट हों, और आवश्यक होने पर जब तक एक सक्षम रेलकर्मी ब्रेक लगाने के लिए उपलब्ध न होता हो और अन्य वाहनों को लगने वाले धक्के से बचाया जा सके.

(3) रनिंग लाइनों यारनिंगलाइन से जुड़ने वाली लाइन पर लूज़शंटिंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए.

(4) ऐसी लाइनों पर वाहनों की लूज़शंटिंग की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जिन की ढलान या चार सौ में एकया स्टीपरहो, और खराब मौसम के दौरान दृश्यता कम होती हो.

143. वाहनों की फ्लाईशंटिंग.–किसी स्टेशन पर लूज शंट किए गए वाहन या वाहनों के समूह को एक के बाद एक प्वाइंटों को रिवर्स करके सबसे अगले वाहन या वाहनों के समूह को रास्ता बनाकर अगले वाहन या वाहनों के समूह को अन्य लाइनों के लिए डाइवर्ट करके विभिन्न लाइनों पर रखे जानेफ्लाईशंटिंग की अनुमति तभी दी जानी चाहिए, जब विशेष निर्देशों के अंतर्गत विशेषतया अनुमति दी जाती हो, और जहां अनुमति दी जाती हो वहां इस की शुरुआत तब तक नहीं की जाती हो, जब तक शंटिंग के ले जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा पर्याप्त उपाय और सावधानियां न बरत ली जाती हों ताकि वाहनों को धक्के के कारण एक-दूसरे से अनावश्यक भिड़ने से बचाया जा सके, और यह सुनिश्चित किया जा सके कि शंटिंग से वाहनों को बचाने का कारण नहीं बनती फलस्वरूप अन्य हो रहे या होने वाले संचालन कार्य रुक जाते हैं या जो जीवन या सम्पत्ति के लिए किसी तरीके से खतरा बन सकते हैं.

144. केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण के अधीन स्टेशनों पर गाड़ी संचालन और शंटिंग.- (1) केंद्रीय यातायात नियंत्रण के अंतर्गत किसी स्टेशन पर किसी भी गाड़ी का संचालन और शंटिंगकार्यकेंद्रीय यातायात नियंत्रण ऑपरेटर की अनुमति के बिना याजबकेंद्रीय यातायात नियंत्रणसंचालन कार्य न कर रहा हो तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना नहीं

किया जाएगा.

(2) गाड़ी संचालन औरशंटिंग कार्य के उद्देश्य से केंद्रीय यातायात नियंत्रणऑपरेटर, अपेक्षित होने पर, किसी स्टेशन पर यातायात के कार्य का स्थानीय नियंत्रण या किसी स्टेशन का एक भागस्टेशन मास्टरको सौंप सकता है, जो स्टेशन पर उसके बाद स्टेशन या स्टेशन के किसी भाग पर विशेष निर्देशों के अधीन उसे सौंपे गए स्थानीय नियंत्रण के अधीन स्टेशन पर गाड़ी संचालन और शंटिंग कार्यों के लिए जिम्मेदार होगा.

145. ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना किसी रनिंगलाइन पर किसी प्रकार अवरोध उत्पन्न नहीं करना.- (1) किसी भी परिस्थिति में और किसी भी तरीके से, कोई भी रेलकर्मीड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरयाविशेष निर्देशों के अधीन इस कार्य के लिए नामित किसी अन्यरेलकर्मी की पूर्व अनुमति प्राप्त किए बिना किसी रनिंग लाइन के लिए फाउलिंग या अवरोध का कारण नहीं बनेगा, जो यह देखेगा कि ऐसे संचालन कार्य करते समय यातायात की संरक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय किए जाते हों और जब तक अवरोध हटा नहीं लिया जाता सभी आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हों.

(2) जब किसी गाड़ी से कोई वाहन अलग करना और उसे रनिंगलाइन रखे जाना आवश्यक हो जाता हो, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरनियम 147 के अधीन निर्धारण अनुसार उसे सुरक्षित करेगा और स्टेशन संचालन नियमों में उल्लेखानुसार ऐसे अतिरिक्त पूर्वोपाय करेगा; वह अवरूद्ध लाइनों के प्वाइंटों के अपेक्षित बटनों पर स्टॉप कालर्स को तैनात/उपयोग करेगा और नियंत्रण कार्यालय को परामर्श देगा कि रनिंग लाइन से अवरोध उत्पन्न करने वाले वाहनों को शीघ्र हटाने के प्रबंध किए जाएं. जहां कहीं पैनल पर बजर उपलब्ध हो, वह थोड़े-थोड़े अंतराल पर बजर स्विच ऑन करेगा ताकि अवरोध की याद दिलाई जा सके. नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि उसके नियंत्रण में किसी स्टेशन की कोई भी रनिंग लाइन इंजन या किसी सहायता की मांग या स्टेशन मास्टर द्वारा मांगी गई किसी सहायता के चलते लंबे समय तक अवरुद्ध रहती हो.

(3) रेत का कोई ढेर या बंद डैड एंड किसी उद्देश्य से अवरोध उत्पन्न नहीं करेंगे, और लाइन के अवरुद्ध हो जाने पर, सिगनल 'ऑफ' करने के उद्देश्य से पर्याप्त दूरी के लिए इनका स्थानापन्न के रूप में उपयोग किया जा सकेगा.

146. किसी गाड़ी को एक अग्रिम स्थान पर ले जाना.- (1) एब्सॉल्यूट ब्लॉक कार्य प्रणाली में प्राधिकार की प्रतीक्षा में खड़ी किसी गाड़ी को प्रस्थान के लिए एडवांस स्टार्टर सिगनल पर नहीं बढ़ाना चाहिए, जब तक ट्रेक सर्किट एक्सल काउंटर या स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर के बीच इसी प्रकार का उपकरण उपलब्ध न कराया जाए ताकि किसी गाड़ी की उपस्थिति की एडवांस पोजिशन को दर्शाया जा सके.

(2) स्टेशनसेक्शन के भीतर ही किसी गाड़ी की शंटिंग के मामले में उप-नियम (1) का उपबंधलागू नहीं किया जाना चाहिए.

147. स्टेशनों पर वाहनों की सुरक्षा.- (1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि स्टेशनों पर खड़ेवाहनइस प्रकार लगाए और सुरक्षित के जाते हों कि वे नीचे विनिर्दिष्ट तरीके से अन्य लाइनों को बाधित नहीं करते हों और न कर सकते हों -

(क) वाहनोंको एकसाथ कपल किया जाना चाहिए और हैंड ब्रेकों का उपयोग किया जाना चाहिए, या

(ख) यदि ब्रेक कसे नहीं जा सकते हों, तो वाहनों को को चेन से कसकर सुरक्षित किया जाना चाहिए तथा वाहनों को पीछे खिसकने से बचाने के लिए ताला-चाबी और या लकड़ी के टुकड़े या गुटके या स्किड का उपयोग किया जाना चाहिए;

(2) जहां तक संभव हो, ऐसे वाहन उन लाइनों पर खड़े किए जाएं जो रनिंग लाइनों से पृथक हों;

(3) जब किसी गाड़ी से एक या अधिक वाहन अलग के जाते हों - (क)वाहनों को शंट करने के लिए जब गाड़ी का इंजन अलग किया जाता है, तो शंटिंग से लिए उपलब्ध सक्षम रेलकर्मीयाउस की अनुपस्थिति में इंजन का सहायकलोको पायलट सुनिश्चित करेगा किगाड़ी के उस बचे हिस्से के ब्रेक पर्याप्त रूप से संचालन की दृष्टि से सुरक्षित रहते हों, क्योंकि वे समीपवर्ती लाइन को अवरुद्ध कर सकते हैं;

(ख) वाहनों की अनकपलिंग से पूर्व इसके स्टेबल रहने की स्थिति में यह सुनिश्चितकिया जाएगा कि उन्हें नियम

147 के उप-नियम(1) के अनुसार सुरक्षित किया जाता हो;

(ग) जब अलग किए गए वाहन एक रनिंग लाइन पर खड़े जाते हैं, स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि लाइन पर स्थित प्वाइंटसैट होते हों और लाइन के साथ लॉक रहते हों और स्टॉप कॉलर अवरुद्ध लाइन की ओर वाले प्वाइंट और सिगनलों से संबद्ध बटनों के संचालन के उपयोग से बचते हैं.

(4) पूर्ण लोड के ठहराव के मामले में - (क)साठ डिब्बों वाले एक लोड में प्रत्येक ओर से न्यूनतम छ: वैगनों में सहायक लोको पायलटदवारा यातो ब्रेक लगाकर या दोनों ओर दो सेफ्टी चेन लगाकर पटरी से कसे जाएंगे तथा स्टेशन मास्टर द्वारा उन पर ताला लगाया जाएगा. साथ ही लकड़ी के कम से कम चार टुकड़ों/गुटकों को दो-दो की संख्या में सबसे बाहरी पहियों की नीचे लगाया जाएगा. यदि लोड में डिब्बों की संख्या साठ से अधिक हो तो इसे दो अलग लोड माना जाएगा.

(ख) वाहनों का ठहराया गया लोड कपल किया जाएगा. यदि, ठहरा हुआ लोड किसी कारणवश काटना हो और यदि गाड़ी लंबी हो तो प्रत्येक काटा गया हिस्सा एक सुरक्षा की दृष्टि से अलग लोड माना जाएगा;

(ग) एकरनिंगलाइन पर ठहराए गए लोड के संबंध में उप-नियम (2)(ग) के अनुसार कार्रवाई की जाएगी तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर टीएसआर में इस आशय की लाल स्टाही से टिप्पणी की जाएगी कि "लाइननंबर ..... " ब्लॉक है.

(घ) जिस रनिंगलाइनकाढलानएकमेंचार सौ से अधिक हो, उस पर एक पूरी गाड़ी ठहराई नहीं जाएगी.

(ड.) लोकोमोटिव को शट डाउन किए जाने से पहले लोकोमोटिव के साथ किसी गाड़ी या एकल इंजन को ठहराव दिए जाने के मामले में, लोको पायलट अलग से यह सुनिश्चित करेगा कि हैंड ब्रेक और पार्किंग ब्रेक सहित प्रत्येक दिए गए ब्रेक लगाए जाते हों और लकड़ी के गुटके लगाकर लोकोमोटिव को सुरक्षित किया जाता हो.

(5) यदि ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी को ठहराव दिया जाता है तो नियम 213 के क्रम में उस की सुरक्षा के अलावा जब लोकोमोटिव अलग किया जाना हो या शट डाउन किया जाना हो या गाड़ी का एक हिस्सा पीछे छूट गया हो या दुर्घटना के कारण ब्रेक की निरंतरता प्रभावित हो जाती हो तो उसके डिब्बों को भी सुरक्षित किया जाएगा.

148. वाहन को स्टेशनसीमा से बाहर साइडिंग में छोड़ना.–कोई भी रेलकर्मीकिसी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में नहीं छोड़ेगा, जब तक कि वाहनसभी रनिंग लाइनों से क्लियर खड़ा हो और जब तक इंटरलॉकिंग द्वारा आइजोलेशन के माध्यम से सुरक्षा प्रदान नहीं की जाती हो.

149. स्टेशन संचालन नियम.- सामान्य और सहायक नियमों के अलावा, प्रत्येकस्टेशन कास्टेशन संचालन नियमबनाएं जाएंगे जो कि विशेष निर्देशों के अधीन उसस्टेशनके लिए जारी होंगे. इनमें स्टेशन के ले-आउट और सिगनलिंग उपकरणों के अनुसार सामान्य के साथ-साथ असामान्य परिस्थितियों में गाड़ी के संचालन से संबंधित पूर्ण विवरण होना चाहिए.स्टेशन संचालन नियमनिरपवाद रूप से ले-आउट और सिगनलिंग उपकरणों या गाड़ी संचालन के पुर्जों या सिगनलिंग उपकरणों या किसी अभिनव कार्य की शुरुआत गाड़ी संचालन के लिए उपकरण की सुविधा या संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए किसी बदलाव की स्थिति में तत्काल अद्यतन किए जाने चाहिए.स्टेशन संचालन नियमों के प्रत्येक पृष्ठ पर स्टेशनकोड के साथ-साथ क्रम संख्या डालना जाना चाहिए. प्रत्येक पृष्ठ पर आद्याक्षर किया जाना चाहिए तथा अंतिम पृष्ठ पर, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त परिचालन तथा सिगनल विभाग के अधिकारियों द्वारा पूरे हस्ताक्षर किए जाने चाहिए. जिसके साथ उनके पदनाम के साथ पूरे हस्ताक्षर किए जाने चाहिए.

अध्याय VIII
रेलगाड़ियों की साधारण कार्य प्रणाली

क – गाड़ियों का समय और संचालन

150 मानक समय.- (1) स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारतीय मानक समय के अनुसार किया जाएगा।

(2) प्रत्येक कार्यस्थल और रेलकर्मी, जिस पर इन नियमों के अनुसार जिम्मेदारियां डाली गई हों, सुनिश्चित

करेगा कि दीवार घडी और हाथ घड़ियां भारतीय मानक समय के साथ मिलाकर रखा जाए।

151 गाड़ी के चालक-दल के लिए उपस्थिति का समय.- गाड़ी के चालक-दल का प्रत्येक सदस्य विशेष अनुदेशो द्वारा निधारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थिति होगा।

152 संचलन की दिशा- (1) जब तक विशेष अनुदेशो द्वारा अन्यथा निधारित नहीं किया गया है दौहरी लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बाई तरफ वाली लाइन पर चलेगी।

(2) जब दो या अधिक समानांतर लाइनें हों तो किस लाइन पर किस दिशा में गाडिया चलेगी या विशेष् अनुदेश द्वारा विहित किया जाएगा।

153 वर्किंग टाइम टेबल और मानक परिमापों की अनुसूची की आपूर्ति.- (1) प्रत्येक स्टेशन, गाड़ी के चालकदल के सभी सदस्यों, विद्युतीय मार्ग या निर्माण निरीक्षक, रेल पथ या निर्माण निरीक्षक या किसी भी अन्य रेलकर्मी, को जिसे अपने कार्य के दौरान वर्किंग टाइम टेबल की आवश्यकता है को लागू वर्किंग टाइम टेबल की एक प्रति उपलब्ध कराई जाएगी।

(2) तत्समय में लागू मानक आयामों की अनुसूची विद्युतीय मार्ग या निर्माण निरीक्षक, रेलपथ निरीक्षक यानि मार्ग निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक, और गाड़ी परीक्षक को उपलब्ध कराई जाएगी।

ख –गाड़ियों की गति

154 साधारणतया गति सीमाए.- (1) (क) रेलवे के हर सेक्शन में प्रत्येक गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार उस सेक्शन के लिए स्वीकृत गति सीमा के भीतर ही चलाई जाएगी।

(ख) किसी सेक्शन में अधिकतम स्वीकृत गति, स्थायी गति प्रतिबंध, अनुसुचित माल गाड़ियों की तय गति और चल स्टॉक की अधितकतम स्वीक़त गति का उल्लेख वर्किंग टाइम टेबल में किया जाएगा;

(ग) डीएफसी नेटवर्क पर काम करने वाले सभी लोको में वर्किंग स्पीडोमीटर लगा होगा. लोको पायलट सेक्शन के लिए स्वीकृत गति और अपनी गाड़ी की स्वीकृत अधिकतम गति, इनमें से जो भी कम हो, का पालन करेगा। यदि चालक केबिन में लगे सभी स्पीडो मीटर मार्ग में खराब हो जाते है, तो लोको पायलट अपनी गाड़ी की गति का अनुमान अपनी घड़ी, की सहायता से किलोमीटर पोस्ट और वर्किंग टाइम टेबल में दिए गए स्टेशनों के बीच लगने वाले समय से लगाएगा. स्पीडो मीटरके खराब होने के स्थिति में लोको पायलट गाड़ी की गति को अधिकतम अनुमेय गति के नब्वे प्रतिशत से अधिक नहीं बढ़ाएगा।

(2) लोको पायलट किसी भी स्थिति में गाड़ी की गति को अधिकतम अनुमेय गति से अधिक नहीं बढ़ाएगा और अपनी गाड़ी की गति वर्किंग टाइम टेबल के अनुसार नियमित और नियंत्रित करेगा जिससे के न तो उस की गति तेज हो और न समय की ही हानि हो और समस्त स्थायी और अस्थायी गति प्रतिबंधों का पालन करेगा।

(3) यदि लाइन पर मरम्मत कार्य के होने या किसी अवरोध के कारण गाड़ी को रोकना है या प्रतिबधित गति से गाड़ी चलाना है तो मरम्मत कार्य या अवरोध के बचाव के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी और लोको पाइलट, द्वारा नियम 242 में विर्निष्टि रूप से कार्रवाई की जाएगी।

155 सतर्कता आदेश.- (1) जब कभी, लाइन पर मरम्मत कार्य हो रहा है या किसी अन्य कारण से किसी लाइन के एक हिस्से पर विशेष सावधानी बरती जानी आवश्यक हो तो एक सतर्कता आदेशफार्म-8, जिसमें उक्त सावधानी बरते जाने वाले क्षेत्र के किलोमीटरों, सावधानी बरते जाने के कारण और किस गति पर गाड़ी चलेगी का उल्लेख होगा. यह सतर्कता आदेश उस स्थान से जहां सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रूकने के ठीक पहले वाले स्टेशन पर या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जाएगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निधारित किया गया है।

(2) नियम 155 के उपनियम (1) के उपबंध वहाँ लागू नहीं होगा जहा लगातार लंबे समय से मरम्मत चल रही है और स्थिर सिंगनल ऐसे स्थानों से पर्याप्त दूरी पर लगा दिए गए है और संबंधित रनिंग स्टाफ को इस संबंध में अधिसुचित कर दिया गया है और या वर्किंग टाइम टेबल में स्थायी गति प्रतिबंधों के रूप में सम्मलित किया गया हो।

(3) सतर्कता आदेश के लागू करने और रद्दकरण की जानकारी देने के तरीके .-

(क) नियम 155 के उप नियम (1) में विशेष सावधानियां बरते जाने के बारे में जब एक सक्षम रेलकर्मी को लगता है कि ये सावधानियां आवशयक हैं, तो वह स्वयं, जब वह स्टेशन मास्टर हो, तो संबंधित ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले ब्लॉक स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को संख्याकित लिखित संदेश के द्वारा सूचित करेगा कि किन किलोमीटरों के बीच उक्त सावधानियां बरते जाना आवश्यक है, उन सतर्कता लागू करना आवश्यक है ,उन सतर्कता आदेश के कारण क्या है, गाड़ी कितनी गति पर चलेगी और आवश्यकता अनुसार अन्य कोई जानकारी देगा;

परंतु आपात स्थितियों में विशेष सावधानियां लागू करने के लिए लिखित संदेश देना आवश्यक नहीं होगा यदि विशेष अनुदेश् द्वरा निंधारित सुरक्षित संचार माध्यम स्टेशन मास्टर और उक्त रेलकर्मी के बीच उपलब्ध है बाद में लिखित संदेश भेजा जाएगा।

(ख) जब कोई सक्षम रेलकर्मी यह पाता है कि पहले से बताई गई विशेष सतर्कता रद्द की जानी आवशयक हैं, तो वह गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले ब्लॉक स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरको संख्याकित एक लिखित संदेश के द्वारा अपने पिछले संदेश का हवाला देते हुए इस संबंध में सूचित करेगा।

परंतु जिसमें वह सामान्य कामकाज की जल्दी बहाली के लिए विशेष निर्देशों के अनुरुप सुरक्षित संचार माध्यमों के द्वारा सूचित करेगा जिसके बाद वह लिखित रूप में सतर्कता आदेश निरस्त करने के लिए अनुरोध करेगा।

(4) सतर्कता आदेश लागू करने के लिए स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.- (क) विशेष सावधानी लागू करने के लिए सूचना प्राप्त होने पर, उक्त जानकारी प्राप्त करने वालेड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा यह सूचना तुरंत प्रभावित ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को दी जाएगी. दोनों सतर्कता आदेश एकदम अगली गाड़ी को रोक कर जारी करेगें इसके बाद भी वे सभी आने वाली गाड़ियों को सतर्कता का आदेश जारी करना जारी रखेंगे जब तक कि नियंत्रक द्वारा यह सुनिश्चित ना हो जाएगी बाद में आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को नोटिस स्टेशन द्वारा सावधानता का आदेश जारी कर दिया गया हैं।

(ख) दूसरे छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करने के बाद उक्त जानकारी प्राप्त करने वाले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अनुमोदित संचार साधन द्वारा नोटिस स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और नियंत्रक और/ या सीटीसी ऑपरेटर को भी प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत भी सूचना देगा।

(5) सतर्कता आदेश रद्द करने के लिए स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.- विशेष सावधानियों को रद्द करने के लिए सूचना प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा उपरोक्त नियम 155 के उप-नियम (4) के अनुसार जिन्हें पहले सूचित किया गया था, को इस स्थिति की जानकारी देगा और सतर्कता आदेश को रद्द करने के संबंध में सूचना जारी करने के बाद स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना रोक देगा।

(6) सतर्कता आदेश जारी करने के संबंध में नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.-

सतर्कता आदेशजारी करने की सूचना प्राप्त होने पर, नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस की पावती देगा और प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से गुजरने वाली गाड़ी को, अपने स्टेशन से आगे जाने की तब तक अनुमति नहीं देगा, जब तक उस गाड़ी को सतर्कता आदेश जारी नहीं कर देता. वह प्रतिबंध् के पहले पडने वाले स्टेशन को सर्तकता आदेश जारी किये जाने वाले पहली गाड़ी का विवरण भी देगायदि कोइ सर्तकता आदेश लागू नहीं है तो भी नोटिस स्टेशन द्वारा निंधारित फार्म-9 में निल सर्तकता आदेश आवश्य जारी किया जाएगा।

(7) सतर्कता आदेश जारी करने के संबंध में स्टेशन से गाड़ी आरंभ होनी हो, उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के कर्तव्य.-

यदि किसी ऐसी स्टेशन से गाड़ी आरंभ हुई हो जो एक नोटिस स्टेशन नहीं हो तो वहां का स्टेशन मास्टर नियंत्रक या सीटीसी ऑपरेटर या पिछले नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से परामर्श करेगा और अगले नोटिस स्टेशन तक के लिए सतर्कता आदेश अगले नोटिस स्टेशन से भी प्राप्त किया जा सकता हैं।

(8) मार्ग में गाड़ी के चालक दल का बदलाव.- मार्ग में गाड़ी के चालक दल के बदलाव के मामले में गाड़ी का प्रभार लेने वाला लोको पायलट लाइन की स्थिति से अवगत होने के लिए अपनी गाड़ी से संबंधित सभी सतर्कता आदेश प्राप्त करेगा और गाड़ी का प्रभार छोड़ने वाले लोको पायलट को उस की पावती देगा।

(9) सतर्कता आदेश का विवरण और उसे तैयार करना.- (क) नियम 155 के उप-नियम (1) में उल्लिखित सतर्कता आदेश सफेद कागज़ पर नीली या काली स्याही से तैयार किया जाएगा या टाइप होगा या कंप्यूटर

द्वारा तैयार किया जाएगा जिसके फॉर्म के सबसे ऊपर "सतर्कता आदेश" मोटे अक्षरों में समुचित फोंट आकार में लिखा जाएगा जिससे ध्यान आकृष्ट हो सके और सतर्कता आदेश पर स्टेशन मास्टर के पूर्ण हस्ताक्षर के साथ मोहर भी लगी होगी;

(ख) सभी फॉर्मों पर क्रमानुसार संख्या अंकित होगी, जो मशीन द्वारा मुद्रित या कंप्यूटर द्वारा तैयार किए गए होंगे।

(ग) सतर्कता आदेश दो पन्नों में तैयार होंगे – जिनमें से एक लोको पायलट के लिए और दूसरा स्टेशन रिकार्ड के लिए होगा;

(घ) सतर्कता आदेश के पीछे प्रविष्टियां नहीं की जाएंगी यदि इसके लिए एक से अधिक फार्म या पृष्ठ उपयोग किए जाते हैं तो सतर्कता आदेश पर क्रम संख्या दी जाएगी;

(ड.) इसमें किलोमीटर, स्टेशन या स्टेशनों की बीच जहा सर्तकता आवश्यक है उसका कारण और गति जिस पर प्रतिबंधित क्षेत्र में गाड़ी चलेगी का उल्लेख भी होगा. केवल स्टेशन के कोड का इस्तेमाल करने के बजाए स्टेशन का पूरा नाम और इसका कोड भी लिखा जाएगा;

(च) जहां कहीं दो या दो से अधिक स्थानों पर गति प्रतिबंधों का पालन किया जाना हो, ऐसे सभी स्थानों का किलोमीटर, गाड़ी के संचालन की दिशा के भौगोलिक क्रम में इंगित किया जाना चाहिए और उस पर क्रमानुसार नंबर डाले जाने चाहिए;

(छ) प्रिंटिंग की गलती या ओवर राइटिंग के मामले में, एक नया आदेश तैयार किया जाएगा.

(10) **सतर्कता आदेश की सुपुर्दगी.-** (क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा एक सक्षम रेलकर्मी के माध्यम से गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश सौंपा जाएगा और रिकॉर्ड प्रति के प्रत्येक पृष्ठ पर लोको पायलट के हस्ताक्षर लिए जाएंगे कि उसने सतर्कता आदेश की एक पठनीय प्रति प्राप्त कर ली है;

परंतु जहां सतर्कता आदेश के विवरण की एक प्रति लोको पायलट के चालक केबिन में उसके सामने प्रदर्शित करने एवम केंद्रीकृत कार्यालय से इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के जरिए अध्यतन करने, लोको पायलट द्वारा चार्ज लेते समय एवम अध्यतन किये जाने पर प्रदर्शित सतर्कता आदेश की पावती देने की व्यवस्था हो वहॉ सतर्कता आदेश जारी करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर के बदले केंद्रीकृत कार्यालय में नामित अधिकारिक की होगी.

परंतु यह और कि यह प्रणाली न केवल लोको पायलट को सतर्कता आदेश देने के लिए सुविधा प्रदान करता है, बल्कि गाड़ी का चार्ज लेते समय और अद्यतन करते समय प्राप्ति स्वीकृति लेने का भी सुविधा प्रदान करता है।

(ख) जहा भी एके से अधिक कार्यरत इंजन लगे हो और अलग अलग लोको पायलट द्वारा चलाये जा रहे हो वहाँ प्रत्येक लोको पायलट को अलग अलग सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा एवम पावती ली जाएगी सिवाय शक्ति वितरण के ऐसे मामले में जहां सभी रेलइंजन सबसे आगे लगे इंजन के एक केबिन से चलाए जा रहे हो।

(11) सतर्कता आदेशों का रिकार्ड.-(क)उन सभी स्टेशनों पर जहां सतर्कता आदेश जारी किए जाते हैं, स्टेशन प्रबंधक वहां लागू किये गये समस्त गति प्रतिबंधों का उनके लागू करने और निरस्त करने के दिनांक के साथ, प्राधिकार, स्वरूप आदि रिकार्ड सतर्कता आदेश रजिस्टर में अध्यतन रखेगा और प्रत्येक सोमवार को वर्तमान में लागू सभी सतर्कता आदेश गाड़ी की दिशा के अनुसार में भौगोलिक क्रम में अग्रसारित करेगा

(ख) इस प्रकार के रिकॉर्ड अन्य कार्यालयों जैसे नियंत्रण कार्यालय, चालकदल बुकिंग कार्यालय में भी रखे जाएंगे, जहां इस संबंध में सूचना प्राप्त होती है।

(12) सतर्कता आदेश का संरक्षण.-, सतर्कता आदेश के रिकार्ड पन्ने विशेष अनुदेशों के अंतर्गत निर्धारित अवधि तक संरक्षित रखे जाएंगे।

156 **फेसिंग प्वाइंटों पर गति की सीमाएं.- (1)** नॉन-इंटरलॉक फेसिंग प्वाइंटों, टर्न आउट और क्रॉस-ओवर पर गाड़ियों की गति पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

(2) इंटरलॉक्ड टर्न आउट और क्रॉस-ओवर पर गाड़ियों की गति पचास किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, जब तक के विशेष प्रकार के टर्न आउट और क्रॉस-ओवर पर विशेष अनुदेशों के अनुरूप एक उच्चतर सीमा निर्धारित न हो।

(3) सीधी लाईन में इंटरलॉक्ड फेसिंग प्वाइंटों पर कोई गाड़ी उतनी ही गति से चलेगी, जितना इंटरलॉकिंग के मानकों द्वारा अनुमति दी जाती हो।

157 स्टेशनों से थ्रू जाते समय गति की सीमाएं.-

(1) इंटरलॉक्ड स्टेशन पर कोई भी गाड़ी मेन लाईन से पचास किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक गति से नहीं चलेगी जब तक कि वह लाइन काटों की सेटिंग या अन्य अनुमोदित साधनों के द्वारा अन्य लाइनों से पृथक नहीं कर दी गई हो और इंटरलॉकिंग द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता है कि यह स्थिति गाड़ी के निकल जाने तक बनी रहेगी।

(2) यदि गाड़ियों को स्टेशन पर बिना रूके ऐसी लाईन पर थ्रू जाने की अनुमति दी जाती है जिसका दूसरी लाईनों 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 ऐसे वाहन को नियम संख्या 147 के अनुसार ठीक तरह से सुरक्षित नहीं कर दिया गया है ऐसी सम्बन्ध लाईन पर नहीं रखा जाएगा जो रन थ्रु लाईन से पृथक नहीं की गयी है।

158 रेल इंजन पुशिंग - (1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रोपल्ड) वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा से बाहर नहीं धकेलेगा और ऐसा करते समय उस की गति पचीस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

परन्तु यह उप नियम ऐसी गाड़ी के लिए लागू नहीं होगा जिसका सबसे आगे वाला वाहन चालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशें के अधीन परिचालित किया जा सकता है

परन्तु यदि किसी गाड़ी के पीछे सहायक इंजन को जोडे बगैर अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उस पर यह उपनियम लागू नहीं होगा।

परन्तु यह और भी कि आपात स्थिति को छोडकर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर निर्वात वात ब्रेक नहीं लगे है स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेली जायेगी

परन्तु यह और कि गश्ती गाड़ी या खेज गाड़ी सर्च लाईट स्पेशल को जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं, अधिक से अधिक चालीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है।

(2) जब रात्रि में या धुंध कोहरे या तुफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है तो कोई गाड़ी इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो सबसे अगले वाहन पर निर्धारित लाइट या मार्कर लाइट लगी होनी चाहिए।

(3) जब रेल इंजन एक लोड को धकेलता है और सबसे पीछे लगा होता है तो, इस पर एक टेल लैम्प या टेल बोर्ड या इसके समकक्ष उपकरण लगा होना चाहिए।

(4) यदि किसी कारणवश किसी गाड़ी को उसी के रेल इंजन से धकेलकर पिछले स्टेशन में वापस लाना हो.- (i) तो सबसे पहले लोको पायलट को संचार के अनुमोदित साधनों के द्वारा स्टेशन मास्टर से अनुमति प्राप्त करनी होगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि प्रभावित गाड़ी के पीछे ब्लॉक सेक्शन में कोई अवरोध नहीं हैं रिवर्सल की अनुमति देगा।

(ii) लोको पायलट किसी गाड़ी को वापस लाते समय अपनी गाड़ी को ऐसे स्थान पर रोकेगा जहां अंतिम वाहन पूर्ण ब्लॉक पद्धति दोहरी लाईन में विपरीत दिशा के प्रथम रोक सिगनल और पूर्ण पद्धति इकहरी लाईन में प्रथम रोक सिगनल या स्वचालित ब्लॉक पद्धति के मामले में विपरीत दिशा के सेमी ऑटोमेटिकया मैनुअल सिगनल और इकहरी लाईन स्वचालित ब्लॉक पद्धति में प्रथम रोक सिगनल के निकट हो। दृष्टि साफ रहने पर भी गाड़ी की गति पचीस किलामीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी और गाड़ी को सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल दिखाकर पायलट करके स्टेशन लाया जाएगा

(iii) स्टेशन मास्टर उपर्युक्त खंड (ii) के अनुसार गाड़ी के ठहराव वाले स्थान से हैंड सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा।

(iv) **(क)** जहां तक संभव हो, हैंड सिगनल दिखाने वाला व्यक्ति संचार के अनुमोदित साधनों से लोको पायलट का बराबर मार्गदर्शन करता रहेगा, जिस दौरान वह सबसे पिछले डिब्बे की स्थिति और समपार फाटक की स्थिति या पीछे, यदि कोई अवरोध हो, की जानकारी देता रहेगा और (ख) यदि दृश्यता स्पष्ट नहीं हो तो सहायक लोको पायलट पैदल चलकर हाथ सिगनल से गाड़ी को

उस स्थान तक पायलट करेगा जिस स्थान तक खंड (iii) के अनुसार स्टेशन स्टाफ तैनात किया गया है, इस दौरान गाड़ी की गति आठ किलोमीटर से अधिक नहीं होगी।

(v) लोको पायलट समपार फाटक के निकट पहुँचते समय और समपार फाटक से गुजरते समय बार-बार सीटी बजाकर सड़क यातायात को चेतावनी देगा सहायक लोको पायलट पीछे की ओर बराबर नज़र रखेगा और विशेष परिस्थिति में गाड़ी को रोकने के उपाय करेगा। लोको पायलट और स्टेशन मास्टर संचार के अनुमोदित साधनों के माध्यम से एक दूसरे को गाड़ी के संबंध में जानकारी देगें।

ग– गाड़ियों के उपकरण और गाड़ी के चालक दल

159. "रेलवे इमरजेंसी अलर्ट" अलार्म.–विशेष अनुदेश द्वारा अनुमत किसी आपात स्थिति को छोडकर कोई भी गाड़ी मोबाइल ट्रेन रेडियों कम्यूनिकेशन सिस्टम के मोबाइल रेडियों के बिना काम नहीं करेगी, जो या तो लोको कैब में इंस्टाल किया जाएगा या लोको पायलट के पास उपलबध रहेगा ताकि वह रेलवे आपातकाल कॉल प्राप्त कर सकें और भेज सके।

160. एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री).- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमत किसी आपात स्थिति को छोडकर किसी गाड़ी को तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि रेल इंजन के चालक केविन में कम्यूनिकेशन डिस्प्ले यूनिट और वाहन के अंतिम भाग में कपलर पर एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री का सेंस एंड ब्रेक यूनिट सिस्टम नहीं लगा दिया गया हो।

(2) स्टाफ को यह बताने के लिए कि गाड़ी पूर्ण रूप में है, उसके अंतिम डिब्बे पर पीछे लाल रेट्रो-रिफ्लेक्टिव पेंट से रंगा सेंस और ब्रेक यूनिट सिस्टम होगा जिस पर एक चमकता लाल लैम्प लगा होगा, जो दिन और रात दोनों समय जला रहेगा।

(3) पीछे की ओर से उसी लाइन या समीपवर्ती लाइनों पर आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सचेत करने के लिए सेंस और ब्रेक यूनिट के साथ एक अम्बर फ्लेशर लाइट भी होगी जिसे लोको पायलट द्वारा स्विच 'ऑन' या स्विच 'ऑफ' किया जा सकेगा। साथ ही, अम्बर फ्लेशर लाइट का डिजाइन ऐसा होगा कि गाड़ी के विखंडन की स्थिति में यह स्वतः स्विच 'ऑन' हो जाएगा।

परंतु और इस नियम का यह प्रावधान रेल कारों या एकल रेल इंजन या कपल किए गए इंजनों पर लागू नहीं होगा.

161. हेड लाइट, मार्कर लाइट, फ्लेशर लाइट और स्पीडोमीटर.-(1) किसी भी गाड़ी से रात्रि के दौरान या खराब मौसम के दौरान या लंबी सुरंगों में तब तक काम नहीं लिया जाएगा, जब तक उसके रेल इंजन पर आगे एक अनुमोदित डिजाइन की बिजली की हेडलाइट, दो सफेद मार्कर लाइटें, सामने ऊपर की ओर एक फ्लेशर लाइट; और लाइट के चले जाने पर उपयोग हेतु पिछले हिस्से में दो लाल मार्कर लाइटें न लगी हो।

(2) स्टेशन और यार्डों में विशेष रूप से शंटिंग के लिए लगे एक रेल इंजन पर रात्रि के दौरान या खराब मौसम के दौरान कम दृश्यता की स्थिति में विशेष निर्देशों के अनुसार हेड लाइटें लगी होनी चाहिए और उसके अगले और पिछले हिस्सों में दो लाल मार्कर लाइटें लगी होनी चाहिए।

(3) बिजली की हेड लाइट के लिए एक स्विच फिट होना चाहिए ताकि प्रकाश को कम किया जा सके और उसका प्रकाश तब कम हो जाएगा,-

(क) जब गाड़ी किसी स्टेशन पर रु की हुई होगी;

(ख) जब गाड़ी दोहरी या मल्टीपल ट्रेक पर किसी विपरीत दिशा से आ रही गाड़ी की ओर बढ़ती है; और

(ग) ऐसे किन्हीं अन्य अवसरों पर जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हों।

(4) यदि बिजली की हेड लाइटमार्ग में बंद हो जाती है या आपात स्थिति में किसी गाड़ी को बिना हेडलाइट के काम करना पड़ जाए तो रेल इंजन में, जैसा नियम 161 के उप-नियम (1) उल्लिखित है, बिजली की दो सफेद मार्कर लाइटें जल जाएंगी, जो गाड़ी के चलने की दिशा में रोशनी करेंगी और उस समय अपनी लोकेशन पर पहुंचने के लिए गाड़ी की गति पचास किलोमीटर प्रति घंटा या सेक्शन में लागू सबसे कड़े गति प्रतिबंध, इनमें सेजो भी कम हो, से अधिक नहीं होनी चाहिए ताकि लोकेशन पर पहुंचकर या तो उसे ठीक किया जा सके या एक राहत रेल इंजन उपलब्ध कराया जा सके।

(5) यदि हेड लाइट, मार्कर लाइटें और फ्लेशर लाइटें खराब हों तो रेल इंजन को शेड से बाहर नहीं निकाला जाएगा. यदि फ्लेशर लाइट मार्ग में खराब हो जाती है तो लोको पायलट उसके सुधार हेतु या एक राहत रेल इंजन उपलब्ध कराने के लिए नियंत्रक को सूचित करेगा।

लोकेशन पर पहुंचने से पहले इस बीच जहां गाड़ी किसी दुर्घटनावश या किसी अन्य कारणवश गाड़ी के बढ़ने की दिशा में खतरे का सिगनल दिखाने पर रोके जाने पर उस खराबी को यदि ठीक किया जा सकता हो तो वह विपरीत दिशा में किसी गाड़ी के अपने नजदीक आने तक बार-बार रेलइंजन की हेडलाइट को स्विच 'ऑन' या स्विच 'ऑफ', करने के अलावा अनुमोदित संचार माध्यमों के उपयोग से उस समीप आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी भी देता रहेगा।

(6) यदि स्पीडो मीटर/ रिकॉर्ड रखराव स्थिति में हों तो रेल इंजन को शेड से बाहर नहीं निकाला जाएगा. यदि स्पीडो मीटर या रिकॉर्डर गाड़ी के चलने के दौरान खराब हो जाते हों, तो लोको पायलट को या तो एक अंतराल पर विद्युतीकृत क्षेत्र से गुजरने वाली पोस्टों की संख्या के अनुसार या अन्यथा उसे उस सेक्शन की अधिकतम अनुमत गति से नव्वे प्रतिशत से अधिक गति, इनमें जो भी कम हो, पर गाड़ी नहीं चलानी चाहिए।

162. टेल बोर्ड या टेल लैम्प.-

(1) स्टाफ को यह संकेत देने के लिए कि गाड़ी पूर्ण अवस्था में है, उसके अंतिम डिब्बे पर पीछे की ओर स्पष्ट तौर पर निम्नानुसार फिक्स होने चाहिए,-

(क) एक लाल रेट्रो-रिफ्लेक्टिव पेंट हुआ सेंस एंड ब्रेक यूनिट जिसके पीछे एक फ्लेशिंग लाल लैम्प हो, जो नियम 160 के उप नियम (2) के अनुसार दिन और रात्रि दोनों समय जलता हो, या

(ख) (i) दिन के समय, अनुमोदित डिजाइन का एक टेल बोर्ड या लाल रंग से रंगा एक टेल लैम्प, जिसे बुझाया जा सके, या

(ii) रात्रि के समय, साथ ही घने, कोहरे वाले या खराब मौसम में दिन के समय कम दृश्यता के समय, अनुमोदित डिजाइन का लाल रंग का एक फ्लेशिंग टेल लैम्प;

(ग) ऐसा कोई अन्य उपकरण, जो विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हो।

(2) अंतिम वाहन संकेतक के रूप में एक लाल झंडी के साथ गाड़ियों की कार्य प्रणाली .- खुली हुई गाड़ी के अगले हिस्से के मामले के बजाय, ब्लॉक सेक्शन में कोई भी गाड़ी जैसा कि इन नियमों में निर्धारित है, टेल बोर्ड या टेल लैम्प के बिना कार्य नहीं करेगी. केवल आपात स्थिति में और विशेष निर्देशों के अनुसार प्रत्येक मामले में गाड़ियों में टेल बोर्ड या बुझे हुए टेल लैंप की कार्य प्रणाली के बजाय एक लाल झंडी का उपयोग किया जाएगा जो एक अंतिम वाहन संकेतक के रूप में कार्य करता है।

(3) एक रेल इंजन या कपल किए गए एकल रेल इंजन के मामले में, दिन के समय एक लाल झंडी औररात्रि के समय लाल जली हुई मार्कर लाइट (लाल स्लाइड से कवर करने के बाद) अंतिम वाहनों का संकेत देंगे।

163. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट के उपकरण.-

(1) लोको पायलट के उपकरण – प्रत्येक लोको पायलट गाड़ी में ड्यूटी के समय अपने पास निम्नलिखित उपकरण रखेगा,-

(क) इन नियमों की एक प्रति या उसके वे भाग, जो उसे नियम 3 के अंतर्गत उपलब्ध कराए जाते हैं;

(ख) वर्किंग टाइम टेबल और समस्त शुद्धि पत्रों और परिशिष्ट, यदि कोई हों, की एक प्रति, जो उस सेक्शन के लिए लागू हों जहां गाड़ी संचालित होती है;

(ग) टॉर्च सह तिरंगा हैंड सिगनल लैम्प (एकदम सफेद, चम की ला लाल और हरा);

(घ) लकड़ी पर लगी दो लाल झंडिया और एक हरी झंडी;

(ड.) जब तक रेल इंजन उपकरण का हिस्सा न बने, मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का मोबाइल रेडियो;

(च) एक पोर्टेबल अम्बर फ्लेशर लाइट;

(छ) जब तक रेल इंजन उपकरण का हिस्सा न बने, संचार के सुरक्षित माध्यमों के नेटवर्क वाला हैंड सेट;

(ज) औजार के रूप में एक जोड़ी चश्मे और एक घड़ी;

(झ) जहां आवश्यक हों, "लाइन क्लियर टिकट" और "खतरे की स्थिति में सिगनल से गुजरना" के खाली फार्म ताकि संचार के सुरक्षित माध्यमों पर प्राधिकार प्राप्त किया जा सके.

(ण) ऐसी अन्य वस्तुएं, जो इस कार्य के लिए रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाती हों.

(2) यदि किसी लोको पायलट के पास नियम 163 के उप-नियम (1) में उल्लिखित वस्तुएं नहीं होती, तो वह अपने वरिष्ठों को इस आशय की जानकारी देगा, जो कमियों को दूर करेंगे।

(3) **सहायक लोको पायलट के उपकरण –** प्रत्येक सहायक लोको पायलट ड्यूटी के दौरान अपने गाड़ी में निम्नलिखित उपकरण रखेगा,-

(क) इन नियमों की एक प्रति या उसके वे भाग, जो उसे नियम 3 के अंतर्गत उपलब्ध कराए जाते हैं;

(ख) वर्किंग टाइम टेबल और समस्त शुद्धि पत्रों और परिशिष्ट, यदि कोई हों, की एक प्रति, जो उस सेक्शन के लिए लागू हों जहां गाड़ी संचालित होती है;

(ग) टॉर्च सह तिरंगा हैंड सिगनल लैम्प (एकदम सफेद, चम की ला लाल और हरा);

(घ) लकड़ी पर लगी दो लाल झंडिया और एक हरी झंडी;

(ड.) जब तक रेल इंजन उपकरण का हिस्सा न बने, संचार के सुरक्षित माध्यमों नेटवर्क वाला हैंडसेट;

(च) औजार के रूप में एक जोड़ी चश्मे और एक घड़ी;

(छ) ऐसी अन्य वस्तुएं, जो इस कार्य के लिए रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाती हों।

(4) यदि किसी सहायक लोको पायलट के पास नियम 163 के उप-नियम (3) में उल्लिखित वस्तुएं नहीं होती, तो वह अपने वरिष्ठों को इस आशय की जानकारी देगा, जो कमियों को दूर करेंगे।

164. रेल इंजन उपकरण- प्रत्येक रेल इंजन में निम्नलिखित वस्तुएं होंगी.-

(1) मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का एक कैब रेडियो.

टिप्पण : जहां रेल इंजन उपकरण के रूप में मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडियो उपलब्ध नहीं हो, वहां लोको पायलट को मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का एक ऑपरेशनल रेडियो उपलब्ध कराया जाएगा.

(2) अनुमोदित डिजाइन के अग्नि शामक, स्किड और अन्य एसेसरीज, जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हो।

(3) जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार छूट न दी जाती हो, जैसा सेक्शन के लिए निर्धारित हों, ऑन बोर्ड संरक्षा उपकरण।

165. चालू रेल इंजन में तैनाती.-(1) कोई भी चालू रेल इंजन तब तक रनिंग लाइन पर अनुमत नहीं होगा, सिवायजब तक अन्यथा विशेष निर्देशों द्वारा लोको पायलट के साथ-साथ सहायक लोको पायलट तैनात न हों।

(2) नियम 163 के उप-नियम (3) के प्रावधान की शर्त पर, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट या हर तरह से पूर्णतया प्रशिक्षित एक रेल कर्मी के अलावा, किसी भी व्यक्ति को किसी रनिंग लाइन पर रेल इंजन चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(3) यदि कोई लोको पायलट या सहायक लोको पायलट असक्षम हो जाता है, तो नियंत्रक और स्टेशन का स्टेशन मास्टर को अग्रिम रूप से संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा राहत की व्यवस्था करने के लिए जानकारी देंगे और गाड़ी को लोको पायलट या पूर्ण प्रशिक्षित सहायक लोको पायलट द्वारा सावधानी पूर्वक अगले स्टेशन तक संचालित किया जाएगा।

(4) गाड़ी के किसी भी चालकदल कर्मी की असक्षमता के बारे में जानकारी मिलने पर, जैसा आवश्यक हो, नियंत्रक द्वारा किसी निकटवर्ती स्टेशन से राहत चालकदल और डाक्टरी सहायता की व्यवस्था की जाएगी।

166. रेलगाड़ी को चलाना.- (1) लोको पायलट और सहायक लोको पायलट स्वयं को गाड़ी की कार्य प्रणाली , सिगनलों की लोकशनों और अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अवगत रखेंगे जो किसी सेक्शन या रेलवे के उन सेक्शनों पर गाड़ियों के संचालन को प्रभावित करते हों, जिन पर उन्हें काम करना होता है और यदि वे रेलवे के किसी ऐसे भाग से परिचित नहीं होते जिन पर उन्हें काम करना हो, तो वे किसी प्रशिक्षित रेलकर्मी की सहायता लेंगे, जो जानकारी उपलब्ध कराने में उन की सहायता करेगा।

(2) (क) गाड़ी को निरपवाद रूप से अग्रणी रेल इंजन के सामने वाले कंपार्टमेंट से चलाया जाएगा.

(ख) यदि अगले कम्पार्टमेंट का ड्राइविंग उपकरण खराब हो जाता है तो गाड़ी को पिछले कम्पार्टमेंट से विशेष निर्देशों के अनुसार प्रतिबंधित गति से चलाया जा सकता है और एक सक्षम रेलकर्मी अगले कम्पार्टमेंट में यात्रा करते हुए इन नियमों के अनुसार हैंड सिगनल दिखाएगा।

(3) (क) किसी भी रेलकर्मी कोरनिंग लाइन के किसी हिस्से में गाड़ी चलाने या लोको पायलट के रूप में काम करने की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि वह चालन कार्य में पूरी तरह दक्ष न हो और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी सक्षमता प्रमाणपत्र न हो।

(ख) इस नियम के कड़े अनुपालन के लिए जिम्मेदारी का निर्धारण संबंधित रेल प्रशासन द्वारा किया जाएगा।

167. रेल इंजन पर चढ़ना.-(क) जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार अनुमति न हो, लोको चालकदल के सिवाय अन्य किसी भी रेलकर्मी को रेलइंजन पर चढ़ने के लिए अधिकृत नहीं किया जाएगा।

(ख) जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार अधिकृत न किया जाए कोई भी अनधिकृत व्यक्ति किसी उपकरण से छेड़छाड़ नहीं कर सकेगा।

168. एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री की अनुपस्थिति में गाड़ियों की कार्य प्रणाली .- जब किसी गाड़ी का एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना अपरिहार्य रूप से काम करना आवश्यक हो जाए तो इसे विशेष निर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

169. किसी गाड़ी के पिछले हिस्से में अम्बर फ्लेशर लाइटके बिना गाड़ियों की कार्य प्रणाली .- जब किसी गाड़ी के पिछले हिस्से में अम्बर फ्लेशर लाइट दिखाने के प्रावधान के बिना अपरिहार्य रूप से काम करना आवश्यक हो जाए तो इसे विशेष निर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

गाड़ी में ब्रेकयान की अवस्थिति– जब किसी गाड़ी में कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो काम कर रहा हो किंतु वह एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना काम कर रही हो, तो गाड़ी के पिछले हिस्से में एक ब्रेकयान लगाया जाएगा जिसमें गार्ड यात्रा करेगा और ब्रेकयान के कार्य संपन्न करेगा, परंतु उस ब्रेकयान के पीछ कोई आरक्षित सवारी डिब्बा या अन्य वाहन लगाया जा सकता है।

170. मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम के कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो के बिना गाड़ी की कार्य प्रणाली .- 'जब मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम के कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो' के बिना किसी गाड़ी का अपरिहार्य रूप से काम करना आवश्यक हो जाए तो इसे विशेष निर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

(क) ब्रेकयान में सक्षम रेलकर्मी का गार्ड के रूप में काम करेंगे.-

(1) सिवाय उस स्थिति के जब मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो और एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री सिस्टम के साथ गाड़ी काम करती है या जब उनमें से कोई भी उपलब्ध नहीं कराया जाता है या आपात स्थिति में, प्रत्येक चलती गाड़ी में गार्ड के रूप में कार्य करने वाले एक सक्षम रेलकर्मी के साथ इन की व्यवस्था की जाएगी।

(2) एक चलती गाड़ी में गार्ड ब्रेकयान में या हैंड ब्रेक वाले वाहन में यात्रा करेगा, सिवाय -

(क) किसी आपात स्थिति में, या

(ख) जैसा इन नियमों के अधीन अनुमति है।

(3) जब कोई गाड़ी गार्ड के बिना चलाई जाती है तो वह ड्यूटी लोको पायलट द्वारा निष्पादित की जाएगी, जो विशेष निर्देशों के अनुसार उसे सौंपी जाएंगी।

(4) गार्ड के उपकरण,-(क) जब किसी गाड़ी के ब्रेकयान में यात्रा करते हुए गार्ड अपनी ड्यूटी करता है तो नियम 163 में सूचीबद्ध उपकरणों के साथ वह अपने साथ निम्नलिखित उपकरण भी रखेगा -

(झ) एक लाल टेल बोर्ड,

(ii) एक लालटेल लैम्प,

(iii) एडॉप्टर के साथ अलग लिया जा सकने वाला एयर प्रेशर गेज़,

(iv) जब मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो उपलब्ध हो किंतु एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री न हो, तो एक अम्बर फ्लेशर लाइट,

(v) जब 'मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडियो या ऑपरेशनल रेडियो' उपलब्ध नहीं हो, तो

डेटोनेटर्स की पर्याप्त आपूर्ति; और

(vi) इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित ऐसी अन्य वस्तुएं।

(ख) यदि गार्ड नियम 170 के उप-नियम (1) में उल्लिखित किसी वस्तु को अपने पास नहीं रखता है तो वह इस तथ्य की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ को देगा जो इस कमी को दूर करेगा.

(5) ऐसे सक्षम रेलकर्मी जिन्हें डेटोनेटर्स और उनके उपयोग की सही जानकारी है, को ही गार्ड का कार्य सौंपा जाएगा और वह इनके तत्काल उपयोग के लिए इन्हें अपने पास रखेगा.

171. कपलिंग.– ऐसा कोई वाहन जिसमें या अनुमोदित पैटर्न का कपलिंग फिट नहीं है किसी भी गाड़ी में नहीं जोडा जाएगा.

घ – वाहन और क्रेनें

172. क्रेन.- (1) गाड़ियों को ट्रेवलिंग क्रेन से जोड़ना,-

(क) किसी भी गाड़ी में तब तक कोई ट्रेवलिंग क्रेन से नहीं जोड़ी जाएगी, जब तक वह अधिकृत रेलकर्मी द्वारा समयक रूप से प्रमाणित की गई हो और वह समुचित रनिंग कंडीशन में हो, आवश्यक होने पर एक उसी गार्ड यान को प्राथमिकता देते हुए रेल इंजन के आगे लगाया जाएगा,

(ख) सभी स्थायी और अस्थायी प्रतिबंध लागू होने की दशा में क्रेन की गति या तो सेक्शनल गति या उस क्रेन की अधिकतम अनुमत गति, जो भी कम हो, के अनुसार प्रतिबंधित की जाएगी.

(2) विद्युत कर्षण पर क्रेन का कार्य.–जिस लाइन पर या विद्युत कर्षण हो उस की समीपवर्ती लाइन पर तब तक कोई क्रेन कार्य नहीं करेगी, जब तक उस शिरोपरि उपस्कर को बंद न कर दिया जाए और ओएचई स्टाफ द्वारा उस की अर्थिंग न कर दी गई हो और क्रेन की पाल की मूवमेंट को सावधानी से नियंत्रित किया गया हो ताकि ओएचई कर्षण खराब न हो; और नियम 265 के अनुरूप अन्य सावधानियां रखी जाएगी.

(3) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना या तब तक ट्रेन का कार्य शुरु या आगे नहीं बढाया जाएगा और जब तक अवरुद्ध लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं कर दी जाती.

(क) क्रेन पर्यवेक्षक, कार्य की प्रकृति, जिस लाइन पर क्रेन खडी है और अन्य लाइन या लाइने, यदि कोई है, जो कार्य होने की अवधि के दौरान अवरूद्ध होंगी और कार्य पूरा होने का समय, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखबद्ध करके अधिसूचित करेगा.

(ख) स्टेशन सेक्शन में क्रेन के कार्य के मामले में जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया हो, उन्हें सिगनल 'ऑफ' लेने या गाड़ी के कार्य या शंटिंग के उद्देश्य से 'अवरुद्ध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनों को उन लाइनों के प्वाइंटों और संबद्ध प्वाइंट स्विचों या बटनों को सैट करके संरक्षित किया जाएगा. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा,

(ग) ब्लॉक सेक्शन में क्रेन के कार्य के मामले में,-(i) क्रेन को स्टेशन के पिछले हिस्से से तभी डिस्पैच किया जाएगा जब नियम 103 के अनुसार शंटिंग या अवरोध के लिए आवश्यक प्राधिकार के साथ ब्लॉक सेक्शन के ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड किया जाता हो और अपेक्षित सतर्कता आदेश दिए गए हो;

(ii) यदि कार्य के लिए यह आवश्यक हो कि भारतीय रेलवे की लाइनों सहित किसी समीपवर्ती लाइनों पर गाड़ियों को रोका जाए, तो उनके लिए पर्यवेक्षक द्वारा ब्लॉक किया जाएगा और क्रेन को डिस्पैच करने वाले भारतीय रेलवे के स्टेशन मास्टर सहित स्टेशन मास्टर द्वारा प्रभावित सेक्शन को भी ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड किया जाएगा;

(iii) यदि कार्य में क्रेन के ऑपरेशन के दौरान जब क्रेन की जिब को उठाया जाता हो, समीपवर्ती लाइनों का बंद किया जाना शामिल हो तो क्रेन का ऑपरेशन रोककर गाड़ियों को गुजारा जा सकता है, इस संबंध में नियम 242 के अनुसार पर्यवेक्षक सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा और सेक्शन की ओर बढ़ने वाले लोको पायलट को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(घ) जब कोई क्रेन कार्यरत हो, तो प्रभारी पर्यवेक्षक यह देखेगा कि समीपवर्ती लाइनें, जिनके लिए ब्लॉक नहीं लिया गया हो, उन्हें किसी भी स्थिति में बंद न किया जाता हो, और

(ङ.) क्रेन का कार्य समाप्त हो जाने के बाद, क्रेन पर्यवेक्षक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सहित भारतीय रेलवे केस्टेशन मास्टर को इस आशय की एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक की गईया गंदी की गई लाइनों पर कोई अवरोध नहीं है और वे गाड़ियों के गुजरने के लिए सुरक्षित हैं.

परंतु साथ ही लिखित मीमो के बाद, जहां उपलब्ध हो, संचार माध्यमों से मौखिक संदेश भी भेजा जाएगा ताकि क्रेन वाली लाइन के सिवाय अन्य लाइनें गाड़ी संचालन की शीघ्र शुरुआत हो सके.

(च) क्रेन पर्यवेक्षकसे यह आश्वासन प्राप्त होने के बाद सामान्य गाड़ी संचलन पुन: शुरू किया जाएगा;

(छ) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से इन गतिविधियों की प्रविष्टि करेगा.

(ज) रेल प्रशासन द्वारा नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी सक्षमता प्रमाणपत्र रखने वाला रेलकर्मी ही क्रेन ऑपरेशंस को ऑपरेट या सुपरवाइज करेगा.

173. वाहनों का लदान.-

(1) किसी भी माल डिब्बे में इतना लदान नहीं किया जाएगा जो उस रूट के लिए, जिस पर उसे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे या भारतीय रेलवे लाइनों पर यात्रा करनी हो, फिक्स एक्सल के अधिकतम सकल लोड से अधिक हो. यदि रूट के विभिन्न सेक्शनों पर भिन्न एक्सल लोड सीमा हो, तो सबसे कम अनुमत एक्सल लोड चुना जाना चाहिए या बुक और डिस्पैच की गई गाड़ी बरास्ता एकसमान एक्सल लोड सीमा वाले लोकप्रिय रूट पर चलाई जाएगी.

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे लाइनों के सेक्शनों के लिए एक्सल पर अधिकतम सकल लोड निदेशक परिचालन और व्यवसाय विकास द्वारा निर्धारित किया जाएगा और भारतीय रेल लाइनें भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 72 के अंतर्गत या जैसा उक्त धारा की उप-धारा (4) के अधीन निर्धारित किया गया हो, भिन्न वहन क्षमता के अनुसार फिक्स की जाएंगी.

(2) सिवाय विशेष निर्देशों के अनुसार, किसी भी माल डिब्बे में इस प्रकार लदान नहीं किया जाएगा कि वह डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे या भारतीय रेल लाइनों पर यात्रा करने वाले मार्ग पर निर्धारित परिमाप से अधिक नहीं हो. यदि उस मार्ग पर विभिन्न सेक्शनों के लिए अधिकतम संचालन परिमाप सीमाएं भिन्न हों तो अनुमत अधिकतम संचालन परिमाप सीमा से कम परिमाप चुना जाना चाहिए.

सामान्य संचालन के लिए अधिकतम संचालन परिमाप साथ ही डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे की लाइनों के सेक्शनों के लिए अधिक परिमाप वाले परेषणों के नियम भी निदेशक परिचालन और व्यवसाय विकास द्वारा निर्धारित किए जाएंगे और भारतीय लाइनों के लिए ये नियम रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किए जाएंगे.

(3) जब परेषण की लंबाई लदे हुए मालडिब्बे के अंत से अधिक असुरक्षित अवस्था में आ जाती हो तो डमी के रूप में कार्य के लिए एक अतिरिक्त मालडिब्बा जोड़ा जाना चाहिए.

174. मार्शलिंग ऑर्डर और क्षतिग्रस्त या खराब वाहनों का लगाना.-(1) स्टेशन मास्टर या यार्ड मास्टर, जहां उपलब्ध हो, सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी के फॉरमेशन में वाहनों की मार्शलिंग इस उद्देश्य के लिए निर्धारित विशेष निर्देशों को पूरा करती हो.

(2) री-रेलमेंट के बाद कोई डीरेल हुआ वाहन याहॉट एक्सल वाला वाहन तब तक जोड़ा नहीं जाएगा जब तक एक सक्षम गाड़ी परीक्षक द्वारा उसे चलाने के लिए फिट प्रमाणित नहीं कर दिया जाता.

परंतु यदि स्टेशनों के बीच कोई हॉट एक्सल की स्थिति देखी जाती है तो लोको पायलट, यदि वह समझे कि ऐसा करना ठीक है, उक्त वाहन को धीमी गति पर अगले स्टेशन तक ले जा सकता है, जहां उस गाड़ी को प्राथमिकता देते हुए मुख्य लाइन पर लिया जाएगा अन्यथा उसे लूप लाइन पर लेने से पूर्व प्रथम स्टॉप सिगनल से पहले रोका जाएगा और वाहन की जांच की जाएगी और उसे आगे बढ़ाने से पहले प्रमाणित किया जाए.

(3) यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास एक गाड़ी के किसी वाहन की स्थिति से खतरे को भांपने का कोई कारण हो, तो गाड़ी परीक्षक द्वारा उसके परीक्षण से पूर्व लोको पायलट से परामर्श किया जाएगा और यदि उसे आवश्यक लगे, तो वाहन को उस गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा.

(4) एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री से बाहर वाहनों को अटैच करना,-

(क) अच्छी चालू हालत में प्रेशर ब्रेक फिट हुए कितने भी वाहनों को उस गाड़ी से जोडे जाने की अनुमति दी जा सकती है जिसमें एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के उपलब्ध सेंस एंड ब्रेक यूनिट शिफ्ट किया जाता हो और जिसे सबसे पिछले वाहन के पिछले कपलर पर इंस्टाल किया जाता हो.

(ख) ऐसे क्षतिग्रस्त वाहन की क्लियरेंस के मामले में, जिसके एयर प्रेशर ब्रेक चालू हालत में नहीं है, सबसे पिछले वाहन के पिछले कपलर पर सेंस एंड ब्रेक यूनिट इंस्टाल नहीं किया जा सके, तो आपात स्थिति में घिरी हुई रनिंग लाइनों को क्लियर करने के लिए, और साथ ही कम दूरी के लिए एक से अधिक ऐसे वाहन की अनुमति नहीं दी जाएगी. ऐसे मामलों में माना जाएगा कि गाड़ी टेल लैम्प के बिना चल रही है और ऐसी गाड़ियों की कार्य प्रणालियों के लिए इन नियमों में निर्धारित सभी उपायों का पालन किया जाएगा.

आवश्यक होने पर, नियंत्रक सापेक्ष सत्यापन के माध्यम से फाउलिंग मार्क की क्लियरेंस के सत्यापन के लिए मार्ग के सभी स्टेशनों को सूचित करेगा और अंतिम वाहन के नंबर के आधार पर पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा.

परंतु यह कि उक्त क्षतिग्रस्त वाहन, जिसका एयर प्रेशर चालू हालत में नहीं हो को सेक्शन से क्लियर करने के उद्देश्य से किसी गाड़ी को विशेषतया विशेष निर्देशों के अनुसार चलाया जाएगा, और

(ग) जब गाड़ी एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के बिना चल रही हो तो उसमें वाहनों का जोड़े जाना विशेष निर्देशों के द्वारा किया जाएगा.

ड़– गाड़ी चलाने से पूर्व सावधानियां

175. लोको पायलट द्वारा गाड़ी चलाने से पूर्व नोटिसों की जांच,-अपनी गाड़ी चलाने से पूर्व प्रत्येक लोको पायलट अपने मार्गदर्शन के लिए जारी नोटिसों की जांच करेगा और सुनिश्चित करेगा कि क्या रेलवे के जिस सेक्शन पर उसे काम करना है, वहां ऐसा कुछ है जिस पर ध्यान देने की आवश्यकता है.

176. 'गाड़ी चलाने से पूर्व परीक्षण';

(1) किसी गाड़ी को स्टेशन से तब तक प्रस्थान नहीं किया जाएगा जब तक उसके पास गाड़ी परीक्षक द्वारा जारी इस आशय का एक वैध ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र न हो कि गाड़ी आगे बढ़ने के लिए फिट है और उसमें निर्धारित ब्रेक पावर है, यह प्रमाण-पत्र नीचे दिए गए उप-नियम (2) में उल्लिखित परिस्थितियों और निर्धारित तरीके के सिवाय किया जाएगा.

(2) जब एक नई तैयार की गई गाड़ी किसी गैर-गाड़ी परीक्षण स्टेशन से चलाई जानी होती है या इस आशय से जारी विशेष निर्देशों के क्रम में ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र वैध नहीं रह जाता है तो, गाड़ी का लोको पायलट अंतिम वाहन तक ट्रेन ब्रेक सिस्टम में पर्याप्त एयर प्रेशर की कंटिन्युटी और उपलब्धता से संतुष्ट होने पर अपनी गाड़ी चला सकता है.

परंतु और कोई ऐसी गाड़ी संचालन की दिशा में अगले गाड़ी परीक्षण स्टेशन तक ही कार्य करेगी और उससे आगे बढ़ने से पूर्व गाड़ी का परीक्षण किया जाएगा.

(3) लोको पायलट, गाड़ी में लगे किसी खुले माल डिब्बे के लोड और परेषणों के परिमाप से अधिक होने की सावधानीपूर्वक जांच करेगा, और यदि ऐसा कोई लोड शिफ्ट या समायोजित किया जाना हो, तो वह इसे सुरक्षित करेगा या उस माल डिब्बे को गाड़ी से अलग करेगा.

177. यात्रा की शुरुआत से पूर्व लोको पायलट की ड्यूटी.-

लोको पायलट यात्रा की शुरुआत और मार्ग में किसी शंटिंग से पूर्व सुनिश्चित करेगा कि,-

(क) उसका रेल इंजन उचित चालू स्थिति में हो;

(ख) उस के पास गाड़ी का एक वैध ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र (ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र) हो और गाड़ी में निर्धारित ब्रेक पावर हो और जहां एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री की व्यवस्था होती हो, इसके कंसोल ट्रेन ब्रेक सिस्टम में अंतिम वाहन तक कंटिन्युटी प्रदर्शित करते हों और प्रेशर पर्याप्त हो,

(ग) यदि एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री सिस्टम इंस्टाल हो, तो वह सही तरह कंफिगर किया गया हो और पूर्णतया काम करता हो,

(घ) जैसा नियम 161 के उप-नियम (1) में उल्लिखित है, हेड लाइट, फ्लेशर लाइट और मार्कर लाइट सही हालत में हैं, और आवश्यकता पड़ने पर ये तेज रोशनी के साथ प्रकाशमान होती हों,

(ड.) एक डिस्ट्रीब्यूटिड पावर फारमेशन, कंट्रोल और पावर उपकरण, और पूरी गाड़ी के ब्रेक उचित चालू हालत में हों,

(च) नियम 162 के अनुसार गाड़ी में एक अंतिम वाहन जांच उपकरण लगा हो,

(छ) कि उसे गाड़ी समुचित अवस्था में मिली हो और अन्य निर्धारित दस्तावेज और गाड़ी की लंबाई को पृष्ठांकित किया गया हो, जिसमें गाड़ी की समुचित अवस्था को दर्शाया गया हो,

(ज) मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का कैब रेडिय या ऑपरेशनल रेडियो' उसे उपलब्ध कराया जाता हो,

(झ) अनुमोदितया सुरक्षित वॉयस कम्यूनिकेशन फोन के साथ मार्ग में पड़ने वाले स्टेशनों और नियंत्रक के सम्पर्क नंबर उपलब्ध हों,

(ण) सभी वर्किंग ऑन रोड सेफ्टी डिवाइज (ओबीएसडी) स्विच ऑन होते हों,

(त) लागू किए जाने वाले सतर्कता आदेश प्रारंभिक या नोटिस स्टेशन पर प्राप्त किए जा चुके हों,

(थ) सामान्यतः, जहां तक वह यह सुनिश्चिता कर सकता हो कि गाड़ी यात्रा के लिए दक्षता की स्थिति में है.

178. इकहरी और मल्टीपल यूनिट सहित गाड़ियों की वितरित पावर फारमेशन का लोको पायलट द्वारा परीक्षण.-जब इकहरी या मल्टूपल यूनिटों की एक साथ कपलिंग की जाती है, तो लोको पायलट यह देखे जाने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युतीय या न्यूमेटिक कपलिंग उचित रूप से जुड़े हों और सभी कपलिंग के जुड़ जाने के बाद, लोको पायलट पूरी गाड़ी का चार्ज लेते समय, यह संतुष्टि करेगा कि कंट्रोल और पावर उपकरण, पूरी गाड़ी के ब्रेक समुचित चालू हालत में है.

179. जब किसी रेलकर्मी को विशिष्ट परिस्थितियों में गाड़ी के साथ यात्रा करने का काम सौंपा जाता है- यदि किसी रेलकर्मी को गाड़ी के साथ यात्रा करने का काम सौंपा गया हो तो वह.- (1) हर तरह से लोको पायलट के आदेश का नियमतः पालन करेगा और इन नियमों में निर्धारित ड्यूटी के द्वारा उसके कार्यों में उस की सहायता करने के अलावा.- (2) उन अतिरिक्त कार्यों को करेगा जो विशेषकर उसे सौंपे जाते हों.-

180. गाड़ियों को चलाना.-

(1) एक लोको पायलट अपनी गाड़ी को किसी स्टेशन से निर्धारित प्राधिकार के बिना नहीं चलाएगा. गाड़ी चलाना आरंभ करने से पूर्व, वह यह संतुष्टि करेगा कि -

(क) सभी सही तरीके से फिक्स सिगनल और जहां आवश्यक हो, हैंड सिगनल दिए गए है,

(ख) उसके सामने लाइन क्लियर हो और कोई अवरोध न दिखाई देता है, और

(ग) सामान्यतः, जहां तक वह सुनिश्चित कर सकेगा, गाड़ी आगे बढ़ाने के लिए सब कुछ ठीक है,

(2) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को तब तक आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं देगा, जब तक वह यह संतुष्टि न कर ले कि गाड़ी को आगे बढ़ाने के लिए सब कुछ ठीक है.

181. लोको पायलट का गाड़ी का प्रभारी होना,–किसी गाड़ी में रेल इंजन लगाने के बाद, और यात्रा के दौरान लोको पायलट सभी मामलों में गाड़ी का प्रभारी होगा जिसमें यातायात के उद्देश्य से गाड़ी को रोका जाना या उसका संचालन शामिल होगा.

182. स्टेशन सीमा में लोको पायलट का अधीनस्थ होना,–जब कोई गाड़ी स्टेशन सीमा के भीतर हो, तो लोको पायलट ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के आदेशों के अनुसार कार्य करेगा.

183. सहायक लोको पायलट द्वारा लोको पायलट की आज्ञा मानना,- सहायक लोको पायलट सभी कार्यों में अपने लोको पायलट की आज्ञा का पालन करेगा और इन नियमों में उल्लिखित उसके कार्यों के निर्वहन में उस की सहायता करेगा.

184. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन करना,- किसी गाड़ी में रेल इंजन लगाने के बाद, और यात्रा के दौरान लोको पायलटको ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या विशेष निर्देशों के अनुसार कार्य कर रहे किसी रेलकर्मी के सभी आदेशों का, जब तक वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित कार्य करने में कोई बाधा न पहुंचाते हों, पालन करना होगा.

च– यात्रा के दौरान गाड़ियों में कार्यरत स्टाफ की ड्यूटी

185. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट द्वारा भली-भांति नज़र रखना,- प्रत्येक लोको पायलट गाड़ी के चलते

समय भली-भांति नज़र रखेगा, और प्रत्येक सहायक लोको पायलट भी नजर रखेगा जब तक वह अन्यथा कहीं व्यस्त न हो.

186. लोको पायलट और सहायक लोको पायलट द्वारा पीछे देखना,- जब कभी और जहां कहीं संभव हो, लोको पायलट और सहायक लोको पायलट यात्रा के दौरान अक्सर पीछे की ओर देखेंगे ताकि वे यह देख सकें कि गाड़ी सुरक्षित और उचित तरीके से चल रही है औरक्या किसी रेलकर्मी द्वारा कोई खतरे का सिगनल तो नहीं दिखाया जा रहा.

187. सिगनलों के संबंध में रेल इंजन चालकदल की ड्यूटी,- (1) यद्दिप सिगनलों को देखने और उन की सही अनुपालन करने की मुख्य जिम्मेदारी लोको पायलट की है, लोको पायलट और सहायक लोको पायलट प्रत्येक सिगनल , इंजीनियरिंग इंडीकेटर, न्यूट्रल जोन इंडीकेटर की पहचान करेंगे जिससे कि जैसे ही व्हिसल बोर्ड दिखे, पेंटोग्राफ को झुकाया जा सके और प्रत्येक अन्य को उसके संकेत की जानकारी दी जा सके, परंतु,-

(क) एक लोको पायलट को तत्काल इस बारे में ध्यान देना होगा और प्रत्येक सिगनल का पालन करना होगा, भले ही उसे उस सिगनल का कारण मालूम हो या नहीं.

(ख) तथापि, वह सिगनलों पर पूर्णतया विश्वास नहीं करेगा, किंतु वह सदैव सतर्क और सावधान रहेगा.

(2) लोको पायलट, "रेलवे इमरजेंसी कॉल" मिलने पर तत्काल अपनी गाड़ी रोक देगा और प्राप्त सिगनलों का पालन करेगा या यदि कोई हैंड सिगनल या अम्बर फ्लेशर सिगनल एकदम उसे दिखाई नहीं पड़ते तो वह -

(क) यदि दिन का समय हो और उसे आगे लाइन स्पष्ट दिखाई देती है, तो वह सावधानीपूर्वक उतनी गति से आगे बढ़ेगा कि किसी अवरोध की स्थिति में वह गाड़ी को उसके ठीक पहले रोक सके.

(ख) यदि दिन का समय हो और उसे आगे घुमाव आदि के कारण या खराब मौसम के कारण या रात्रि के समय लाइन स्पष्ट नहीं दिखाई देती, तो वह इस उद्देश्य से गाड़ी के आगे चल रहे सहायक लोको पायलट द्वारा हाथ के सिगनल देखकर सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाएगा, और

(ग) सबसे पहले "रेलवे इमरजेंसी कॉल" प्राप्त होने वाले स्थल से पंद्रह सौ मीटर आगे बढ़ने के बाद यदि उसे अम्बर फ्लेश लाइट नहीं दिखी या कोई हैंड सिगनल तो प्राप्त नहीं हुए या "रेलवे इमरजेंसी कॉल" स्विच ऑफ है, तो वह अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से यह सुनिश्चित करने के बाद कि जहां तक उस की लाइन का संबंध है, सब ठीक है वह गाड़ी को अधिकृत गति से चला सकेगा.

(3) यदि कोहरे या तूफान या किसी अन्य कारणवश, सिगनलों की दृश्यता बाधित होती है, तो लोको पायलट प्रत्येक संभव सावधानी बरतेगा, ताकि गाड़ी उसके नियंत्रण में बनी रहे.

(4) जब किसी गाड़ी में दो या अधिक इंजन लगाए जाते है, तो सबसे अगले इंजन का लोको पायलट सिगनलों और अन्य इंजनों के लोको पायलट के द्वारा किए जाने वाले अनुपालन के लिए जिम्मेदार होगा कि वे सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को देखें और उससे सिगनल प्राप्त करें, सिवाय ऐसी स्थिति के जहां डिस्ट्रीब्यूटिड पावर फारमेशन के साथ गाड़ी सबसे अगले इंजन में किसी इकहरे नियंत्रण उपकरण के साथ चल रही हो.

(5) (क) यदि लोको पायलट यह पाता है कि रेल इंजन के नीचे डिटोनेटर की आवाज हुई है तो वह तत्काल अपनी गाड़ी रोकेगा, वह प्राप्त सिगनल का मार्गदर्शन लेगा या यदि कोई हैंड सिगनल प्राप्त नहीं हुआ हो या अन्य सिगनल उसे एकदम दिखाई न देते हों, तो वह इस नियम 187 उप-नियम-5 की खंड (घ) से (छ) में दी गई प्रक्रिया का पालन करेगा,

(ख) घने कोहरे वाले या खराब मौसम में जब दर्शाता कम हों यदि उसके इंजन के नीचे लगभग दस मीटर की दूरी पर दो डिटोनेटर चले हों तो वह अपनी गाड़ी को तुरंत नियंत्रण में लेगा और आगे दो सौ सत्तर मीटर की दूरी के भीतर फिक्स सिगनल के आस्पेक्ट का पालन करेगा.

(ग) यदि उसके इंजनके नीचे लगभग दस मीटर की दूरी पर तीन डिटोनेटर चले हों, तो वह अपनी गाड़ी को नियंत्रित करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा ताकि किसी अवरोध से ठीक पहले रूका जा सकेऔर वह प्राप्त सिगनल का मार्गदर्शन लेगा यायदि कोई हैंड सिगनल प्राप्त नहीं हुआ हो या अन्य सिगनल उसे एकदम दिखाई न देते हों, तो वह इस नियम 187 के उप-नियम 5 की धारा (घ) से (च) में दी गई प्रक्रिया का पालन

करेगा,

(घ) यदि दिन का समय हो और उसे आगे लाइन स्पष्ट दिखाई देती है, तो वह सावधानीपूर्वक उतनी गति से आगे बढ़ेगा कि किसी अवरोध की स्थिति में वह गाड़ी को उसके ठीक पहले रोक सके.

(ड.) यदि दिन का समय हो और उसे खराब मौसम के कारण या रात्रि के समय लाइन स्पष्ट नहीं दिखाई देती, तो वह इस उद्देश्य से गाड़ी के आगे चल रहे सहायक लोको पायलट द्वारा हाथ के सिगनल देखकर सावधानीपूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाएगा,और

(च) विस्फोट वाले स्थल से एक हजार पांच सौ मीटर आगे बढ़ने के बाद यदि डिटोनेटर का कोई और विस्फोट नहीं होता या कोई अन्य सिगनल नहीं दिखता, तो वह पुन: अधिकृत गति से चल सकता है, लोको पायलट इस घटना के बारे में नियंत्रक या अगले स्टेशन को रिपोर्ट करेगा.

188. किसी स्टेशन से गाड़ी के गुजरते समय लोको पायलट और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या स्टेशन स्टाफ के बीच 'ऑल राइट सिगनल ' का आदान-प्रदान.-(1) जहां स्टेशन मास्टर कार्यालय में लोको पायलट और स्टेशन मास्टर के बीच संचार के सुरक्षित माध्यमों की और गुजरने वाली गाड़ियों की वीडियो मॉनिटरिंग की व्यवस्था हो, किसी गाड़ी का लोको पायलट स्टेशन से गाड़ी के रनिंग थ्रू के समय और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एक-दूसरे को सूचना देंगे कि गाड़ी बढ़ाने के लिए सब ठीक स्थिति में है.सूचना देने का क्रम और तरीका विशेष निर्देशों के अनुरूप होगा. यदि सब कुछ सही न हो, तो स्टेशन मास्टर समान माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को अपनी गाड़ी रोकने परामर्श देगा.

(2) जहां गुजरने वाली गाड़ी की वीडियो मॉनिटरिंग की व्यवस्था न हो, तो लोको पायलट, स्टेशन से रन थ्रू जाते समय, देखेगा कि सिगनल 'ऑल राइट' हैं और जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित होगा, उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर या ऐसे अन्य किसी स्टाफ को सिगनल की पावती देगा ताकि उस की गाड़ी एक सुरक्षित और समुचित तरीके से आगे बढ़ सके. ऐसा न होने की स्थिति में, स्टेशन मास्टर या अन्य स्टेशन स्टाफ तत्काल संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा इस की जानकारी देगा और गाड़ी रोकने के लिए हैंड सिगनल दिखाएगा, जिसे देखने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा.

(3) (क) यदि लोको पायलट सीटी बजाने में विफल रहता है या लोको पायलट "ऑल राइट" सिगनल के आदान-प्रदान में विफल रहता है तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई,-(क) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तत्काल यह सुनिश्चित करेगा कि लोको पायलट द्वारा संचार के सुरक्षित माध्यमों से ऑल राइट सिगनल का आदान-प्रदान क्यों नहीं किया गया है, यदि वह लोको पायलट से संपर्क करने में विफल रहता है, तो वह इस संबंध में अगले स्टेशन और नियंत्रक को सूचित करेगा.

(ख) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अग्रिम रूप से ऐसी सूचना प्राप्त होने पर, जहां तक संभव हो, उस गाड़ी को मेन लाइन पर लेने के लिए आवश्यक कदम उठाएगा, और साथ ही उसके आगे का मार्ग भी सैट करेगा, जिसके लिए वह उस गाड़ी के मार्ग में या लाइन के निकट सभी संचालन कार्यों को रोक देगा, परंतु रिसेप्शन सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट से ऑल राइट सिगनल के आदान-प्रदान के कारण पता नहीं लग जाते और यदि वह लोको पायलट से संपर्क करने में सफल नहीं हो पाता, तो उस गाड़ी को रन-अवे ट्रेन घोषित कर दिया जाएगा और नियंत्रक के कहे अनुसार कार्रवाई की जाएगी.

(4) (क) यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लोको पायलट के साथ "ऑल राइट" सिगनल के आदान-प्रदान में विफल रहता है तो वह संचार के सुरक्षित माध्यमों से नियंत्रक या अगले स्टेशन को सूचित करेगा,

(ख) यह सूचना मिलने पर नियंत्रक उस स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की उपलब्धता के सत्यापन के लिए उसे कॉल करेगा जहां ऑल राइट सिगनलों का आदान-प्रदान नहीं हो सका था. यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इसका उत्तर नहीं देता तो सभी संचालन कार्य रोक दिए जाएंगे और जैसा इन नियमों में निर्धारित है, आपात कार्य प्रक्रिया लागू कर दी जाएगी.

(5) ऑल राइट सिगनलों का गाड़ी के लोको पायलट या सहायक लोको पायलट में से किसी के भी द्वारा आदान-प्रदान किया जा सकता है, जो इस बात पर आधारित होगा कि ग्राउंड स्टाफ द्वारा किस साइड से सिगनल दिखाया जा रहा है.

(6) भारतीय रेल के स्टेशन के किसी हिस्से से रनिंग थ्रू निकलते समय डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे संरेखण की ओर के लोको पायलट और सहायक लोको पायलट अत्यंत सावधानी बरतेंगे और रेलपथ पर किसी अनधिकृत क्रासिंग को सचेत करने के लिए सीटी बजाएंगे.

189. लोको पायलट ठीक तरह से नज़र रखेंगे.—जब गाड़ी एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री के साथ काम कर रही हो, तो यात्रा के दौरान साथ ही स्टेशनों या मार्ग में गाड़ी चलाने से पूर्व, लोको पायलट (1) ठीक तरह से नज़र रखेंगे और समय-समय पर यह संतुष्टि करेंगे कि उन की गाड़ी में एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री ठीक काम कर रही है और गाड़ी हर प्रकार से परिपूर्ण है.

(2) एक कर्मचारीयुक्त समपार फाटक से या उस रेलपथ पर रेलवे स्टाफ के काम के समय गुजरते दौरान, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर देखेंगे कि क्या उनके द्वारा गाड़ी के बारे में कुछ गलत होने का कोई सिगनल तो नहीं दिया जा रहा है.

190. पहले स्टॉप सिगनल पर गाड़ियों का रोका जाना.- (1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के गाड़ी को पहले स्टॉप सिगनल के बाहर पाँच मिनट से अधिक समय तक रोका जाता है, तो लोको पायलट लगातार निर्धारित सीटी बजाएगा. यदि फिर सिगनल को "ऑफ" नहीं किया जाता तो वहसंचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा स्टेशन मास्टर को कॉल करेगा. यदि स्टेशन मास्टर कोई उत्तर नहीं देता, तो वह सहायक लोको पायलट (सिवाय उस स्थिति के यदि गाड़ी में एक ही लोको पायलट हो) को स्टेशन जाकर स्टेशन मास्टर को सचेत करने के निर्देश देगा.

(2) यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्रतीक्षारत गाड़ी की सूचना मिल जाती है तो वह गाड़ी लेने के लिए उचित कार्रवाई करेगा या लोको पायलट को प्रतीक्षा करने को कहेगा. यदि सिगनल विफल हो जाता है, तो वह लोको पायलट स्टॉप सिगनल से डेंजर पर गाड़ी गुजारने के लिए नियम 211 के अनुरूप माध्यमों से किसी एक माध्यम द्वारा अनुमति तब देगा जब गाड़ी को स्टेशन पर लेने की अन्य सभी शर्तों को पूरा किया गया है.

191. लोको पायलट गाड़ी से रेलइंजन को अलग नहीं करेगा.- लोको पायलट संचालित गाड़ी से अपना रेल इंजन अलग नहीं करेगा, जब तक कि उसे स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा अग्रिम रूप से और जैसा कि इन नियमों में व्यवस्था है, अनुमति न दी जाती हो.

192. रेल इंजन की सीटी बजाना.- (1) सिवाय विशेष निर्देशों के, लोको पायलट सीटी की निर्धारित संहिता या निम्नलिखित परिस्थितियों में सदैव इंजन की सीटी बजाएगा, जो इस प्रकार हैं -

(क) किसी रेल इंजन को चलाने से पहले,

(ख) किसी सुरंग में प्रवेश करते हुए,

(ग) किसी कर्मचारीयुक्त या कर्मचारी रहित समपार फाटक की ओर बढ़ते हुए, और

(घ) ऐसे किसी अन्य समय और स्थानों पर जो विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हों.

(2) रेल इंजन का व्हिसल कोड निम्नलिखित होगा -

		'0' से नीचे के सिगनल से अभिप्राय छोटी व्हिसल और '—' से अभिप्राय लंबी व्हिसल से है,-		
		क्र.सं.	**व्हिसल कोड**	**संकेत**
		1	____ (लंबा)	**(क) आरंभ से पूर्व,-**
				(i) असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट को संकेत और असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा अग्रणी रेल इंजन को स्वीकृति कि अग्रणी रेल इंजन का लोको पायलट आरंभ के लिए तैयार है;

				(ii) असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट को संकेत और असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा अग्रणी रेल इंजन को स्वीकृति कि अग्रणी रेल इंजन का लोको पायलट आरंभ के लिए तैयार है,
				(iii) रेल इंजन छूटने के लिए या लोको यार्ड में जाने के लिए तैयार है,
				(iv) घाट सेक्शन पर प्रेशर पुनः बनाना, स्प्रैग को हटाना या ब्रेक भी रिलीज करना, और
				(v) स्टेशन या सेक्शन के मध्य से किसी गाड़ी को चलाने के पूर्व.
				(ख) चलते समय,-
				(i) असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट को संकेत और असिस्टिंग या बैंकिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा अग्रणी रेल इंजन को स्वीकृति कि अग्रणी रेल इंजन का लोको पायलट को सहायता की आवश्यकता नहीं है,
				(ii) 'ऑन' स्थिति में स्टॉप सिगनल से समुचित प्राधिकार के साथ गुजरना,
				(iii) एक ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल से गुजरना;
				(iv) 'ऑन'स्थिति में एक मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल व्यवस्था से गुजरना जब लोको पायलट पिछले स्टेशन से संपर्क न कर सके, और
				(v) असिस्टिंग रेल इंजन के लोको पायलट द्वारा देखे जाने के लिए पेंटोग्राफ को गिराना या उठाना.
		2	_____ (निरंतर लंबी)	**(क) आरंभ करने से पूर्व -**
				(i) गाड़ी के पिछले हिस्से में संरक्षा में तैनात रेलकर्मी को बुलाना;
				(ii) मैटेरियल ट्रेन छूटने के लिए तैयार है; और
				(iii) साइडिंग में बैकिंग के बाद मेन लाइन क्लियर है;
				(ख) चलते समय,-
				(i) समपार फाटक या सुरंग या सीमित दृश्यता वाले क्षेत्र या घुमावों या कटाव या दुर्घटना स्थल की ओर बढ़ना;
				(ii) किसी स्टेशन से रन थ्रू गुजरना,
				(iii) 'ऑन' स्थिति में एक स्टॉप सिगनल की ओर बढ़ना;
				(iv) एक स्टॉप सिगनल पर रुकना;
				(v) खराब मौसम के कारण कम दृश्यता या अन्य किसी कारण के फलस्वरूप सिगनलों को देखने में बाधा;
				(vi) खतरे का पता लगने पर;

Intacte

				(vii) किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को खतरे का सिगनल जिसका रेलमार्ग खराबया किसी अन्य कारण से अवरुद्ध हो;
				(viii) किसी इकहरी लाइन सेक्शन पर कार्य के समय जब किसी दोहरी लाइन सेक्शन पर इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली आरंभ की गई हो; और
				(ix) एक दोहरी लाइन पर गलत दिशा में या ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में सिगनल की विपरीत दिशा में बढ़ना या ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में इकहरी लाइन पर तय दिशा से विपरीत दिशा में बढ़ना;
		3	O O_____ (दो छोटी एक लंबी)	रेल इंजन में अपर्याप्त एयर प्रेशर,-
		4	OOO (तीन छोटी)	(क) गाड़ी नियंत्रण से बाहर हो, यदि उपलब्ध हो, तो गार्ड द्वारा सहायता; और
				(ख) जब किसी दुर्घटना या विफलता या अवरोध या किसी अन्य विशिष्ट कारण से गाड़ी आगे नहीं बढ़ पाती हो।
		5	__ O __(एक लंबी, एक छोटी, एक लंबी)	(क) गलत 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' पर ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश;
				(ख) गाड़ी का विखंडन;
				(ग) गाड़ी का पूर्ण रूप में आगमन न होना;
				(घ) फाउलिंग मार्क का स्पष्ट न होना; और
				(ड.) सिगनल का खराब होना;

छ– गाड़ी के आगमन पर स्टाफ की ड्यूटी

193. पावर का ऑफ करना.– गाड़ी को रोकने के लिए, लोको पायलट ढाल पर विशेष ध्यान देते हुए, मौसम की हालत को देखते हुए, पटरियों की हालत देखते हुए, ब्रेक पावर और गाड़ी की लंबाई और भार को देखते हुए अनुमान लगाएगा कि पावर को कहां बंद करना है.

194. लोको पायलट द्वारा स्टार्टर सिगनल या स्टॉप बोर्ड से पहले ठहरना.-

(1) किसी गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को, जहां तक संभव हो, उस लाइन के स्टार्टर सिगनल के निकट या स्टॉप बोर्ड से पहले रोकेगा.

(2) लोको पायलट एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री कंसोल के उपलब्ध संकेत के माध्यम से एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री सिस्टम के सेंस एंड ब्रेक यूनिट की ट्रांसमिटिंग के द्वारा यह संतुष्टि करेगा कि उस की गाड़ी का पूरी तरह आगमन हो चुका है. यदि उस की गाड़ी का पूरी तरह आगमन नहीं होता तो वह तत्काल ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा.

(3) सामने और पीछे की ओरफाउलिंग मार्क की क्लियरेंस का सत्यापन स्टेशन मास्टर द्वारा पैनल पर एक्सल काउंटर या ट्रेक सर्किटिंग संकेतक की सहायता से करेगा.

(4) **एक्सल काउंटर या ट्रैक सर्किट के विफल होने पर;** (क) सामने की ओर से फाउलिंग मार्क के क्लियर होने का सत्यापन और उस की पुष्टि के बारे में सुरक्षित ध्वनि माध्यम के द्वारा पूछे जाने पर लोको

IndiaCode

पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को की जाएगी.

(ख) जब एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर द्वारा संचार के सुरक्षित माध्यमों पर पूछे जाने पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी के पूरी तरह से आगमन का सत्यापन और पुष्टि की जाएगी. यदि एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम नहीं कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर अंतिम वाहन के आगमन का स्वयं सत्यापन करेगा, और

(ग) स्टेशन मास्टर द्वारा फाउलिंग मार्क के पीछे क्लियरेंस के सत्यापन के बारे में पूछे जाने पर लोको पायलट द्वारा जब एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम कर रही हो, अपनी गाड़ी की लंबाई की तुलना में क्लियर स्टेंडिंग लेंग्थ के साथ रिकार्ड किए जाने परस्टार्टर सिगनल या स्टॉप बोर्ड पर नीचे लिखी जाएगी. यदि एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री काम नहीं कर रही हो, तो स्टेशन मास्टर व्यक्गित रूप से फाउलिंग मार्क के पीछे क्लियरेंस का सत्यापन करेगा.

(5) किसी लाइन की क्लियर स्टेंडिंग लेंग्थ दर्शाने के लिए एक क्लियर लेन्थ लैडिंग बोर्ड पर लाल रंग की पृष्ठभूमि पर सफेद रंग से एक लाइन लिखी जाएगी, जिसे स्टार्टर के नीचे पोस्ट पर फिक्स किया जाएगा जिस पर "क्लियर स्टेडिंग लेंथ.....मीटर" या स्टॉप बोर्ड के नीचे लिखी लंबाई का विवरण होगा.

195. रेल इंजन को अलग करना.– जहां कहीं किसी गाड़ी को रोका जाता है, और रेल इंजन के लिए यह आवश्यक हो जाए कि उसे वाहन के साथ या उसके बिना शेष गाड़ी से अलग किया जाना हो, तो लोको पायलट रेल इंजन को अनकपल किए जाने से पहले, स्वयं संतुष्टि करेगा कि लोड के हैंड ब्रेक सुरक्षित तरीके से चालू किए गए हैं और वह विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित ऐसे अन्य उपाय कर करेगा.

196. गाड़ी को हस्तांतरित किए जाने तक लोको पायलट द्वारा गाड़ी को न छोड़ना.- लोको पायलट अपनी यात्रा पूरी होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट करेगा, और जब तक रिपोर्ट नहीं कर देता स्टेशन नहीं छोड़ेगा, उसके द्वारा रखे गए अपनी गाड़ी के संचालन संबंधी सभी जरनल और दस्तावेज इस उद्देश्य से नामित किसी रेलकर्मी या रिलीविंग लोको पायलट को सही रूप में सौंपे जाएंगे.

197. लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए रेल इंजन को नहीं छोड़ेगा.– कोई भी लोको पायलट ड्यूटी पर अपने चालू इंजन या अपने स्वतः चलने वाले वाहन को किसी स्टेशन पर या किसी रनिंग लाइन पर नहीं छोड़ेगा, जब तक अत्यधिक आवश्यकता न हो और जब तक किसी सक्षम रेलकर्मी को रेल इंजन का प्रभारी नियुक्त न कर दिया गया हो. यदि किसी स्वतः चलने वाले वाहन पर केवल एक ही पायलट हो, तो आवश्यक होने पर पायलट उसे छोड़ सकता है,-
परंतु उसने केबिन में ताला लगा दिया हो और वाहन को निचले गियर में डालकर इग्निशन स्विच को ऑफ स्थिति में और सुरक्षित कर दिया हो और हैंड ब्रेक पर ताला लगा दिया हो.

198. सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना.- (1) खराब या अवरुद्ध दृश्यता की सभी स्थितियां और उनके कारण, यदि दिखते हों, लोको पायलट द्वारा संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा अगले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को बताए जाएंगे.

(2) जब किसी लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को ऐसी कोई रिपोर्ट की जाती है तो वह उसमें सुधार के लिए तत्काल आवश्यक कदम उठाएगा.

ज - मैटेरियल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन या कार और रेल-सह-सड़क वाहन की कार्य प्रणाली

199. दो ब्लॉक स्टेशन या स्टेशन सीमा के भीतर कुछ कार्य करने के लिए एक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल रेल की कार्य प्रणाली .-(1) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना और मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन द्वारा तब तक कोई कार्य नहीं किया जाएगा, जब तक अवरुद्ध होने वाली लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं की गई है.

(क) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन का पर्यवेक्षक-प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखबद्ध करके उस लाइन के कार्य की प्रकृति, जो उक्त गाड़ी द्वारा ऑक्यूपाई की जाएगी और उस गाड़ी द्वारा ऑक्यूपाई की गई लाइन के अलावा कार्य के दौरान और उसमें लगने वाले समय के दौरान बाधित होने वाली लाइन या लाइनें, यदि कोई हों, की सूचना देगा;

(ख) स्टेशन सेक्शन में मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन की कार्य प्रणाली , के मामले में

जिसके लिए लाइनों का ब्लॉक लिया जाता हो, उसे 'ऑफ' सिगनलों या गाड़ी के कार्य या शंटिंग के लिए 'अवरोध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनें, उक्त लाइनों के प्वाइंटों को सैट करके संरक्षित की जाएंगी और उक्त प्वाइंट स्विचों या बटनों पर स्टॉप प्लग लगाए जाएंगे. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा,

(ग) जब मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में कार्य करना हो,-

(i) ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने के बाद गाड़ी का स्टेशन से प्रस्थान कराया जाएगा और साथ ही शंटिंग या अवरोध के लिए नियम 103 और के अनुसार आवश्यक प्राधिकार दिया जाएगा जैसे सतर्कता आदेश दिया जाता है;

(ii) यदि कार्य के लिए आवश्यक हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए, तो पर्यवेक्षक द्वारा उसके लिए ब्लॉक मांगा जाएगा और प्रभावित सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने का कार्य गाड़ी को भेजने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा ही किया जाएगा.

(iii) यदि कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए किंतु सामग्री के लदान या उतराई के दौरान बाधा होती हो तो पर्यवेक्षक नियम 242 के अनुरूप सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा सेक्शन में प्रवेश होने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(घ) इस नियम 199 के उप-नियम 1 के नियम (ग) के उप-नियम (iii) के अनुसार समीपवर्ती लाइन पर न तो कोई ब्लॉक लिया गया हो और न ही लोको पायलटों को चेतावनी देने के लिए कोई सिगनल दिखाया गया है तो पर्यवेक्षक प्रभारी यह देखेगा कि लदान या उतराई के दौरान समीपवर्ती लाइनें क्लियर रखी गई है.

(ड.) लदान या उतराई पूर्ण होने के बाद, पर्यवेक्षक प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इस आशय की एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक हुई या खराब हुई लाइनें अवरोध मुक्त हैं और गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित हैं.

परंतु यह और कि लेखबद्ध मीमो के बाद, जहां व्यवस्था हो संचार माध्यमों के द्वारा उन लाइनों पर कार्य प्रणाली के अंतर्गत शीघ्र गाड़ी संचालन के लिए कहा जाएगा.

(2) जहां तक संभव हो, पर्यवेक्षक-प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि जितने समय के लिए ब्लॉक मांगा गया हो, उसे और न बढ़ाया जाए,

(3) **जब गाड़ी लौटने के लिए तैयार हो,-** (क) पर्यवेक्षक-प्रभारी स्थल से लौटने से पहले आगे वाले या पिछले स्टेशन केस्टेशन मास्टर से प्राधिकार के अनुसार संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अनुमति लेगा, जहां गाड़ी का आगमन होना है;

(ख) मैटेरियल ट्रेन के पर्यवेक्षक-प्रभारी से जानकारी प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ी को लेने की व्यवस्था करेगा;

(ग) गाड़ी के स्टेशन पर आगमन के बाद पर्यवेक्षक लिखित रूप में स्टेशन मास्टर को ट्रेन सिगनल रजिस्टर में अपेक्षित प्रविष्टि के लिए पुष्टि देगा कि सेक्शन में कार्य पूर्ण होने के बाद अवरोध को क्लियर कर दिया गया है और गाड़ी का पूर्ण आगमन हो चुका है.

(घ) जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया था, उन पर गाड़ियों की सामान्य कार्य प्रणाली खंड (ग) के नियम 199 के उप-नियम 3 के अनुसार आश्वासन प्राप्त करने के बाद ही आरंभ की जाएगी.

(ड.) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन के कार्य के दौरान गिनती के गलत मिलान के कारण यदि एक्सल काउंटर विफल हो जाता है, तो रेलपथ अनुरक्षण मशीनें, टावर वैगन, रेल-सह-सड़क वाहन, एक्सल काउंटर की रीसैटिंग निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार स्टेशन मास्टरों द्वारा की जाएगी.

(च) मैटेरियल ट्रेन के कार्य के दौरान एक्सल काउंटर उपकरण, केबल इत्यादि की क्षति के कारण यदि एक्सल काउंटर विफल हो जाता है तो रेलपथ अनुरक्षण मशीनें, एक्सल काउंटर की रीसैटिंग से एक्सल काउंटर की सामान्य कार्य प्रणाली बहाल नहीं होगी. ऐसे मामलों में, सिगनल अनुरक्षण स्टाफ उसे देखेगा और एक्सल काउंटर की सामान्य कार्य प्रणाली बहाल किए जाने से पहले क्षतिग्रस्त उपकरण, केबल इत्यादि की मरम्मत करेगा.

(4) जब रेलइंजन मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन को पुश करता है तो पर्यवेक्षक-प्रभारी या उसके द्वारा तैनात एक सक्षम रेलकर्मी एयर ब्रेक वाल्व या हैंड ब्रेक फिट हुए अगले डिब्बे से लोको पायलट को निरंतर हैंड सिगनल दिखाएगा, उस समय गाड़ी की गति पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित रहेगी, और जब ऐसा कोई अगला डिब्बा उपलब्ध न हो तो गति को और सीमित करके दस किलोमीटर प्रति घंटा रखा जाएगा और लोको पायलट हैंड सिगनल दिखाया जाएगा.

परंतु यह और कि यदि रेल इंजन के आगे केवल एक या दो डिब्बे, जैसे पेट्रोल स्पेशल, लगे हों तो उसके संचलन के दौरान अधिकतम गति चालीस किलोमीटर प्रति घंटा तक अनुमत की जा सकेगी.

(5) कामगारों और सामग्री की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कार्य प्रणाली संबंधी निर्देश साथ ही विभिन्न ग्रेड, कर्वेचर, वाहनों के प्रकार और मशीनों के लिए कार्य स्थल से वाहनों को हटाने से बचाने के लिए विशेष निर्देशों के अनुसार उल्लेख किया जाएगा.

(6) ट्रेक बिछाने वाली मशीन एक रेल इंजन से खींची जाएगी, जो इस नियम के अनुरूप कार्य करेगा.

200. रेलपथ अनुरक्षण मशीन की कार्य प्रणाली .- (1) रेलपथ अनुरक्षण मशीन एक सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में चलाई जाएंगी, जिसे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस कार्य का प्रभारी नियुक्त किया जाएगा, वह व्यक्तिगत रूप से सभी संरक्षा पहलुओं और इनके संचालन के लिए जिम्मेदार होगा और ब्लॉक लेने, ब्लॉक की क्लियरेंस आदि के लिए जिम्मेदार होगा.

(2) रेलपथ अनुरक्षण मशीन एक प्रशिक्षित व्यक्ति द्वारा चलाई जाएंगी जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीन ऑपरेटर कहा जाएगा, जिसके पास ऐसे वाहनों को रेलपथ पर चलाने के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन की ओर से इस आशय के लिए नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र की जाएगी.

(3) प्रशिक्षण का विवरण और इसका कार्यक्रम, साथ ही सक्षमता प्रमाण-पत्र पाने के लिए निर्धारित परीक्षा और इस की वैधता, विशेष निर्देशों के अनुरूप निर्धारित होगी.

(4) जब ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन के बीच रेलपथ अनुरक्षण मशीनें अपनी स्वयं की पावर के साथ चलाई जाएंगी तो उन्हें ट्रेन माना जाएगा. उन की कार्य प्रणाली से संबंधित अपेक्षित प्रावधान, विफलता या गाड़ी की दुर्घटना के मामले में जैसा इन नियमों में व्यवस्था है, ये रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर लागू होंगे, जिन पर ब्रेक डाउन आदि के दौरान कार्रवाई की जाएगी. थ्रू मूवमेंट के उद्देश्य से, यदि किसी कारणवश उन्हें कपल न किया जा सके तो एक समूह के रूप में अधिकतम पांच मशीनों के संचलन की अनुमति दी जा सकती है. ऐसे मामले में-

(क) पहली मशीन एक समुचित प्राधिकार पर भेजी जाएगी तथा प्रत्येक ऑपरेटर को जारी अन्य मशीने प्राधिकार से भेजी जाएगी;

(ख) समूह के चलने की पावती के एक टोकन के रूप में, मशीन ऑपरेटर परमित पर यह पृष्ठांकित करेगा कि उन्हें, यथास्थिति, अपने आगे और पीछे वाली मशीनों की संख्या की जानकारी है;

(ग) सभी पांच ऑपरेटरों को सतर्कता आदेश दिया जाएगा, जिसमें पीछे चलने वाली मशीनों की संख्या का भी उल्लेख होगा;

(घ) मशीन ऑपरेटर सुनिश्चित करेगा कि बाद वाली मशीनों के बीच एक सौ बीस मीटर की न्यूनतम दूरी रखी जाती हो;

(ड.) समपार फाटक पर गेटमैन को विशेष रूप से सलाह दी जाएगी कि समूह में मशीनों की संख्या कितनी है ताकि

जब तक पूरा समूह वहां से गुजर नहीं जाता वह गेट न खोले;

(च) समूह में चलते समय मशीनों की गति चालीस किलोमीटर प्रतिघंटा तक सीमित रहेगी; और

(छ) उक्त परमिट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के पास जमा किया जाएगा, जो लाइन को तभी बंद करेगा जब अंतिम परमिट प्राप्त हो जाता हो;

(5) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना और जब तक अवरुद्ध होने वाली लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं की जातीं, रेलपथ मशीन कोई कार्य नहीं करेगी,-

(क) रेलपथ मशीन का पर्यवेक्षक-प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखबद्ध जानकारी देगा कि कौन सी लाइन उक्त मशीन द्वारा ऑक्यूपाई की जाएगी और उक्त लाइन के अलावा कौन सी लाइन या लाइनें, यदि कोई हों, कार्य के दौरान बाधित होंगी, और कार्य के लिए कितना समय अपेक्षित होगा; अध्याय-10 में दिए गए संबंधित प्रावधान भी लागू होंगे;

(ख) स्टेशन सेक्शन में रेलपथ मशीन के कार्य हेतु जिस लाइन का ब्लॉक लिया जाता है, उसे सिगनल 'ऑफ' लेने के उद्देश्य या गाड़ी की कार्य प्रणाली या शंटिंग के लिए 'अवरुद्ध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनों को उन लाइनों के प्वाइंटों और संबद्ध प्वाइंट स्विचों या बटनों को सैट करके संरक्षित किया जाएगा. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा;

(ग) **यदि रेलपथ मशीन ब्लॉक सेक्शन में कार्य करती है,-**

(i) ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉकिंग बैक या ब्लॉकिंग फारवर्ड करने के बाद मशीन का स्टेशन से प्रस्थान कराया जाएगा और साथ ही शंटिंग या अवरोध के लिए नियम 103 और के अनुसार आवश्यक प्राधिकार दिया जाएगा जैसे सतर्कता आदेश दिया जाता है;

(ii) यदि कार्य के लिए आवश्यक हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए, तो पर्यवेक्षक द्वारा उसके लिए ब्लॉक मांगा जाएगा और प्रभावित सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने का कार्य गाड़ी को भेजने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा ही किया जाएगा;

(iii) यदि कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए किंतु मशीन के संचालन के दौरान बाधा होती हो तो पर्यवेक्षक नियम 242 के अनुरूप सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा सेक्शन में प्रवेश होने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(घ) नियम 200 के उप-नियम 5 (ग) के खंड (iii) के अनुसार समीपवर्ती लाइन पर न तो कोई ब्लॉक लिया गया हो और न ही लोको पायलटों को चेतावनी देने के लिए कोई सिगनल दिखाया गया है तो पर्यवेक्षक प्रभारी यह सुनिश्चित करेगा कि मशीन के संचालन के दौरान समीपवर्ती लाइनों को क्लियर रखी गई है.

(ड.) कार्य पूर्ण होने के बाद, पर्यवेक्षक प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इस आशय का एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक हुई और या खराब हुई लाइनें अवरोध मुक्त हैं और गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित हैं. परंतु यह और कि लिखित मीमो के बाद, जहां व्यवस्था हो संचार माध्यमों के द्वारा उन लाइनों पर कार्य प्रणाली के अंतर्गत शीघ्र गाड़ी संचालन के लिए कहा जाएगा.

(6) जहां तक संभव हो, पर्यवेक्षक-प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि जितने समय के लिए ब्लॉक मांगा गया हो, उसे और न बढ़ाया जाए,

(7) **जब मशीन लौटने के लिए तैयार हो,-** (क) पर्यवेक्षक-प्रभारी स्थल से लौटने से पहले आगे वाले या पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राधिकार के अनुसार संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अनुमति लेगा, जहां मशीन का आगमन होना है,

(ख) मशीन के पर्यवेक्षक-प्रभारी से जानकारी प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर मशीन को लेने की व्यवस्था करेगा,

(ग) गाड़ी के स्टेशन पर आगमन के बाद पर्यवेक्षक लेखबद्ध रूप में स्टेशन मास्टर को ट्रेन सिगनल रजिस्टर में अपेक्षित प्रविष्टि के लिए पुष्टि देगा कि सेक्शन में कार्य पूर्ण होने के बाद अवरोध को क्लियर कर दिया गया है और मशीन या सभी मशीनें पूरी तरह आ चु की हैं,

(घ) जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया था, उन पर गाड़ियों की सामान्य कार्य प्रणाली इस नियम 200 के उप-नियम 7 (ग) के अनुसार पर्यवेक्षक से आश्वासन प्राप्त करने के बाद ही आरंभ की जाएगी.

(8) कामगारों और सामग्री की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कार्य प्रणाली संबंधी निर्देश साथ ही विभिन्न ग्रेड, कर्वेचर, वाहनों के प्रकार और मशीनों के लिए कार्य स्थल से वाहनों को हटाने से बचाने के लिए विशेष निर्देशों के अनुसार उल्लेख किया जाएगा.

201 टावर वैगन/कारों की कार्य प्रणाली ,-

(1) टावर वैगन एक सक्षम रेलकर्मी के पर्यवेक्षण में चलाए जाएंगे, जिसे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस कार्य का प्रभारी नियुक्त किया जाएगा, वह व्यक्तिगत रूप से सभी संरक्षा पहलुओं और इनके संचालन के लिए जिम्मेदार होगा और ब्लॉक लेने, ब्लॉक की क्लियरेंस आदि के लिए जिम्मेदार होगा.

(2) टावर वैगन एक प्रशिक्षित व्यक्ति द्वारा चलाए जाएंगे जिसे टावर वैगन ऑपरेटर कहा जाएगा, जिसके पास ऐसे वाहनों को रेलपथ पर चलाने के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन की ओर से इस आशय के लिए नियुक्त सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र होगा.

(3) प्रशिक्षण का विवरण और इसका कार्यक्रम, साथ ही सक्षमता प्रमाण-पत्र पाने के लिए निर्धारित परीक्षा और इस की वैधता, विशेष निर्देशों के अनुरूप निर्धारित होगी.

(4) ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन के बीच चलने वाले टावर वैगनों को एक ट्रेन माना जाएगा. उन की कार्य प्रणाली से संबंधित अपेक्षित प्रावधान, विफलता या गाड़ी की दुर्घटना के मामले में जैसा इन नियमों में व्यवस्था है, ये नियम टावर वैगनों पर भी लागू होंगे, जिन पर ब्रेक डाउन आदि के दौरान कार्रवाई की जाएगी.

(5) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना और जब तक अवरुद्ध होने वाली लाइन या लाइनें ब्लॉक नहीं की जातीं, टावर वैगन कोई कार्य नहीं करेंगे,-

(क)टावर वैगन का पर्यवेक्षक-प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लेखाबद्ध जानकारी देगा कि कौन सी लाइन उक्त टावर वैगन द्वारा ऑक्यूपाई की जाएगी और उक्त लाइन के अलावा कौन सी लाइन या लाइनें, यदि कोई हों, कार्य के दौरान बाधित होंगी, और कार्य के लिए कितना समय अपेक्षित होगा; अध्याय-10 में दिए गए संबंधित प्रावधान भी लागू होंगे,

(ख) स्टेशन सेक्शन में टावर वैगन के कार्य हेतु जिस लाइन का ब्लॉक लिया जाता है, उसे सिगनल 'ऑफ' लेने के उद्देश्य या गाड़ी की कार्य प्रणाली या शंटिंग के लिए 'अवरुद्ध' माना जाएगा. प्रभावित लाइनों को उन लाइनों के प्वाइंटों और संबद्ध प्वाइंट स्विचों या बटनों को सैट करके संरक्षित किया जाएगा. जहां बज़र उपलब्ध कराए गए हों, उन्हें भी स्विच 'ऑन' किया जाएगा,

(ग) **ब्लॉक सेक्शन टावर वैगन की कार्य प्रणाली ,-** (i) ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉकिंग बैक या ब्लॉकिंग फारवर्ड करने के बाद टावर वैगन का स्टेशन से प्रस्थान कराया जाएगा और साथ ही शंटिंग या अवरोध के लिए नियम 103 और के अनुसार आवश्यक प्राधिकार दिया जाएगा जैसे सतर्कता आदेश दिया जाता है;

(ii) यदि कार्य के लिए आवश्यक हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को रोक दिया जाए, तो पर्यवेक्षक द्वारा उसके लिए ब्लॉक मांगा जाएगा और प्रभावित सेक्शन को ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड करने का कार्य गाड़ी को भेजने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा ही किया जाएगा,

(iii) यदि कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि किसी समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियों को ठहराव दिया जाए किंतु मशीन के संचालन के दौरान बाधा होती हो तो पर्यवेक्षक नियम 242 के अनुरूप सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा सेक्शन में प्रवेश होने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा;

(घ) यदि इस नियम 201 के उप-नियम 5 के खंड (ग) के खंड (iii) के अनुसार समीपवर्ती लाइन पर न तो कोई ब्लॉक लिया गया हो और न ही लोको पायलटों को चेतावनी देने के लिए कोई सिगनल दिखाया गया हो तो पर्यवेक्षक प्रभारी यह देखेगा कि मशीन के संचालन के दौरान समीपवर्ती लाइनों को क्लियर रखी गई है.

(ड.) कार्य पूर्ण होने के बाद, पर्यवेक्षक प्रभारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इस आशय की एक मीमो जारी करेगा कि कार्य पूरा हो चुका है और अन्य ब्लॉक हुई या खराब हुई लाइनें अवरोध मुक्त हैं और गाड़ियों की आवाजाही के लिए सुरक्षित हैं. परंतु यह और कि लिखित मीमो के बाद, जहां व्यवस्था हो संचार माध्यमों के द्वारा उन लाइनों पर कार्य प्रणाली के अंतर्गत शीघ्र गाड़ी संचालन के लिए कहा जाएगा.

(6) जहां तक संभव हो, पर्यवेक्षक-प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि जितने समय के लिए ब्लॉक मांगा गया हो, उसे और न बढ़ाया जाए.

(7) **जब टावर वैगन लौटने के लिए तैयार हो,-** (क) पर्यवेक्षक-प्रभारी स्थल से लौटने से पहले आगे वाले या पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राधिकार के अनुसार संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अनुमति लेगा, जहां टावर वैगन का आगमन होना हो,

(ख) टावर वैगन के पर्यवेक्षक-प्रभारी से जानकारी प्राप्त होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर टावर वैगनों को लेने की व्यवस्था करेगा,

(ग) टावर वैगन के स्टेशन पर आगमन के बाद पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर को ट्रेन सिगनल रजिस्टर में अपेक्षित प्रविष्टि के लिए लेखबद्ध पुष्टि देगा कि सेक्शन में कार्य पूर्ण होने के बाद अवरोध को क्लियर कर दिया गया है और टावर वैगन या सभी टावर वैगन पूरी तरह आ चुके हैं,

(घ) जिन लाइनों के लिए ब्लॉक लिया गया था, उन पर गाड़ियों की सामान्य कार्य प्रणाली पर्यवेक्षक से इस नियम 201 के उप-नियम 7 के खंड (ग) के अनुसार आश्वासन प्राप्त करने के बाद ही आरंभ की जाएगी,

(8) कामगारों और सामग्री की सुरक्षा सुरक्षित करने के लिए कार्य प्रणाली संबंधी निर्देश विशेष निर्देशों के अनुसार निर्धारित किए जाएंगे.

202. मल्टीपल मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेनों और या अन्य अनुरक्षण वाहनों या मशीनों की कार्य प्रणाली .- (1) एक से अधिक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन या रेलपथ अनुरक्षण मशीन या टावर वैगन को समान ब्लॉक सेक्शन में काम करने की अनुमति दी जा सकती है जिसके लिए उनमें से एक में ब्लॉक लिया जा सकता है या कॉरिडोर ब्लॉक में काम किया जा सकता है.

(2) ऐसे अनुरक्षण वाहन या गाड़ी उस लोकेशन के क्रम से मिलान करके डिस्पैच किए जाएंगे जिन पर उन्हें काम करना था और निम्नानुसार करना था,-

(क) ऐसे वाहन या गाड़ी ब्लॉक हुए सेक्शन में या तो एक गाड़ी के रूप में, जो स्थल पर जाकर अलग हो जाएगी, या एक के बाद एक अलग-अलग भेजे जा सकते हैं, जिसके लिए पहले वाहन या गाड़ी के ऑपरेटरों या लोको पायलटको एक शंटिंग आदेश फार्म 103 और आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार जारी किया जाएगा ताकि बाद वाले वाहन या गाड़ी के ऑपरेटर या लोको पायलट लाइन क्लियर बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार' के बिना आगे बढ़ सकें;

(ख) ऑपरेटर या लोको पायलट को दिया गया बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार का काम करेगा, ताकि वे निर्धारित स्थल की ओर बढ़ सकें. अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन वह कितने किलोमीटर तक जा सकता है, इसे प्राधिकार में दर्ज किया जाएगा; और

(ग) बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पुष्टि करेगा कि क्या वाहन या गाड़ी को कार्य के पूरे होने पर लौटना होगा या अगले ब्लॉक स्टेशन के लिए आगे जाना होगा या जैसा लागू हो, पिछले या अगले वाहन या गाड़ी द्वारा लाइन क्लियरेंस के लिए निर्धारित स्थल पर ही प्रतीक्षा करनी होगी. बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार में यह भी दर्शाया जाएगा कि यदि किसी वाहन या गाड़ी को आगे जाना होगा या इसका पालन करना होगा.

(3) अवरुद्ध सेक्शन में आगे बढ़ते समय वाहन/गाड़ी की गति सीधी लाइन पर स्पष्ट दृश्यता में पच्चीस किलोमीटर प्रतिघंटा तक सीमित होगी, अन्यथा जब आगे की दृश्यता स्पष्ट नहीं हो या अवरुद्ध हो या खराब मौसम में जब दृश्यता बहुत कम हो तो गति दस किलोमीटर प्रतिघंटा रहेगी. राहत रेलगाड़ी के लोको पायलट को इस आशय का एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा.

(4) जहां एक से अधिक वाहन या गाड़ी भेजा जाना अपेक्षित हो, बाद वाले वाहन या गाड़ी एक दूसरे से न्यूनतम एक सौ बीस मीटर की दूरी बनाए रखेंगे. उनमें से प्रत्येक का ऑपरेटर या लोको पायलट अपने निर्धारित स्थल पर पहुंचने से पूर्व बीच में अपना वाहन या गाड़ी रुक जाने की स्थिति में उसके पिछले भाग को संरक्षित करेगा.

(5) प्रत्येक वाहन का प्रभारी अपने वाहन के अगले और पिछले हिस्सों की संरक्षा के लिए जिम्मेदार होगा, जिसके लिए हाथ द्वारा खतरे का सिगनल दर्शाएगा और विशेष निर्देशों के अनुरूप प्रत्येक अन्य वाहन से एक सुरक्षित दूरी बनाकर रखेगा.

203. मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, और रेल-सह-सड़क वाहन पर कार्यरत कामगार.– एक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, या रेल-सह-सड़क वाहन का अधिकारिक प्रभारी प्रस्थान करने से पहले लोको पायलट या ऑपरेटर को सिगनल देगा और यह देखेगा कि उन पर सभी कामगार मौजूद हों और वह उन्हें बैठे रहने की चेतावनी देगा.

204. खड़े रहने पर मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, और रेल-सह-सड़क वाहन की सुरक्षा.- (1) एक मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, रेल-सह-सड़क वाहन अपरिहार्य परिस्थितियों के अलावा, किसी स्टेशन की रनिंग लाइन पर खड़े नहीं किए जाएंगे.

(2) जब किसी मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन को किसी स्टेशन पर खड़ा रखा जाता है, तो इसे सुरक्षा प्रदान की जाएगी और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि,–

(क) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन के डिब्बे पूर्णतया सुरक्षित हों और किसी प्वाइंट या क्रासिंग का उल्लंघन नहीं करते हों;

(ख) जिस लाइन पर मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, या रेल-सह-सड़क वाहन खड़े हों उन लाइनों के समस्त आवश्यक प्वाइंट सैट किए गए हों और ऐसे प्वाइंट क्लेम्प या कॉटर बोल्ट द्वारा संरक्षित किए गए हों और उन्हें लॉक किया गया हो;और

(ग) ऐसे लॉक की चाबियां मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन या रेल-सह-सड़क वाहनों के साइडिंग या लाइन से जाने के समय तक उस की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहती हों;

(3) मैटेरियल या डिपार्टमेंटल ट्रेन, रेलपथ अनुरक्षण मशीन, टावर वैगन, या रेल-सह-सड़क वाहन का अधिकारिक प्रभारी यह संतुष्टि कर लेने तक अपना प्रभार नहीं छोड़ेगा कि गाड़ी इन नियमों के अनुरूप संरक्षित की जा चु की है.

झ – प्राइवेट रेल इंजन और वाहन

205. प्राइवेट रेल इंजन और वाहन.- रेल इंजन या अन्य वाहन, जो किसी निजी स्वामित्व वाली संपत्ति हों, उन्हें विशेष निर्देशों के अनुरूप डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे में प्रवेश करने की अनुमति दी जाएगी.

ण – परिमाप से अधिक परेषण ले जाने वाली गाड़ियां

206. परिमाप से अधिक परेषण ले जाना.- इन नियमों के विशेष निर्देशों की शर्त पर विद्युतीकृत और गैर-विद्युतीकृत सेक्शनों पर परिमाप से अधिक परेषण ले जाने वाली गाड़ियों की कार्य प्रणाली प्राधिकृत अधिकारी द्वारा अलग से निर्धारित की जाएगी.

IndiaCode

अध्याय IX

विफलताएं, असामान्य घटनाएं और दुर्घटनाएं

क – खराब या क्षति-ग्रस्त कांटे

207. खराब या क्षति-ग्रस्त कांटे.–

(1) जब या तो उपकरण के संचालन के समय वे सही प्रतिक्रिया न करें, जो सामान्य से रिवर्स स्थिति में या इसके विपरीत संचालन को या कांटे को किसी भी अवस्थिति में लॉकिंग के लिए उपकरण के संचालन को नियंत्रित करते हैं, या सेटिंग और लॉकिंग के मामले में, जब बिजली के संकेत प्रदर्शित होने में विफल हो जाते हैं या जब किसी कांटे के ले-आउट का कोई कलपुर्जा या हिस्सा क्षतिग्रस्त या मिसिंग हो जाता है तो उस स्थिति में कांटे खराब माने जाएंगे.

(2) जब कभी कांटे, क्रॉसिंग या गार्ड रेल खराब या क्षतिग्रस्त होती हैं, तो कांटे के संचालन का प्रभारी रेलकर्मी उन की सुरक्षा करेगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल उन परिस्थितियों की रिपोर्ट करेगा.

(3) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उन खराब या क्षतिग्रस्त कांटों की जानकारी मिलने पर -

(क) तत्काल उनके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी के माध्यम से खराबी को दूर कराएगा,

(ख) यह सुनिश्चित करने की व्यवस्था करेगा कि उन कांटो पर से गाड़ियों को सुरक्षित गुजारा जा सके;

(ग) सुधार होने तक सिगनलों को 'ऑन' रखा जा सके.

बशर्ते सिगनल को संरक्षित करने और 'ऑन" स्थिति में रखने के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से उनका निरीक्षण करेगा या जैसा स्टेशन संचालन नियम में निर्धारित है परिचालन विभाग के सक्षम रेलकर्मी के द्वारा उनका निरीक्षण कराएगा, और-

(i) यदि स्विच और स्टॉक रेल के बीच किसी अवरोध के कारण खराबी उपन्न होती है, तो उस अवरोध को हटाया जाएगा और कांटे का यह देखने के लिए पुनः परीक्षण किया जाएगा कि क्या यह संतोषजनक रूप में काम कर रहा है या अन्य कुछ, या

(ii) यदि किसी अन्य कारण से खराबी हुई हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर निर्णय लेगा कि क्या कांटे को एक या किसी अन्य स्थिति में सही तरह से सैट किया जा सकता है और एक स्थिति में कलेम्प किया जा सकता है और उसके बाद क्या वह गाड़ियों के संचलन के लिए सुरक्षित रहेगा, वह इसे नॉन-इंटरलॉक्ड कांटा मानकर पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा की प्रतिबंधित गति पर गाड़ियों की आवाजाही को अधिकृत कर सकता है.

(घ) क्लेम्प लगाए गए और लॉक किए गए कांटो पर गाड़ियों की आवा-जाही को नियंत्रित करने वाले सिगनल खराब माने जाएंगे और गाड़ियां इन नियमों के तहत निर्धारित कार्य-प्रणाली के अनुसार कार्य करेंगी.

ख – खराब सिगनल

208. सिगनल की खराबियां.–

(1) सिगनल को तब खराब माना जाएगा जब

(क) यदि कोई फिक्स सिगनल नहीं हो या इसे सही तरह से उस स्थान पर नहीं लगाया जाता जहां सामान्यतः एक फिक्स सिगनल को लगा दर्शाया जाता है, या

(ख) यदि किसी सिगनल की लाइट जल नहीं रही हो, या

(ग) यदि कलर लाइट के स्थान पर एक सफेद लाइट दिखाई जाती हो, या

(घ) यदि कोई सिगनल टिमटिमाता हो, भ्रामक हो जाता हो या सही तरीके से न दिखता हो, या

(ड) यदि एक से अधिक संकेत प्रदर्शित होता है.

(2) खराब सिगनल मिलने पर, लोको पायलट इस प्रकार कार्य करेगा कि जैसे सिगनल अपना सबसे रेस्ट्रिक्टिव आस्पेक्ट प्रदर्शित कर रहा था.

(3) एक 'पी' मार्कर की व्यवस्था के साथ कलर लाइट सिगनल वाले स्टेशनों पर लोको पायलट अनी देता है गाड़ी रोक देगा और यदि इसमें कोई लाइट प्रदर्शित नहीं होती तो एक अनुचित आस्पेक्ट दिखाई देता है, तो यह संतुष्टि कर लेने के बाद उपलब्ध 'पी' मार्कर के साथ सिगनल की व्यवस्था है तो वह अगले स्टॉप सिगनल पर गाड़ी रोकने की तैयारी के साथ आगे बढ़ेगा और इसके आस्पेक्ट के मार्गदर्शन में कार्य करेगा.

(4) एक पांच लैम्प वाले दिशा निर्धारक रूट इंडीकेटर उस स्थिति में खराब समझा जाएगा जब उस पर तीन से कम लैम्प जलते हों.

209. सामान्यतः जब एक स्टॉप सिगनल खराब होता है तो स्टेशन मास्टर की ड्यूटी.-

(1) जैसे ही ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को ज्ञात होता है कि सिगनल खराब हो गया है, तो वह -

(i) जैसा अपेक्षित हो, नियम 211 एवं 212 के अनुरूप खराब सिगनल से गाड़ियां गुजारने के लिए अपक्षित कार्रवाई करेगा.

(ii) उस घटना के होने की जानकारी सिगनल के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी और नियंत्रक को देने के अलावा, सिगनल विफलता रजिस्टर में इस आशय की प्रविष्टि करेगा.

(2) जब किसी सिगनल के खराब होने की जानकारी मिलती है, जो उसके स्टेशन से संबंधित नहीं होती तो वह तत्काल संबंधित स्टेशन मास्टर और नियंत्रक को तथ्यों की जानकारी देगा.

(3) (क) ऐसे स्टेशनों पर जहां प्वाइंटों की सैटिंग और लॉकिंग के संकेतक स्टेशन मास्टर के पैनल पर सत्यापित किए जाते हों कि सिगनल 'ऑफ' हैं या नहीं, गाड़ियों की प्राप्ति या प्रस्थान वाले खराब सिगनल सत्यापित फेसिंग प्वाइंटों की क्लेम्पिंग के बिना व्यवस्थित किए जाएंगे,

(ख) यदि उपरोक्त नियम (209) के उप-नियम (3) का (क) में दिए संकेतक स्टेशन मास्टर पैनल पर उपलब्ध नहीं होते तो, गाड़ियों की प्राप्ति या प्रस्थान से पहले खराब सिगनल पर व्यवस्थित फेसिंग और ट्रेलिंग कांटा क्लेम्प और पैडलॉक किए जाएंगे,

(ग) यदि रिपीटिंग सिगनल 'ऑन' स्थिति में खराब हो, तो गाड़ी के लोको पायलट को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर संचार के सुरक्षित माध्यमों से सूचित किए जाने पर वह सावधानी पूर्वक वहां तक गाड़ी ले जाएगा जहां तक सिगनल स्पष्ट दिखाई देगा और उसके बाद उस सिगनल द्वारा संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा.

210 जब डिस्टेंट सिगनल खराब हों तो लोको पायलट और स्टेशन मास्टर की ड्यूटी.-

(1) जब कोई डिस्टेंट सिगनल खराब हो तो यह माना जाता है कि वह 'ऑन' स्थिति में विफल है या इस की लाइट बुझी हुई है. दोनों मामलों में, लोको पायलट यह सिगनल के सबसे सीमित पहलू को देखेगा और तदनुसार अपनी गाड़ी की गति को नियमित करेगा.

(2) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तत्काल खराबी को दूर करने के लिए जिम्मेदार कर्मचारी को सूचित करेगा ताकि गाड़ियों के ठहराव से बचा जा सके.

211 जब कोई एप्रोच स्टॉप सिगनल खराब हो तो स्टेशन मास्टर और लोको पायलट की ड्यूटी.-

(1) (क) किसी खराब एप्रोच स्टॉप सिगनल अर्थात् होम, मध्यवर्ती या रूटिंग होम पर पहुंचने पर, लोको पायलट सबसे पहले खराब सिगनल के करीब अपनी गाड़ी रोकेगा और नीचे नियम 211 के उप-नियम (3) के अनुसार प्राधिकार मिलने पर ही आगे बढ़ेगा.

(ख) लोको पायलट सावधानी-पूर्वक न्यूनतम पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा की गति से, सतर्क होकर अगले स्टॉप सिगनल तक आगे बढ़ेगा और उसके बाद उस सिगनल के आस्पेक्ट के अनुसार कार्रवाई करेगा.

(2) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, 'ऑन' स्थिति में खराब एप्रोच स्टॉप सिगनल से गुजरने के लिए प्राधिकार देने से पूर्व सबसे पहले यह सुनिश्चित करेगा कि उक्त सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में किए जाने की शर्तें पूरी की जाती हों. बशर्ते साथ ही यह कि जब खराब सिगनल की जानकारी एक पिछले स्टेशन पर लोको पायलट को दी जा चु की है, तो वह रूट सैट किए जाने के बाद आगे बढ़ने के लिए वह हैंड सिगनल दिखाए जाने की व्यवस्था भी करेगा.

IndiaCode

(3) लोको पायलट किसी होम या एक राउटिंग होम सिगनल को तब तक पास नहीं करेगा जब 'ऑन' स्थिति में या खराब नहीं होता, अन्यथा -

(क) एक पिछले स्टेशन पर उसने लिखित रूप में यह प्राधिकार (फार्म संख्या-10) प्राप्त किया हो कि सिगनल काम नहीं कर रहा है और जब तक उसे आगे बढ़ने के लिए वर्दीधारक एक रेलकर्मी से उक्त सिगनल के नीचे खड़े रहकर हैंड सिगनल न मिले : या

(ख) गाड़ी खड़ी करने पर, उसे या तो,'ऑफ' स्थिति में कालिंग-ऑन सिगनल लेने, जहां उपलब्ध हो, के लिए प्राधिकृत किया जाएगा; या

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष निर्देशों के अनुरूप संचार के सुरक्षित माध्यमों से प्राधिकार (फार्म संख्या-11) की सूचना दी या ट्रांसमिट की जाती है : या

एक लिखित प्राधिकार (फार्म संख्या-11) दिए जाने के लिए, उसे एक सक्षम रेलकर्मी के माध्यम से खराब एप्रोच स्टॉप सिगनल के नीचे डिलीवर किया जाएगा.

212 जब एक प्रस्थान स्टॉप सिगनल खराब हो तो स्टेशन मास्टर और लोको पायलट की ड्यूटी.-

(1) एक गाड़ी का लोको पायलट, जब उस की गाड़ी को स्टेशन पर ठहराव दिया जाता हो, वहां स्थित खराब सिगनल अपने लिए निर्धारित एक प्रस्थान स्टॉप सिगनल को 'ऑन' या खराब स्थिति में पास नहीं करेगा और ऐसी स्थिति में वह प्राधिकृत होगा -

(क) विशेष निर्देशों के तहत जहां उपलब्ध हो, प्रस्थान स्टॉप सिगनल के नीचे पिछले स्टॉप सिगनल के अलावा कालिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' मानते हुए, या

(ख) विशेष निर्देशों के अनुरूप ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा प्राधिकार की सूचना संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा दी जाती है या ट्रांसमिट की जाती है : या

(ग) एक सक्षम रेलकर्मी के माध्यम से एक लिखित प्राधिकार (फार्म संख्या-12) दिया जाता है;

(2) 'ऑन' स्थिति में नियम 212 के उप-नियम (1) में दिए गए तरीके से खराब प्रस्थान स्टॉप सिगनल पास करने का प्राधिकार देने से पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सबसे पहले यह सुनिश्चित करेगा कि उस सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में लेने की शर्तें पूर्ण होती हों.

(3) प्रस्थान सिगनलों को संरक्षित करने वाले कांटो के मामले में स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी को उक्त सिगनल के नीचे हैंड सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा.

213 खराबी को ठीक करने के बाद अधिकारियों को सूचना -जैसे ही एक खराब सिगनल को चालू किया जाता है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इस तथ्य की जानकारी उन कर्मचारियों को देगा जिन्हें खराबी की जानकारी दी गई थी.

214 एक कालिंग-ऑन सिगनल के संबंध में लोको पायलट की ड्यूटी–किसी गाड़ी के लोको पायलट का सदैव उस स्टॉप सिगनल द्वारा मार्गदर्शन किया जाएगा जिसके नीचे कालिंग-ऑन सिगनल फिक्स किया जाता है. यदि यह स्टॉप सिगनल 'ऑन' रहता है, तो वह अपनी गाड़ी रोक देगा. यदि वह कालिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' स्थिति में देखता है, तो वह अपनी गाड़ी रोकने के बाद सावधानी से आगे बढ़ेगा और किसी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा.

215 मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना –

(1) जब एक लोको पायलट मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है, तो वह अपनी गाड़ी सिगनल के पीछे रोक देगा और सिगनल पोस्ट के टेलीफोन या संचार के अनुमोदित या सुरक्षित माध्यमों के द्वारा पिछले ब्लॉक सेक्शन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा और इससे आगे बढ़ने के लिए उस की अनुमति लेगा.

(2) स्टेशन मास्टर मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत करेगा जिसके लिए वह अग्रिम रूप से ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर लेगा.

(3) यदि लोको पायलट पिछले ब्लॉक सेक्शन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में सफल नहीं हो पाता तो वह सिगनल पर पांच मिनट प्रतीक्षा के बाद मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में

पास करके ब्लॉक में आगे सावधानी-पूर्वक बढ़ेगा तथा किसी अवरोध की स्थिति में ठहरने के लिए तैयार रहेगा, यदि उसे आगे लाइन का दृश्य ठीक दिखाई देता है तो गाड़ी की गति पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, अन्यथा गाड़ी की गति आठ किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं बढ़ाएगा और अगले ब्लॉक स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को विफलता की रिपोर्ट देगा.

(4) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को नियंत्रित करने वाला ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर सिगनल की खराबी की जानकारी मिलने, गाड़ी के प्रस्थान से पूर्व, यह सुनिश्चित करने के बाद कि अगले ब्लॉक स्टेशन तक कोई गाड़ी लाइन पर नहीं है, वह अगले ब्लॉक स्टेशन तक संपूर्ण सेक्शन को मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल का एक ब्लॉक सेक्शन मानेगा और लोको पायलट को प्राधिकार जारी करेगा कि वह नियम 217 के क्रम में ब्लॉक उपकरण के विफल होने की स्थिति में लाइन क्लियर लेने के बाद दोनों अग्रिम प्रस्थान सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करे.

216 समपार फाटक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना -

(1) जब एक लोको पायलट गेट के स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है, तो वह सिगनल के पीछे रूकेगा और निर्धारित कोड के अनुसार सीटी बजाएगा.

(2) (क) यदि समपार फाटक स्टॉप सिगनल एक 'जी' मार्कर की व्यवस्था है, ऑटोमेटिक सिगनलिंग क्षेत्र में 'एजी' मार्कर प्रकाशमान होगा, यदि एक मिनट के अंदर सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाता, तो लोको पायलट सावधानीपूर्वक अपनी गाड़ी आगे बढ़ाएगा और समपार फाटक से पहले अपनी गाड़ी रोकेगा.

(ख) यदि उस फाटक पर गैटमैन तैनात हो तो वह गाड़ी के गेट से गुजरने के बाद हैंड सिगनल देगा या गेटमैन के तैनात न होने की स्थिति में यह कार्य सहायक लोको पायलट द्वारा यह सुनिश्चित करने के बाद किया जाएगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद है.

(3) यदि लोको पायलट सिगनल पर गाड़ी रोकने के बाद यह देखता है कि वहां कोई 'जी' मार्कर नहीं है, न ही ऑटोमेटिक सिगनलिंग क्षेत्र में 'एजी' मार्कर प्रकाशमान है, तो वह फाटक के सिगनल को एप्रोच स्टॉप सिगनल मानकर कार्य करेगा और नियम-211 के अनुरूप ही आगे बढ़ेगा.

ग- लाइन क्लियर लेने या प्रदान करने के लिए उपकरणों या अन्य उपस्करों और अन्य सिगनलिंग उपकरणों की विफलता

217 ब्लॉक उपकरण की विफलता

(1) जब कभी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लाइन क्लियर प्राप्त करने या प्रदान करने, या गाड़ी को लाइन पोजिशन में ले जाने या ब्लॉक उपकरण विफल होने पर सेक्शन को बंद करने, या एक्सल काउंटर के माध्यम से ब्लॉक प्रूविंग या किसी अन्य कारणवश उपकरण विफल हो, तो इसे उपकरण की विफलता मानी जाएगी. ऐसे किसी मामले में, नियम 90 के अनुरूप संचार के अन्य अनुमत माध्यमों के द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा।

(2) यदि लाइन क्लियर उपकरण की विफलता किसी गाड़ी के प्रस्थान के बाद होती है, तो ऐसी स्थिति में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ी को लाइन पोजिशन पर लेने में सफल नहीं होता, या उपकरण के माध्यम से सेक्शन बंद नहीं कर पाता है, तो स्टेशन मास्टर अंतिम गाड़ी के अगले स्टशेन पर पूर्ण आगमन की पुष्टि प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करके एक्सल काउंटर की पुन: सेटिंग करके उपकरण को सामान्य स्थिति में लाएगा और बाद वाली गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर लेगा।

(3) जब ब्लॉक उपकरण के अलावा अन्य माध्यमों से लाइन क्लियर ली जाती है तो इस आशय की प्रविष्टि गाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जानी चाहिए, और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा अग्रिम रूप से प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान किया गया है का उल्लेख लोको पायलट को लाइन क्लियर टिकट में किया जाना चाहिए।

(4) स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन क्लियर टिकट नियम 97 के उपनियम 2 के अनुसार तैयार किया जाएगा तथा इसे लोको पायलट को नियम 97 के उपनियम (1) के खंड (ख) में उल्लेख किए हुए अनुसार दिया जाएगा।

(5) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, बज़र को जहां उपलब्ध कराया गया है, उसे स्विच 'ऑन' करेगा ताकि उसे असामान्य स्थिति की जानकारी मिलती रहे, या एक बोर्ड लगाएगा जिस पर ' ब्लॉक उपकरण विफल है' जैसे शब्द लिखे होंगे.

घ – दोहरी लाइन सेक्शन पर कार्यरत अस्थायी इकहरी लाइन

218 दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली –

(1) जब कभी गाड़ी या रेलपथ की दुर्घटना या किसी अन्य अवरोध के कारण दोहरी लाइन सेक्शन की किसी एक लाइन का उपयोग अस्थाई तौर पर रूकता है, यदि आवश्यक है, तो किसी सक्षम रेलकर्मी द्वारा स्थिति का जाकर निरीक्षण के सत्यापन पश्चात कि लाइन पर कोई अवरोध नहीं है, तब फार्म संख्या-2 में लाइन क्लियर टिकट के लिखित प्राधिकार के साथ पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत नियंत्रक से परामर्श करके एक क्लियर इकहरी लाइन पर यातायात चलाया जाए या निदेशक (परिचालन एवं व्यवसाय विकास) की व्यक्तिगत अनुमति पर यहां तक कि पहली गाड़ी द्वारा ब्लॉक सेक्शन को पार करने से पहले भी गाड़ियां लिखित प्राधिकार फार्म संख्या-15 होने पर एक-दूसरे के पीछे चल सकती है, और ऐसे किसी मामले में-

(क) सभी सिगनल , चाहे वे किसी भी संचालन पद्धति पर कार्य कर रहे हों, कार्य प्रणाली की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामले में ऐसे ब्लॉक उपकरणों को निलंबित कर दिया जाएगा, यहां तक कि एक निश्चित दिशा में संचालन के लिए भी। इसी प्रकार, अर्द्ध स्व-चालित सिगनल को भी वापस 'ऑन' की संकेत स्थिति में मैनुअल मोड में रखा जाएगा।

(ख) (i) सेक्शन के दोनों ओर के छोर पर सिगनलों का निलंबन एक रिमाइंडर के रूप में जहां इकहरी लाइन को शुरू किया गया है एवं सभी मध्यवर्ती स्टेशनों के सिगनल के बटनों को स्टॉप प्लग लगाकर बंद किया जाएगा, साथ ही,

(ii) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के संचालन के मामले में ब्लॉक उपकरणों का निलंबन एक रिमाइंडर के रूप में, सेक्शनों के दोनों ओर जहां इकहरी लाइन पर कार्य की शुरुआत की गई हो और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों पर ब्लॉक उपकरणों को लाइन पर स्थित गाड़ी में रखा जाएगा और असामान्य कार्य प्रणाली की पूरी अवधि के दौरान उन्हें ताला लगाकर चाबी स्टेशन पर अभिरक्षा में रखी जाएगी, और-

(iii) यदि बज़र अलार्म, उपलब्ध है, तो असामान्य कार्य प्रणाली के दौरान उसे एक रिमाइंडर के रूप में स्विच 'ऑन' करके रखा जाएगा।

(ग) किन्हीं, दो स्टेशनों के बीच संचालन की पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के मामले में यदि कोई एक मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल है, तो उसे बंद रखा जाएगा।

(2) इकहरी लाइन कार्य प्रणाली का प्रस्ताव देने वाले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और प्रभावित सेक्शन के दूसरी ओर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबरों के माध्यम से फार्म संख्या-13 में संदेशों का आदान-प्रदान करेंगे जिसमें निम्नलिखित जानकारी होगी, अर्थात् -

(क) इकहरी लाइन कार्य प्रणाली की शुरुआत के कारण;

(ख) वह लाइन जिस पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली प्रस्तावित है;

(ग) अवरोधित लाइन पर अवरोध होने का स्थान;

(घ) मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम, यदि कोई हो, जिनका उपयोग नहीं किया जाएगा; और

(ड.) संदेश जारी करने वाले ब्लॉक स्टेशन पर आने वाली या जाने वाली अंतिम गाड़ी का नंबर और समय

(च) फार्म संख्या-2 के नियम एवं शर्तों के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार जैसा पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में एक–एक करके गाडियों को चलाने संबंधी है क्या उनके द्वारा प्रस्तावित किया गया है या गाडियां एक दूसरे के पीछे चलेंगी चाहे अग्रणी गाड़ी ने फार्म संख्या 15 की नियम एवं शर्तों के अनुसार पूरे ब्लॉक सेक्शन को क्लियर नहीं किया हो, जिसके लिए निदेशक / परिचालन एवं व्यवसाय विकास की अनुमति प्राप्त की गई हो।

(3) (क) अस्थायी इकहरी लाइन की शुरुआत से पूर्व, दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा सुनिश्चित किया

जाएगा कि वह पूरा क्षेत्र जिनके बीच अस्थायी सिगनल लाइन पर कार्य किया जाना प्रस्तावित हो, पर कोई गाडियां नहीं है और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों पर कांटे और क्रॉसिंग सेट करके मेन लाइन के लिए लॉक कर दिए गए हैं।

(ख) मध्यवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों की यह ड्यूटी होगी कि वे अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली की पूरी अवधि के दौरान एक बार निर्धारित की गई कांटो और क्रॉसिंगों की सेटिंग को नहीं बदलेंगे।

(4) जहां अस्थायी इकहरी लाइन की शुरूआत की गई है, वहां सभी गाडियों को उनके स्टेशनों के परे आगे बढने से रोका जाएगा तथा प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को दोहरी लाइन सेक्शन की अस्थायी इकहरी लाइन के लिए फार्म संख्या 14 में एक लिखित लाइन क्लियर टिकट सौंपा जाएगा या फार्म संख्या 15 जैसा भी मामला हो, जो कि विधिवत रूप में हस्ताक्षरित एवं स्टांप सहित हो, जो निम्नलिखित को इंगित करता है;-

(क) मध्यवर्ती स्टेशनों का नाम दर्शाते हुए अंतिम स्टेशन तक जाने के लिए प्राधिकार;

(ख) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक गाड़ी को जिस लाइन पर चलना है;

(ग) ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के चलते समय जिस अधिकतम गति का पालन किया जाना है. बशर्ते जब गाड़ियों को एक-दूसरे के पीछे चलना है, तो स्पष्ट दृश्यता में अधिकतम गति पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित रहेगी अन्यथा गाड़ियां दस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से चलेंगी.

(घ) क्या कोई गाड़ीजहां लागू हो उस गाड़ी के पीछे रहेगी, जिसे निदेशक परिचालन एवं व्यवसाय विकास द्वारा मिले प्राधिकार का उद्धरण देते हुए नियंत्रक द्वारा सेक्शन में भेजी गई अंतिम गाड़ी के प्रस्थान का समय बताया गया हो।

(ड.) दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली के लिए लाइन क्लियर टिकट फार्म-14 में यह सुनिश्चित करने के बाद ही दिया जाएगा जब कि मार्ग सही तरीके से गाड़ी के संचालन के लिए सेट और लॉक कर दिया गया है।

(5) **यदि गाड़ियों को एक-दूसरे के पीछे चलना हो तो बरती जाने वाली अतिरिक्त सावधानियां-**

(क) किसी भी गाड़ी को चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक पूरे संचालन के दौरान उसमें सबसे पीछे अम्बर फ्लैश लाइन' ऑन' नहीं रखी जाती, और किसी भी गाड़ी को कम से कम पंद्रह मिनट या उससे कम अवधि के अंतराल के बाद, जैसा कि विशेष निर्देशों के तहत निर्धारित हो, किसी दूसरी गाड़ी के पीछे चलने के लिए छोड़ा जाएगा।

(ख) लोको पायलट प्राधिकार फार्म संख्या-15 में उल्लिखित अंतिम गाड़ी के प्रस्थान समय के बाद उक्त अंतराल की समाप्ति तक अपनी गाड़ी आरंभ नहीं करेगा।

(ग) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियां समान और उतनी गति से चलेंगी जो कि विशेष निर्देशों छोडकर पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(घ) प्रत्येक गाड़ी के प्रस्थान का वास्तविक समय, अग्रिम ब्लॉक सेक्शन स्टेशन को तुरंत बताया जाएगा और प्रत्येक गाड़ी के आगमन का वास्तविक समय पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को तुरंत सूचित किया जाएगा, और

(ड.) एक ही समय पर दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच चलने वाली अनुगामी गाडियों की संख्या प्रति पांच किलोमीटर की दूरी के अंतराल के लिए एक से अधिक नहीं होगी एवं जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति प्रदान नहीं की गयी है, स्टेशन की दूरी का अंतराल कितना भी हो, लेकिन यह संख्या चार से अधिक नहीं होगी

(च) किसी आने वाली गाड़ी की दिशा में सबसे बाहरी सम्मुख कांटों पर किसी भी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(छ) जब कोई गाड़ी पहले रोक सिगनल या विपरीत दिशा के अंतिम रोक सिगनल या किसी कारणवश स्टेशनों के बीच रुक जाती है और उसका ठहराव पॉच मिनट या उससे अधिक होना संभावित हो, तो नियम 223 के प्रावधान के अनुरूप गाड़ी का बचाव किया जाएगा।

(ज) एक बार संचालन की दिशा तय हो जाने के बाद उसे तब तक नहीं बदला जाएगा जब तक कि अंतिम

गाड़ी अगले स्टेशन पर पहुंच नहीं गई हो, और निम्नानुसार नियम 218 के उप-नियम (11) के अनुसार प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करके पूर्व संदेश पहले रद्द न किया गया हो। उसके बाद, दूसरी दिशा में गाड़ियां चलाने के लिए उपरोक्त नियम 218 के उप-नियम (2) के अंतर्गत निर्धारित तरीके से नए संदेशों का आदान-प्रदान किया जाएगा।

(6) (क) निर्धारित दिशा में संचालन कार्यों के मामले में, लोको पायलट को अंतिम रोक सिगनल से गुजरने का प्राधिकार दिया जाएगा और उस मार्ग में पड़ने वाले सभी रोक सिगनलों को जिसे 'ऑन' स्थिति में रखा गया है, यदि अंतिम रोक सिगनल कांटों का बचाव करती हो तो, लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त, उसे इस सिगनल के नीचे से हैंड सिगनल भी दिए जाएंगे; और

(ख) निर्धारित दिशा से विपरीत संचालन के मामले में, लोको पायलट को नियम 138 के अनुसार अपनी गाड़ी को बिना सिगनल वाली लाइन से स्टार्ट करने और गाड़ी को स्टेशन से बाहर ले जाने का भी प्राधिकार दिया जाएगा।

(7) जब तक, मार्ग में सभी गेटमैनों को संचार के अनुमोदित माध्यम के द्वारा दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन के कार्य की जानकारी, यह उल्लिखित करते हुए कि किस मार्ग या लाइन पर गाड़ी कार्य करेगी, नहीं सूचित किया जाता है, पहली गाड़ी का लोको पायलट जो निर्धारित दिशा के विपरीत गाड़ी ले जा रहा है उसे तदनुसार गाड़ी रोकने एवं सूचित करने का सतर्कता आदेश दिया जाएगा।

(8) सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को उचित सतर्कता आदेश जारी किए जाएंगे.

(9) गलत लाइन के द्वारा अगले स्टेशन पर पहुंचने पर लोको पायलट सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल के पास, इनमें जो भी पहले आता हो, अपनी गाड़ी रोकेगा, जिस लाइन पर उस की गाड़ी है.

(10) अग्रिम स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, सभी सम्मुख कांटें समुचित प्रकार से सेट एवं लॉक कर दिए गए है; जैसा भी मामला हो तथा ट्रेलिंग कांटे जिनसे गाड़ी गुजरेगी वे भी समुचित रूप में सेट एवं लॉक कर दिए गए है कि सुनिश्चित करने के पश्चात ही लोको पायलट को उक्त रोक सिगनल से परे जाने के लिए अधिकृत करेगा;

बशर्ते कि यदि गाड़ी सही लाइन पर चल रही हो तो अग्रिम स्टेशन के प्रथम आगमन रोक सिगनल को 'ऑफ' कर दिया जाए। आगे दिया गया है कि जब गाड़ियां इस तरीके से काम कर रही हों, तो पिछले स्टेशन से लोको पायलट को अग्रिम स्टेशन पर गाड़ी को लेने के लिए कोई भी अग्रिम प्राधिकार नहीं दिया जाएगा.

(11) **सामान्य कार्य प्रणाली की बहाली –**

(क) यदि तय दिशा की ओर कई गाड़ियां संचालित होती है, अर्थात सिगनल वाली दिशा में एक पर्याप्त अवधि हेतु या जब एक अवरुद्ध लाइन उपलब्ध हो तो अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली को रद्द किया जा सकता है और गाड़ियां तय दिशा में सामान्य गाड़ी कार्य-प्रणाली के अनुसार कार्य करेंगी।

(ख) जब तक दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन कार्य-प्रणाली की सूचना वापस नहीं ली जाती एवं अंतिम गाड़ी अग्रिम ब्लॉक स्टेशन में नहीं पहुंच चु की हो और दोनों स्टेशनों के बीच लाइन क्लियर नहीं हो जाती तब तक सिगनलों द्वारा गाडियों का संचालन नहीं किया जाएगा। सिगनल द्वारा होने वाले संचालन को आरंभ करने वाला स्टेशन मास्टर पहले नियंत्रक से परामर्श करेगा कि किसी भी छोर पर अंतिम गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद, सामान्य कार्य प्रणाली बहाल की जाएगी।

(ग) दोनों ओर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरों और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के बीच संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा अंतिम गाड़ी के गुजर जाने के बाद अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली को हटाने के लिए फार्म संख्या-17 पर संदेश का आदान-प्रदान किया जाएगा जैसा निर्णय हो,

(घ) विनिर्दिष्ट गाड़ी के उनके स्टेशन से गुजरने के बाद ही सभी सिगनल बटन प्लग हटा दिए जाएंगे और जहां लागू हो ब्लॉक उपकरण अन-लॉक किए जाएंगे.

(ड.) जब तक संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचना न दी गई हो, पहली गाड़ी के लोको पायलट को रूकने के लिए और मार्ग में गेटमैन को सामान्य कार्य प्रणाली के बहाल होने की जानकारी देने के लिए एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

ड़ - खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान गाड़ियों की कार्य प्रणाली

219 खराब मौसम में कम दृश्यता की स्थिति में स्टेशन मास्टर के कर्तव्य -

(1) उन सेक्शनों में जहां कोहरे से बचाव के उपकरणों की कार्य-प्रणाली क्रियान्वित होनी शेष हो, और जब खराब मौसम के दौरान दृश्यता कम होती है तो किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को यह सूचित किया जाता है कि सिगनल कहां पर है, यह कार्य विशेष निर्देशों के अनुरूप ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाएगा।

(2) सर्दियों में कोहरे वाले मौसम में विशेषकर कम दृश्यता संभावित क्षेत्रों में सिगनल पोस्टों पर रेट्रो रिफलेक्टिव साइनेज और स्ट्रिप अलग से उपलब्ध कराई जाएंगी ताकि गाड़ी चलाने में लोको पायलट को सहायता मिल सके।

(3) इस संबंध में स्टेशन मास्टर को निर्णय लेने में सहायता के लिए एक दृश्यता परीक्षण लक्ष्य निर्धारित किया जाएगा जो कि स्टेशन से एक सौ अस्सी मीटर की न्यूनतम दूरी पर हो, जो किसी आने वाली गाड़ी के लिए एक प्रस्थान या मध्यवर्ती प्रस्थान सिगनल हो सकता है।

(4) स्व-चालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र के मामले में, जिसके मिड-सेक्शन में एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक सिगनल हो, और जैसा नियम 105(2) और 107(2) में व्यवस्था है, जब बुझे हुए 'ए' मार्कर के साथ गाड़ियां चलाने का निर्णय लिया गया हो, तो लोको पायलट को जारी सतर्कता आदेश में विशेष रूप से यह उल्लेख किया जाएगा कि सेक्शन के मध्य संशोधित अर्द्ध स्व-चालित सिगनल है, जिसमें उसके विशिष्ट नंबर का उल्लेख किया जाएगा और उसके आगे कोई सिगनलिंग व्यवस्था उपलब्ध नहीं कराई जा रही है। बशर्ते, यद्यपि जब गाड़ियां इस तरीके से काम करेंगी कि निकट सिगनल की फॉग सिगलिंग व्यवस्था नियम 219 के उप नियम (1) के अनुसार हो।

220 फॉग से बचाव के उपकरण के बिना गाड़ियों का संचालन - ऐसे क्षेत्रों में जहां फॉग से बचाव के उपकरण उपलब्ध नहीं कराए गए हों, वहां रेलकर्मियों की अतिरिक्त ड्यूटी विशेष निर्देशों के अनुरूप होगी।

221 खराब मौसम में कम दृश्यता के मामले में लोको पायलट की ड्यूटी- लोको पायलट खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान गाड़ी की गति के संबंध में निम्नानुसार कार्रवाई करेगा:-

(1) खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान जब लोको पायलट अपने निर्णय में यह महसूस करता है कि खराब मौसम के कारण दृश्यता कम है तो वह उतनी गति से अपनी गाड़ी चलाएगा कि किसी अवरोध की स्थिति में वह गाड़ी को नियंत्रित कर सके.

(2) वह कोहरे से बचाव के उपकरण को स्विच ऑन कर देगा.

(3) कोहरे वाले मौसम में स्व-चालित क्षेत्र में स्व-चालित रोक सिगनल हरा होने पर इससे गुजरते समय अधिकतम गति साठ किलोमीटर प्रति घंटा और दोहरे पीले सिगनल की स्थिति में तीस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए, एक पीला पार करने पर ऐसी गति होनी चाहिए कि वह किसी अवरोध से पहले रूकने के लिए तैयार हो और पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में दो निकटवर्ती स्टेशनों के बीच अधिकतम गति या जहां एक संशोधित अर्द्ध स्व-चालित रोक सिगनल स्व-चालित ब्लॉक कार्य प्रणाली में बुझे हुए 'ए' मार्कर का उपयोग किया जा रहा है, यह गति सत्तर किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं बढ़नी चाहिए।

(4) लोको पायलट द्वारा समपार फाटक की ओर बढ़ते समय गेटमैन और सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बार-बार सीटी बजानी चाहिए।

च- ब्लॉक सेक्शन इत्यादि में गाड़ी का ठहराव, देरी से चलना, आगे नहीं बढ़ पाना और असमर्थ होना.

222 दुर्घटना या अवरोध की स्थिति में कार्य-प्रणाली और असुरक्षित संचालन की रिपोर्ट करना.-

(1) (क) जब किसी रेलकर्मी को किसी गाड़ी की दुर्घटना या अवरोध या असुरक्षित संचालन संबंधी रिपोर्ट मिलती है या ऐसा ज्ञात होता है तो वह तत्काल किसी निकट स्टेशन के स्टेशन मास्टर को उस की सूचना देगा।

(ख) किसी गाड़ी की दुर्घटना या अवरोध या असुरक्षित संचालन संबंधी रिपोर्ट मिलने पर या किसी रेलकर्मी या व्यक्ति द्वारा सूचित किए जाने पर स्टेशन मास्टर देखेगा कि यातायात की सुरक्षा के लिए सबसे तीव्र संभावित माध्यम के द्वारा आवश्यक सावधानियां बरती जाएं और वे सावधानियां इन नियमों या विशेष निर्देशों के तहत विशेष रूप से उपलब्ध कराई जाती हों।

(2) यदि किसी गाड़ी की दुर्घटना होती है, तो लोको पायलट तत्काल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों और नियंत्रक को संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचना देगा, जिसमें वह अवरोध की प्रकृति या असुरक्षित स्थिति, यदि मालूम हों, तो दुर्घटना के कारण और किस तरह की सहायता की आवश्यकता है, की जानकारी देगा।

(3) यदि किसी गाड़ी की दुर्घटना होती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तत्काल नियंत्रण कार्यालय को सूचित करेगा और गाड़ी के लिए समस्त आवश्यक सहायता भेजने की व्यवस्था करेगा, जो स्थानीय तौर पर की जा सकती है और इस प्रकार कार्रवाई करेगा जो इन नियमों या विशेष निर्देशों के अंतर्गत उल्लिखित है।

(4) किसी दुर्घटना या अवरोध की जानकारी प्राप्त होने पर या असुरक्षित संचालन की रिपोर्ट मिलने पर नियंत्रक तत्काल यातायात की आवश्यक सुरक्षा और बाद में उस की बहाली के लिए आवश्यक सहायता भिजवाएगा।

(5) स्टेशन मास्टर, यथा शीघ्र जैसा व्यवहारिक हो, विशेष निर्देशों के अनुरूप प्रत्येक दुर्घटना की जानकारी देगा।

223 स्टेशनों के बीच ठहरी गाड़ियों की सुरक्षा .-

(1) जब किसी लोको पायलट को यह ज्ञात होता है कि किसी दुर्घटना, विफलता (लोको विफलता के अलावा), अवरोध या अन्य कारण विशेष के चलते गाड़ी स्टेशनों के बीच ठहरी हुई है, तो जब तक निकटवर्ती लाइन या लाइनें अवरुद्ध न हों, तो वह तत्काल जहां मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध है स्विच 'ऑन' करेगा, रेल इंजन के अगले हिस्से में अम्बर फ्लेशर लाइट और एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री का सेंस एंड ब्रेक यूनिट उपलब्ध हो, तो वह 'रेलवे इमरजेंसी कॉल' के द्वारा कार्रवाई करेगा.

इसके बाद लोको पायलट जब इकहरी लाइन सेक्शन के अलावा या एक दोहरी या मल्टीपल लाइन सेक्शन पर जब अस्थायी तौर पर इकहरी लाइन का कार्य लिया जाता है, और जब तक यह मालूम न हो जाए कि निकटवर्ती लाइनें अवरुद्ध नहीं हैं, गाड़ी के आगे और पीछे निम्नानुसार कार्रवाई करनी चाहिए –

(क) एक दोहरी लाइन सेक्शन पर जहां समीपवर्ती लाइन पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हो -

(i) यदि यह पता चले कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है, लोको पायलट अपने सहायक पायलट को निर्देश देगा कि उतरकर अपनी ओर सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का लाल सिगनल दिखाए।

(ii) यदि यह संदेह हो कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं –

(क) लोको पायलट स्वयं अपनी ओर सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा और सहायक लोको पायलट गाड़ी को सावधानी-पूर्वक देखता हुआ अंतिम डिब्बे की ओर बढ़ेगा।

(ख) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है तो वह लोको पायलट की सहायता के लिए लौट जाएगा।

(ग) यदि वह पाता है कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध नहीं है तो वह संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा कि वह अम्बर फ्लेश लाइट को स्विच 'ऑफ' करे और सिवाय उन स्थितियों के लोको पायलट की सहायता करने के लिए लौटेगा, जहां किसी आने वाली गाड़ी को सहायता के लिए रोका जाना अपेक्षित हो।

(ख) दो एक जैसी इकहरी लाइन सेक्शन पर जहां गाड़ियां निकटवर्ती लाइन पर दोनों दिशाओं में चल रही हों –

यदि वास्तव में निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध हो या यदि यह संदेह हो कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं -

(क) लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाएगा;

(ख) सहायक लोको पायलट गाड़ी को सावधानीपूर्वक देखता हुआ अंतिम डिब्बे की ओर बढ़ेगा और खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाएगा और अपने को अंतिम डिब्बे के ठीक पीछे अवरुद्ध लाइन

के समीप रखेगा और पीछे की ओर से आती किसी गाड़ी को लगातार फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाता रहेगा;

(ग) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध नहीं है तो वह संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा और लोको पायलट की सहायता के लिए वापस लौटेगा।

(ग) एक मल्टीपल लाइन सेक्शन पर नामित लाइनों पर यूनी-डायरेक्शनल ट्रैफिक के लिए -

(i) यदि यह पता चले कि एक समीपवर्ती लाइन, जिस पर गाड़ियां सामान्यतया विपरीत दिशा में चलती हैं, अवरुद्ध है या यदि उसे संदेह हो कि ऐसी कोई समीपवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं, तो लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा;

(ii) यदि यह पता चले कि कोई समीपवर्ती लाइन, जिस पर गाड़ियां सामान्यतया प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं अवरुद्ध है या जब यह पता नहीं लगता कि क्या ऐसी कोई निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या नहीं, तो

(क) सहायक लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी की ओर बढ़ते हुए खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा, प्रभावित गाड़ी को सावधानी-पूर्वक देखेगा और खुद को अंतिम डिब्बे के ठीक पीछे अवरुद्ध लाइन के निकट रखेगा और पीछे की ओर से सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाना जारी रखेगा;

(ख) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि कोई भी निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध नहीं है तो वह लोको पायलट को संचार के अनुमोदित माध्यम से सूचना देने के पश्चता ही सहायता के लिए लौटेगा सिवाय इसके कि किसी आती हुई गाड़ी से सहायता प्राप्त करने के लिए उस गाड़ी को कहां रोका जाना अपेक्षित है।

(घ) बहु-लाइन सेक्शन जहां गाड़ियां दोनों दिशाओं में चलती है –

यदि यह स्पष्ट हो कि निकटवर्ती लाइन अवरुद्ध है या यदि यह संदेह हो कि निकटवर्ती लाइन या लाइनें अवरुद्ध हैं या नहीं-

(क) लोको पायलट स्वयं सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाएगा।

(ख) सहायक पायलट अंतिम डिब्बे की ओर बढ़ेगा, गाड़ी को सावधानीपूर्वक देखेगा और सामने से आती किसी गाड़ी की ओर बढ़ते हुए खतरे का लाल सिगनल दिखाएगा, और स्वयं अंतिम डिब्बे के ठीक पीछे अवरुद्ध लाइन के निकट रहेगा और पीछे की ओर से सामने से आती किसी गाड़ी को खतरे का फ्लैसिंग लाल सिगनल दिखाना जारी रखेगा, लोको पायलट को लाइन या लाइनें अवरूद्ध है, इस की जानकारी देगा।

(ग) यदि सहायक लोको पायलट यह पाता है कि कोई भी निकटवर्ती लाइन या लाइनें अवरुद्ध नहीं हैं तो वह संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा और लोको पायलट की सहायता के लिए लौटेगा सिवाय इसके कि जहां किसी आती हुई गाड़ी से सहायता प्राप्त करना अपेक्षित हो।

(ङ.) जब स्टेशन मास्टर या नियंत्रक को अवरोध की रिपोर्ट मिल जाती है, तो वह तत्काल दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर और इतर लाइनों के उक्त क्षेत्र को नियंत्रित करने वाले स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा, जहां अवरोध हुआ हो, ताकि उन लाइनों पर यातायात की सुरक्षा के लिए कार्रवाई हो सके। इसी प्रकार की कार्रवाई तब भी की जाएगी जब नीचे दिए गए नियम 223 (च) में दुर्घटना के विवरण अद्यतन किए जाते हों।

(च) जैसे ही लाइन या लाइनों जो कि वास्तव में अवरुद्ध हों, का पता चलता है, तब लोको पायलट पिछली जानकारी को अद्यतन करते हुए उस की सूचना सबसे निकट के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा, ताकि वह अवरुद्ध लाइनों पर यातायात की सुरक्षा के लिए कार्रवाई कर सके और क्लियर लाइन पर यातायात की अनुमति दी जा सके और नियम 222(2) के अनुसार वह दुर्घटना के अन्य विवरणों की जानकारी देने सहित निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर या नियंत्रण कार्यालय को

अपेक्षित सहायता के लिए सूचित करेगा।

(2) गाड़ी रूक जाने के कारण का पता लगाने और उसे दूर करने की कार्रवाई करने या इंजन या डिब्बे की खराबी को सुधारने के लिए या किसी अवरोध को दूर करने के लिए, जिसके कारण कोई रूकावट हुई है, के लिए कार्रवाई, यदि व्यवहार्य हो, तब केवल यह आश्वस्त होने के बाद ही कि लाइन या लाइनों पर अवरोध को ऊपर निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप समुचित तरीके से संरक्षित कर दिया गया है।

(3) जब या तो मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध न हो या इसे इतर रेलवे पर जोडा जाना बा की हो वहां पर, स्टेशनों के बीच रु की गाड़ियों का बचाव जहां विभिन्न रेल की लाइनें समानान्तर हो वहां विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

224 ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों की असामान्य देरी –

(1) यदि कोई गाड़ी अपने सामान्य संचालन समय से बीस मिनट से ज्यादा या परिस्थितिवश उससे कम समय विलंबित हो जाए तो ड्यूटी पर तैनात अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तत्काल संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट से संपर्क करेगा ताकि वह देरी का कारण सुनिश्चित कर सके और साथ ही संतुष्टि कर ले कि गाड़ी के लिए सब कुछ ठीक है या बाद वाली गाड़ी चलाने के लिए उसी लाइन पर या निकटवर्ती लाइन पर उसी दिशा में चलाने के लिए कोई सावधानी या उसके बचाव के लिए और राहत के लिए अपेक्षित उपाय किए जाएगे.

(2) यदि लोको पायलट कोई प्रतिक्रिया नहीं देता, तो इस तथ्य की जानकारी पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर और नियंत्रक कार्यालय को देनी चाहिए। उसके बाद दोहरी या मल्टीपल लाइनों पर ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर समीपवर्ती लाइन पर दोनों दिशाओं से ब्लॉक सेक्शन में आने वाली सभी गाड़ियों को उन गाड़ियों के लोको पायलटों को सतर्कता आदेश जारी करते हुए तत्काल रोक दिया जाएगा, जिसमें उन्हें विलंबित होने वाली गाड़ी की समस्त जानकारी और स्थिति सुनिश्चित करके दी जा सके।

इकहरी लाइन के मामले में, किसी एक ओर या दोनों छोर के स्टेशन मास्टर उपलब्ध तीव्र माध्यम द्वारा एक रेलकर्मी को विलबिंत होने वाली गाड़ी का पता लगाने के लिए तथा उस की स्थिति को जानने के लिए भेजेंगे।

225 दुर्घटना या ब्रेक डाउन के मामले में सहायता मांगने के बाद गाड़ी आगे नहीं बढ़ेगी -किसी गाड़ी के बारे में यह सूचना मिलने के बाद की उसका आगे चलना कठिन है और उसके लिए सहायता मांगी गई है, तो लोको पायलट अपनी वर्तमान स्थिति से तब तक आगे नहीं बढ़ेगा, जब तक उसे सहायता ना मिल जाती हो भले ही वह आगे बढ़ने के लिए पर्याप्त रूप से सक्षम हो या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा जिस स्टेशन से सहायता मांगी गई हो, वहां के स्टेशन मास्टर द्वारा अनुमति न दे दी गई हो।

226 किसी ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का बिना प्राधिकार के चले जाना –

(1) जब एक लोको पायलट को पता लग जाता है कि उसके पास कोई प्रस्थान प्राधिकार नहीं है या किसी ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने के लिए उसके पास कोई उचित प्राधिकार नहीं है, तो वह तत्काल अपनी गाड़ी रोक देगा और उस घटना की जानकारी उपलब्ध किसी त्वरित माध्यम के द्वारा नजदी की ब्लॉक स्टेशन को देगा। उसके बाद वह उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार आगे बढ़ेगा, जिसे उसने उस घटना की जानकारी दी थी।

(2) जब नियंत्रक कार्यालय या किसी स्टेशन स्टाफ को यह पता लग जाता है कि गाड़ी के पास कोई प्रस्थान प्राधिकार नहीं है या आगे बढ़ने का कोई उचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है, तो वह उस गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेंगे और विद्युतीकृत क्षेत्र में स्टेशन मास्टर को यह अधिकार होगा या जिम्मेदारी होगी कि वह सीधे ट्रैक्शन पावर नियंत्रक को बिना देरी किए उपरि उपस्कर को स्विच ऑफ करने के लिए कहेगा ताकि गाड़ी को रोका जा सके।

(3) गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में अवरोध माना जाएगा और उससे नियम 223 में निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप

संरक्षित किया जाएगा।

(4) पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन की जानकारी देगा, और,

(क) यदि ब्लॉक सेक्शन में कोई और गाड़ी नहीं हो तो वह लोको पायलट को संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा जानकारी देते हुए उसे अगले स्टेशन की ओर बढ़ने की अनुमति प्रदान करेगा।

(ख) यदि किसी स्टेशन पर खड़ी किसी अन्य गाड़ी के लिए प्राप्त लाइन क्लियर पर ब्लॉक सेक्शन में कोई गलत गाड़ी प्रवेश कर जाती है, तो जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर ली गई थी उसे प्रस्थान करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

227 गाड़ी का विखंडन-

(1) यदि किसी गाड़ी को कोई हिस्सा, चलते समय, अलग हो जाता है, तो लोको पायलट निम्नलिखित कार्रवाई करेगा-

(क) लोको पायलट अपने निर्णय के अनुसार अगले हिस्से को, यदि संभव हो, चलाता रहेगा, जब तक कि पिछला हिस्सा रुक नहीं जाता ताकि दो हिस्सों के बीच टक्कर की संभावना से बचा जा सके;

(ख) जैसा नियम 223 में उल्लेख है, पटरी से उतरने की स्थिति में समीपवर्ती लाइनों का बचाब करेंगे।

(ग) संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा नियंत्रक और पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जानकारी देंगे।

(घ) यदि पीछे कोई बैंकिंग या सहायता के लिए इंजन हो तो लोको पायलट बैंकिंग या सहायक इंजन के लोको पायलट को सूचित करने के लिए निर्धारित सीटी कोड के अनुसार सीटी देगा.

(ड.) ऑटोमेटिक सिगनल क्षेत्र में स्टेशन मास्टर या नियंत्रक को प्रभावित गाड़ियों के पीछे चलने वाली गाड़ी के लोको पायलट को तत्काल सचेत करेंगे।

(2) बैंकिंग या सहायता वाले इंजन का लोको पायलट, यदि कोई हो -

(क) अगले हिस्से को टक्कर से बचाने का हर संभव प्रयास करेगा और पिछले हिस्से को रोक देगा; और

(ख) अगले हिस्से के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए निर्धारित सीटी कोड के अनुसार सीटी बजाएगा या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचित करेगा।

(3) (क) जब किसी अलग होने वाली गाड़ी के दोनों हिस्से एक दूसरे के आस-पास रुक जाते हो और, यह संभव हो, कि उन्हें कपल करना सुरक्षित होगा, तो सहायक लोको पायलट द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने पर सावधानीपूर्वक उन्हें कपल किया जाना चाहिए, जिसके लिए पिछले हिस्से में खड़े कुछ डिब्बों को सुरक्षित करने के बाद इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित तरीके से यह कार्य किया जाना चाहिए।

(ख) यदि दो हिस्सों को कपल नहीं किया जा सकता हो, तो लोको पायलट और सहायक लोको पायलट नियम 228 के निर्धारित प्रावधानों के अंतर्गत कार्रवाई करेंगे।

(4) यदि अलग हुई गाड़ी का लोको पायलट पहले से ही अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुंच गया हो तो गाड़ी के अगले हिस्से को रोकने से पहले वह अतिरिक्त रूप से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को निर्धारित सीटी कोड के अनुसार सीटी बजाकर सचेत करेगा और संचार के अनुमोदित माध्यम के द्वारा यह बताएगा कि वह पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में ब्लॉक सेक्शन को बंद ना करें।

(5) जब ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी को कोई हिस्सा लाइन पर छूट जाता हो, तो जब तक किसी इंजन द्वारा उस छूटे हुए हिस्से को वापस स्टेशन पर न लाया जाए और ब्लॉक सेक्शन को क्लियर न कर दिया जाए, किसी अन्य गाड़ी को उस सेक्शन में उसी लाइन पर प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(6) जब लोको पायलट को छूटे हुए हिस्से को वापस लाने भेजा जाता है, तो उसके पास रखे समाप्त हो चुके लाइन क्लियर टिकट के अतिरिक्त उसे बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार' (फार्म संख्या-18) जारी किया जाएगा।

(7) जब गाड़ी दो हिस्सों में बट गयी हो और लोको पायलट का उस पर कोई नियंत्रण न हो या नियम 223 के अनुसार "रेलवे इमरजेंसी कॉल" को शुरू करेगा। गाड़ी की सुरक्षा के लिए कार्रवाई करने के बावजूद यदि उसे संदेह हो कि अगले हिस्से में अम्बर फ्लेश लाइट प्रदर्शित हो रही है और यह कि पिछले हिस्से की लोकेशन

समीपवर्ती रेलपथ को बाधित कर रही हैं या नहीं, तो अन्य आने वाली गाड़ियो के लोको पायलट को मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम पर सचेत करेगा यदि उपलब्ध हों।

228 इंजन द्वारा गाड़ी को खींचने में सक्षम न होने पर या अन्य कारणों से लोड के दो या अधिक हिस्सों में संचालन की कार्य प्रणाली -

(1) इंजन द्वारा पूरी गाड़ी को खींच सकने में असमर्थ या किसी दुर्घटना या किसी अन्य कारण से खींचा न जा सके तब जब कोई गाड़ी किसी ब्लॉक सेक्शन में रुक जाती है और आगे नहीं बढ़ पाती, तो लोको पायलट संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा नियंत्रक और अगले स्टेशन मास्टर को इस की जानकारी देगा।

(2) यदि इंजन वाहनों के बिना या उनके साथ चलने में सक्षम हो, और नियंत्रक यह निर्णय करे कि पिछले हिस्से को ब्लॉक सेक्शन में छोड़कर अगले हिस्से को क्लियर किया जाए तो अनकपलिंग से पूर्व, सहायक लोको पायलट किसी गाड़ी के कम से कम एक तिहाई वाहनों या कम से कम बारह वाहनों, इनमें जो भी अधिक हो, के हैंड ब्रेक लगाएगा ताकि पीछे छूटे हुए वाहनों को लुढकने से बचाया जा सके और वह इंजन के साथ कपल किए गए हिस्से के अंतिम वाहन का नंबर नोट करेगा।

(3) जब उप-नियम (2) के उल्लेखानुसार कार्रवाई पूरी कर ली जाए, तब अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा लोको पायलट को अनकपल करने का अनुमति प्रदान करेगा और उसे अगले स्टेशन तक जाने के लिए कहेगा।

(4) लोको पायलट वाहनों के बिना या उनके साथ वाले हिस्सों को तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक पीछे छूटे हिस्सों के दोनों सिरों का सही किलोमीटर स्पष्ट तौर पर नोट न कर लिया हो एवं उस की जानकारी नियंत्रक को नहीं दे दिया हो और छूटे हुए हिस्से में एक लाल झंडी या लैम्प आगे और पीछे दोनो छोर पर नहीं लगा दिया हो।

(5) जब अगला हिस्सा आगे ले जाया जाता है तो कोई टेल लैम्प या टेल बोर्ड या किसी अन्य लास्ट व्हीकल चेक डिवाइस का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।

(6) सहायक लोको पायलट यह सुनिश्चित करने के लिए रूक जाएगा कि उसके प्रभार के अधीन वाहनों को डिस्टर्ब न किया जाए और वह स्वयं अवरोध से पैतालीस मीटर दूर राहत इंजन आने की दिशा में रहेगा जैसा कि नियंत्रक द्वारा निर्धारित हो।

(7) लोको पायलट के अगले स्टेशन पर पहुंचने पर ब्लॉक सेक्शन को क्लियर नहीं किया जाएगा जब तक कि स्टेशन मास्टर या मार्ग में पड़ने वाले किसी केबिन को संचार के अनुमोदित साधन द्वारा सचेत न कर दिया गया हो कि पिछले सेक्शन को बंद नहीं किया जाए, क्योंकि यह अवरुद्ध है, साथ ही वह अपेक्षित कोड के अनुसार सीटी भी बजाता रहेगा।

(8) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल आगे हो तो लोको पायलट सिगनल पर अपनी गाड़ी रोकेगा और आगे बढ़ने से पहले पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सिगनल पोस्ट पर उपलब्ध टेलीफोन के द्वारा या संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा सूचित करेगा, ताकि बाद वाली गाड़ियों को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति न दी जाए।

(9) अगले ब्लॉक स्टेशन अगले हिस्से को लेकर पहुंचने पर स्टेशन मास्टर द्वारा ब्लॉक सेक्शन को बंद नहीं किया जाएगा।उसी लाइन पर कोई राहत इंजन भेजे जाने से पूर्व लोड के अगले हिस्से के पूर्ण आगमन को अंतिम वाहन के नंबर के आधार पर सत्यापित किया जाएगा।

(10) नियंत्रक इस बीच पिछे छूटे हिस्से को क्लियर करने का निर्णय लेगा जिसके लिए या तो वह पिछले स्टेशन से एक राहत इंजन भेजेगा या उसी लाइन पर इंजन को वापस बुलाएगा.

(11) जब लोको पायलट को वाहनों के साथ या उनके बिना अपने इंजन को उसी लाइन पर ले जाना हो या स्टेशन से पीछे से जाना हो, तो उसे बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकारके छुटे हुए हिस्से द्वारा ब्लॉक की गई लाइन पर तय दिशा के विपरीत जाने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जाएगा। इसके अतिरिक्त, स्पष्ट मौसम के दौरान गति को पंद्रह किलोमीटर प्रति घंटा और खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान आठ किलोमीटर प्रति घंटा रखने के लिए सतर्कता आदेश दिए जाने के साथ पूर्व में दर्शाए गए किलोमीटर रेंज के साथ अवरोध से कम से कम पैतालीस मीटर पहले रुकने के निर्देश भी दिए जाएंगे और उसके बाद सहायक लोको पायलट द्वारा अवरोध स्थल पर हैंड सिगनल दिखाया जाएगा।

(12) (क) उपरोक्त नियम 228 के उप-नियम (11) के प्रावधानों के अतिरिक्त, जब लोको पायलट को वाहनों के साथ या उनके बिना समान लाइन पर अपना इंजन वापस लाना हो, तो मल्टीपल लाइन सेक्शन पर

लागू प्रावधानों के अतिरिक्त, लोको पायलट को स्टेशन मास्टर द्वारा एक लिखित प्राधिकार भी दिया जाएगा, जो यह सुनिश्चित करेगा कि कोई भी गाड़ी समान लाइन पर या रेलपथ के उस हिस्से पर जिस पर लोको पायलट लौट रहा हो, डायवर्ट न हो या उसे क्रास न करती हो।

(ख) स्टेशन मास्टर इस प्रकार का प्राधिकार देने से पहले विशेष विशेष निर्देशों के अनुसार उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर से जहां डायवर्सन की सुविधा है से आवश्वासन लेगा तथा उन परिस्थितियों की जानकारी नियंत्रक को भी देगा।

(ग) दोहरी या मल्टीपल लाइन सेक्शनों पर, लोको पायलट ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार, कार्य प्रणाली के अनुसार, इंजन को वापस उचित लाइन पर ले जाएगा, जब तक कि वह उस लाइन पर गाड़ी न ले जाता हो जहां उसने शेष गाड़ी को छोड़ दिया था और उसके बाद वह उस लाइन पर आगे बढ़ेगा और इंजन को जोड़ने के बाद, वह गाड़ी को उस स्टेशन पर ले जाएगा जहां के निर्देश हों।

(13) दोहरी लाइन पर यातायात की दिशा के विपरीत चलते समय लिखित निर्देशों के साथ या एक इकहरी लाइन पर यातायात की तय दिशा के विपरीत चलते समय, लोको पायलट सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेंगे और निर्धारित सीटी का लगातार उपयोग करेंगा।

(14) जब गाड़ी का पीछे छुटा हिस्सा वापस लाने के लिए स्टेशन के पिछले हिस्से में भेजे गए इंजन द्वारा क्लियर कर दिया जाता हो, तो लोको पायलट वापसी में तय दिशा की ओर से बढ़ते हुए पहले रोक सिगनल पर ठहरेगा या विपरीत दिशा में अंतिम रोक सिगनल पर रूकेगा, जो भी पहले आती हो, और उसके बाद नियम 218 के अनुरूप उसे रिसीव किया जाएगा।

(15) ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में गाड़ी के छूट गए हिस्से को पुल या पुश करके लाने हेतु एक राहत इंजन भेजने के लिए नियम 120 और 121 में लागू प्रक्रिया, जैसा भी मामला हो, का पालन किया जाएगा।

229 ब्लॉक हुई लाइन पर राहत इंजन या राहत गाड़ियों (दुर्घटना राहत यान या दुर्घटना राहत मेडिकल यान) की कार्य प्रणाली -

(1) (क) किसी दुर्घटना की स्थिति में, रनिंग लाइनों के पूर्णत: अवरोधित होने पर यदि यह आवश्यक समझा जाता हो कि गाड़ी या गाड़ियों को दुर्घटना स्थल पर राहत पहुंचाने या अन्य उद्देश्यों के लिए चलाया जाए, तो उक्त गाड़ियों के लोको पायलटों को 'बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार' निर्धारित फार्म पर एक लिखित प्राधिकार जारी करके अवरुद्ध सेक्शन में उक्त गाड़ियां भेजी जा सकती है।

(ख) जहां एक से अधिक गाड़ियां भेजी जानी अपेक्षित हों, उनमें प्रत्येक गाड़ी का लोको पायलट स्वयं उपलब्ध किसी रेलकर्मी को अपनी गाड़ी के पैतालीस मीटर पीछे रखकर अगली राहत गाड़ी को खतरे का हैंड सिगनल दिखाने के लिए तैनात करेगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उक्त पुष्टि की प्राप्ति के बाद ही अगली राहत गाड़ी भेजेगा।

(ग) साथ ही, किसी गाड़ी के लिए 'प्राधिकार' जारी करने से पूर्व, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरनियंत्रक से भेजी जाने वाली गाड़ी की मार्शलिंग के संबंध में अनुमति प्राप्त करेगा। फिर नियंत्रक दुर्घटना स्थल पर प्रभारी अधिकारी द्वारा अपेक्षित मार्शलिंग की सुनिश्चिति करेगा।

(2) (क) लोको पायलट को दी गई बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार अवरोध स्थल तक आगे बढ़ने का और स्टेशन के पहले रोक सिगनल तक वापस आने का प्राधिकार होगा।

(ख) किलोमीटर जहां तक, अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन पर लोको पायलट को जाना होगा इस प्राधिकार पर दर्ज किया जाएगा।

(3) बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार के द्वारा यह सुनिश्चित किया जाएगा कि क्या कार्य पूर्ण होने के बाद गाड़ी को वापस लौटना होगा या उसे पीछे वाली गाड़ी के क्लियर होने तक या अवरोध स्थल पर प्रतीक्षा करनी होगी। जब तक दूसरी और उसके बाद वाली गाड़ी के लोको पायलटों को भी बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार के फार्म पर समान पृष्ठांकन के साथ प्राधिकार दिया जाएगा, कि उसके आगे कोई गाड़ी गई है या वह अवरोधित ब्लॉक सेक्शन में पीछे से जाएगा।

(4) अवरुद्ध सेक्शन में आगे बढ़ते समय अंतिम पांच किलोमीटर के क्षेत्र में गाड़ी की गति अवरोध से तत्काल पहले साफ दृश्यता में सीधी लाइन पर पच्चीस किलोमीटर प्रतिघंटा तक सीमित रहेगी, अन्यथा जब आगे

दृश्यता स्पष्ट न हो या बाधित हो या खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान लाइन के किसी हिस्से की ओर बढ़ते या गुजरते समय गति दस किलोमीटर प्रतिघंटा रहेगी। राहत गाड़ियों के लोको पायलटों को इस आशय का एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

(5) जब एक-दूसरे के पीछे एक से अधिक राहत गाड़ी भेजी जानी हो, तो पहली गाड़ी के स्थल पर पहुंचने से पहले, बाद वाली गाड़ियों की गति प्रस्थान वाले स्टेशन से नियम 229 के उप नियम (4) के अनुसार सीमित रखी जाएगी और यदि गाड़ी अवरोध स्थल तक पहुंचने से पहले बीच में कहीं रुक जाती है तो प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट किसी रेलकर्मी को अपनी गाड़ी के पैतालीस मीटर पीछे रखकर अगली राहत गाड़ी को खतरे का हाथ सिगनल दिखाने के लिए तैनात करेंगे।

छ–गाड़ियों के संचालन को प्रभावित करने वाली स्थितियों की रिपोर्ट

230 गाड़ियों के संचालन को प्रभावित करने वाली स्थितियों की नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रक आपरेटर को रिपोर्ट करना –

(1) लोको पायलट एवं स्टेशन मास्टर किन्हीं ज्ञात या असामान्य परिस्थितियों, जो गाड़ियों की सुरक्षित और समुचित परिचालन को प्रभावित कर सकते हैं, की सूचना नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रक आपरेटर को देंगे।

(2) यदि लोको पायलट को ऑटोमेटिक ब्लॉक सिस्टम की स्थिति में अपनी गाड़ी वाले रेलपथ या किसी नजदी की रेलपथ पर या उसके आसपास कोई परिस्थिति दिखाई देती है, जो उन की राय में गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए ठीक नहीं हैं, तो उक्त गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में रोक दिया जाएगा और प्रभावित लाइनों को नियम 223 के अनुरूप सुरक्षित किया जाएगा।

साथ ही बशर्ते पूर्ण ब्लॉक प्रणाली कार्य प्रणाली के मामले में और जब समीपवर्ती लाइनें में शामिल न हों, तो गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में रोकना आवश्यक नहीं होगे।इस मामले में गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन को क्लियर किए बिना अगले ब्लॉक सेक्शन में रोका जाएगा और स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाएगा कि किसी भी गाड़ी को प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में जाने की अनुमति नहीं दी जाए।

बशर्ते यह भी कि लोको पायलट जब समीपवर्ती लाइन पर किसी अवरोध या खतरे की स्थिति को देखता है तो यदि संभव हो तो वह उस अवरोध से ठीक पहले अपनी गाड़ी रोकेगा, भले ही उस की गाड़ी प्रभावित न हो रही हो और नियम 223 के अनुरूप लाइन की सुरक्षा करेगा और नजदी की स्टेशन के स्टेशन मास्टर या नियंत्रक की अनुमति के बिना अपनी गाड़ी आगे नहीं बढ़ाएगा, यह अनुमति प्रभावित लाइनों पर या तो गाड़ियों के प्रवेश को रोककर या नियम 242 के अनुरूप वैकल्पिक माध्यमों दवारा अवरोध को संरक्षित करके या प्रत्येक पीछे जाने वाली गाड़ी के लिए सतर्कता आदेश लागू करके या जैसा भी मामला हो, सेक्शन को ब्लॉक करके, दी जानी चाहिए।

बशर्ते यदि उसने ठहराव से पहले ही समीपवर्ती लाइन पर अवरोध वाले क्षेत्र को पार कर लिया हो, तो वह पिछले क्षेत्र में नियंत्रक को संचार के सुरक्षित माध्यमों के द्वारा अवरोध वाले स्थल की जानकारी देगा, जो कि यह सूचना आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को देगा।

(3) नियंत्रक या केंद्रीय यातायात नियंत्रक आपरेटर, ऐसी खराबी या विफलता की जानकारी मिलने पर वह जानकारी उस परिसंपत्ति के अनुरक्षण कार्य के लिए जिम्मेदार रेलकर्मी और अन्य संबंधित रेलवे कर्मचारी को देगा।

(4) संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी, जिनके कार्य क्षेत्र में बताई गई घटना या गतिविधि आती है, स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर, तत्काल ब्लॉक सेक्शन के प्रभावित हिस्से का निरीक्षण करने की व्यवस्था करेगा।

ज– स्टेशन से भाग निकलने वाले वाहन

231 स्टेशन से भाग निकलने वाले वाहन -

(1) यदि कोई वाहन से छूट निकलता है, तो स्टेशन, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन, गेटमैन, नियंत्रक और संबंधित रेलकर्मियों को, जहां तक व्यावहारिक हो, सचेत करने पर तत्काल कदम उठाएगा ताकि किसी दुर्घटना से बचा जा सके।

(2) **ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर** —

(क) उस दिशा वाले स्टेशन को परामर्श देगा, जिस दिशा में वाहन छूट निकला है, जिसके लिए वह ब्लॉक उपकरण पर, जहां उपलब्ध हो, खतरे का सिगनल देगा, अन्यथा उसे संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा सूचित करेगा।

(ख) यदि नजदीक के लोको पायलट को सचेत करने के लिए 'रेलवे इमरजेंसी कॉल' चालू करेगा, और साथ ही साथ सभी सिगनलों को वापस 'ऑन' स्थिति में कर देगा।

(ग) प्रभावित सेक्शन में दोनों ओर गाड़ी संचलनों की अनुमति नहीं देगा, जब तक वह यह सुनिश्चित न कर ले कि लाइन पर कोई अवरोध नहीं है।

(3) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, जिसने सिगनल प्राप्त कर लिया है, वह त्वरित रूप से —

(क) सभी सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखेगा ताकि जिस दिशा में वाहन भाग निकला है, उसमें किसी गाड़ी को जाने से रोका जाए, जब तक यह सुनिश्चित न कर लिया जाए कि लाइन पर कोई अवरोध नहीं है;

(ख) भाग निकले वाहन को रोकने या उसका मार्ग परिवर्तन करने से पूर्व, उसके सामने से आने वाले वाहन, यदि कोई हो, तो उसे रिसीव कर लेगा;

(ग) (i) उस चलते वाहन को एक डीरेलिंग या डैड एंड वाले पृथक हिस्से या एक डीरेलिंग साइडिंग, यदि उपलब्ध हो, में मोड़ते हुए उसे डीरेल करने की व्यवस्था करे। बशर्ते, साथ ही यदि आगे ब्लॉक सेक्शन क्लियर है और लाइन का ढाल गिरता हुआ नहीं है, तो वाहन को अगले स्टेशन तक जाने दिया जाएगा; या

(ii) यदि भाग निकला वाहन उसके स्टेशन पर रोका जाना संभव न हो, तो उस दिशा वाले अगले स्टेशन को आपातकालीन खतरे का सिगनल दोहराया जाएगा, जिस दिशा में वाहन भाग निकला है।

झ– आग

232 आग

(1) यदि रेलकर्मी आग लगने की घटना देखता है, तो वह मानव जीवन और संपत्ति की रक्षा के लिए हर संभव उपाय करेगा ताकि इसे फैलने से बचाया जा सके और बुझाया जा सके।

(2) यदि आग किसी विद्यतीय उपकरण के पास लगी हो, या विद्युत उपकरणों में लगी हो और यदि रेलकर्मी बिजली के उपकरणों को संभालने में सक्षम हो और इस उद्देश्य से विशेष रूप से प्रशिक्षित हो, तो वह तत्काल प्रभावित हिस्से को बिजली की आपूर्ति के स्रोत से अलग कर देगा।

(3) विशिष्ट अग्निशमन उपकरणों के संचालन और बिजली, रसायन के कारण लगने वाली आग की विशिष्ट प्रकृति इत्यादि के संबंध में विशेष निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(4) आग लग जाने की प्रत्येक घटना के मामले में, नजदी की स्टेशन मास्टर को त्वरित माध्यमों से सूचना दी जाएगी और स्टेशन मास्टर, जैसा विशेष निर्देशों में उल्लिखित है, उसके संबंध में कार्रवाई करेगा।

अध्याय X

विद्युत एवं रेलपथ तथा निर्माण कार्य कार्य

क - रेलपथ या निर्माण कार्य के लिए तैनात रेलकर्मी

233. विद्युत एवं रेलपथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षक.— (1) विद्युत एवं रेलपथ तथा निर्माण कार्य के प्रत्येक कार्य के लिए एक अधिकृत तथा रेलकर्मी होगा, जो अपने अधीन रेलपथ तथा निर्माण कार्य के लिए जिम्मेदार होगा एवं रेलपथ या निर्माण कार्य कार्यों के निरीक्षक की भूमिका में निम्नलिखित निर्धारित कार्यों का निष्पादन करेगा।

(2) इन नियमों में, जहां कहीं 'रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य निरीक्षक' अभिव्यक्ति का प्रयोग किया गया है, जब तक कि संदर्भ में अन्यथा न हो या जब तक इसके विपरीत विशेषकर उल्लिखित न हो, उसका अभिप्राय दोनों विद्युत रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य एवं निरीक्षक रेलपथ एवं निर्माण कार्य कार्य से होगा। इसी प्रकार, जब तक संदर्भ विपरीत न हो, 'रेलपथ या निर्माण कार्य' की अभिव्यक्ति का अभिप्राय 'विद्युत और

रेलपथ या निर्माण कार्य' दोनों से होगा. साथ ही 'पर्यवेक्षक प्रभारी" अभिव्यक्ति से अभिप्राय संबंधित रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक से होगा।

234. रेलपथ तथा निर्माण कार्य कार्य की स्थिति.–किसी रेलपथ की एक लंबाई के संबंध में प्रत्येक रेलपथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षक प्रभारी अपने अधीन उस रेलपथ और निर्माण कार्य की स्थिति के लिए जिम्मेदार होगा।

235. लाइन का अनुरक्षण.- रेलपथ तथा निर्माण कार्य का प्रत्येक निरीक्षक–(क) यह देखेगा कि उसके अधीन लाइन एवं निर्माण कार्य कार्यों को कुशलता से अनुरक्षित किया जा रहा है, वह उनका परीक्षण और ओवरहॉलिंग या अनुरक्षण उतने अंतराल पर और इस तरीके से सुनिश्चित करेगा जैसा विशेष निर्देशों के के अनुसार निर्धारित है और अपनी रिपोर्ट अपने नियंत्रक अधिकारियों को प्रस्तुत करेगा।

(ख) सभी दुर्घटनाओं या रेलपथ या निर्माण कार्य की सभी खराबियों, किसी असामान्य स्थिति या घटना या तोड़फोड़ की घटना, जिनसे गाड़ियों का सुरक्षित संचलन प्रभावित होता हो, की जानकारी इंजीनियर-प्रभारी को देगा और साथ ही साथ दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा।

(ग) सभी ब्रेक डाउन उपकरणों के उचित और कुशल अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार होगा, ताकि वह हमेशा उपयोग हेतु तैयार स्थिति में रह सके।

236. सामग्री का रखना - प्रत्येक रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक समस्त पटरियों, स्लीपरों, कर्षण संस्थापना उपकरणों, इंसुलेटरों और अपने अधीन अन्य संबद्ध सामग्री की सुरक्षा के विषय देखेगा और सुनिश्चित करेगा कि उक्त मदें, जब उनका वास्तव में उपयोग न हो, समुचित रूप से ढेरी में लाइन से अलग इस प्रकार रखा जाएगा कि गाड़ियों का सुरक्षित संचलन प्रभावित न हो।

237. रेलपथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण.–(1) ऊपरी उपस्कर का प्रत्येक हिस्सा, और संबद्ध कार्य, रेलपथ, पुल और उनसे जुड़े कार्यों सहित कॉटें और क्रासिंग, सुरंगे और कोई अन्य उपकरण या निर्माण कार्य कार्य जिनसे गाड़ियों की सुरक्षा और कार्य प्रणाली प्रभावित होते हों, के निरीक्षण विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित अंतरालों पर और उल्लिखित तरीके से इस कार्य के लिए नियुक्त रेलकर्मी द्वारा किए जाएंगे।

(2) यदि कोई ऐसी स्थिति पाई जाती है, जिससे गाड़ी की संरक्षा प्रभावित होती हो, लाइन का निरीक्षण करने वाला अधिकारी इन नियमों के के अनुसार गाड़ियों की सुरक्षा के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा और तत्पश्चात् उस खराबी को दूर करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा।

238. लाइनों पर गश्त.- (1) नियम 237 में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी किसी रेल के किसी भाग में असामान्य परिस्थितियों जैसे भारी वर्षा, बाढ़, तूफान, सर्दी और गर्मी के मौसम और आम गड़बड़ियों से खतरा पैदा हो सकता हो, तो उक्त खतरे की स्थिति के दौरान जैसा विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित हो, इस तरीके से और उतने अंतराल पर लाइन पर गश्त की जाएगी।

(2) जब कभी गश्त के लिए तैनात कोई रेलकर्मी गाड़ी की सुरक्षा को प्रभावित करने वाली स्थिति या अन्यथा कोई खतरा देखता है, तो जहां मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध हो, उसे 'रेलवे इमरजेसी कॉल' करनी चाहिए और आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सचेत करने के लिए एक समुचित स्थल पर एक अम्बर फ्लेशर सिगनल स्थापित करेगा। यदि गाड़ियां दो भिन्न दिशाओं से आनी हों, तो दोनों दिशाओं की ओर दो ऐसे फ्लेशर सिगनल फिक्स किए जाएंगे। यदि, उसके पास मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम का 'कैब रेडियोयाऑपरेशनल रेडियो न हो; तो वह किसी नजदी की स्टेशन, जहां मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध हो, से वहां के स्टेशन मास्टर को संचार के अनुमोदित माध्यमों द्वारा तत्काल रेलवे इमरजेंसी कॉल करेगा। अवरोध को सुरक्षित करने के बाद, आने वाली गाड़ी को खतरे का हैंड सिगनल दिखाने के लिए खड़ा होगा। ऑन बोर्ड सेफ्टी डिवाइज को ट्रिंगर करने के लिए ग्राउंड उपकरण, जहां क्रियान्वित हों, भी उक्त रेलकर्मी द्वारा लगाए जाएंगे।

जहां या तो मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन सिस्टम उपलब्ध न हो या इसे इतर रेलवे की समान सुविधा के साथ ए की कृत किया जाना हो, ऐसे सेक्शनों पर जहां विभिन्न रेलों की लाइन समानांतर हो, तो पर विशेष निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

239. गाड़ियों या यातायात के लिए खतरे वाले कार्य.–ऐसा कोई कार्य, जिससे गाड़ियों या यातायात के लिए खतरा उत्पन्न होता हो, रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक, या इस कार्य के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा नियुक्त किसी सक्षम रेलकर्मी शुरु की अनुमति बिना किया जाएगा। और जो रेलकर्मी ऐसी अनुमति देगा उक्त कार्य के

पर्यवेक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 241, और नियम 242 के प्रावधानों का पालन किया जा रहा है।

बशर्ते, आपात मामले में, जब सुरक्षा की आवश्यकता हो, ऐसे किसी कार्य की शुरुआत से पूर्व उक्त रेलकर्मी को पहुंचकर कार्य तत्काल शुरु कराना चाहिए तथा अधिकृत व्यक्ति विशेष निर्देशों के अनुसार उस कार्य को शुरु करने के लिए अधिकृत है, वह व्यक्ति स्वयं सुनिश्चित करेगा कि नियम 241 और 242 में निहित प्रावधानों का पालन किया जा रहा है।

साथ ही बशर्ते ऊपरी उपस्कर या अन्य विद्युत उपकरण वाले कार्य के संबंध में.-

(क) साथ ही बशर्ते ऊपरी उपस्कर या अन्य विद्युत उपकरण के लिए कार्य के मामले में-(क) निर्माण कार्य निरीक्षक कार्य की शुरुआत के लिए अनुमति देने से पूर्व ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सूचित करेगा और वह इसके बाद वह उसे आइसोलेट करने संबंधित विद्युत उपकरण के हिस्सों को डैड करने की व्यवस्था करेगा और नियम 264 के के अनुसार उसका कार्य के लिए परमिट जारी करेगा।

(ख) आपात मामले में ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर सबसे पहले पावर को स्विच 'ऑफ' करेगा और उसके बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और पावर ब्लॉक के नियंत्रक को ऐसा करने के कारणों की जानकारी देगा।

(ग) कार्य पूरा होने के बाद कार्य का निरीक्षक प्रभारी ऊपरी उपस्कर में विद्युत प्रवाह की बहाली के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से पुष्टि करेगा। संचार के अनुमोदित माध्यमों के द्वारा यदि वे उपलब्ध हों, तो उनसे आपसी पुष्टि कर लेने के बाद, अन्यथा नियम 172 में लिखित संदेशों के आदान-प्रदान के द्वारा ऊपरी उपस्कर को काम के लिए बहाल किया जाएगा।

(घ) जब केवल पावर ब्लॉक दिया गया है, वहां स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उस ट्रैक पर जहां कार्य करने की अनुमति दी गई है विद्युत वाहन को जाने के अनुमति नहीं देगा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार ओबरहेड लाइन एवं कांटों एवं क्रासिंग की रक्षा के लिए रोक कॉलर का उपयोग करेगा।

बशर्ते डीजल गाड़ी के लोको पायलट को अपेक्षित सतर्कता आदेश दिए जाएगे ताकि वह कार्य स्थल पर आवश्यक ऐसी पूर्व सावधानियों का पालन कर सके तथा कार्य का निरीक्षक-प्रभारी नियम 241 में निर्देशानुसार कार्य स्थल पर सिगनल को प्रदर्शित करेगा।

240. रात्रि में और खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान कार्य.– (1) जब तक यातायात ब्लॉक न लिया गया हो, रात्रि के दौरान और खराब मौसम में कम दृश्यता के दौरान किसी पटरी या ऊपरी उपस्कर को उनके स्थान से नहीं हटाया जाएगा और कोई अन्य कार्य, जिससे गाड़ियों की आवा-जाही में बाधा उत्पन्न होती हो, सिवाय आपात मामलों को सिवाय।

(2) जब आपात स्थिति में ऐसा कोई कार्य किया जाता है, तो कार्य स्थल को नियम 241 और 242 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार संरक्षित किया जाएगा. तथापि, बैनर फ्लैग के स्थान पर, एक लाल लाइट प्रदर्शित की जाएगी।

241. ऐसे कार्य संचालित करने से पूर्व सावधानियां, जिनसे लाइन अवरोधित हो.—(1) ऊपरी उपस्कर, रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य के लिए तैनात कोई भी रेलकर्मी बदला नहीं जाएगा या ऊपरी उपस्कर या किसी पटरी के किसी पुर्जे को नहीं बदलेगा, कांटे या सिगनलों को डिस्कनेक्ट नहीं करेगा या ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना ऐसा कोई अन्य कार्य संचालित नहीं करेगा जिससे लाइन बाधित होती हो, जो लिखित रूप में या संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा प्राप्त की गई हो, और जब तक रोक सिगनल न दिखाए गए हों और नियम 242 के अनुसार लाइन या तो ब्लॉक या संरक्षित न की गई हो;

और यदि स्टेशन सीमा में सभी सिगनल 'ऑन' स्थिति में कर दिए गए है; बशर्ते रोक सिगनल का प्रदर्शन समाप्त कर दिया जाएगा यदि ऐसा संचालन कार्य संबद्धित कांटों को लाइन के विपरीत दिशा में सेट करके अलग कर दिया गया हो तथा स्टॉप प्लग को संबंधित स्विचों या बटन पर रखे गए है जिससे कि उस लाइन के लिए सिगनल ऑफ न किए जा सके।

(2) जब तक कि उप-नियम (3) में व्यवस्था न हो, रेलपथ से पटरी को हटाने का कोई कार्य यातायात ब्लॉक लिए बिना नहीं किया जाएगा।

(3) आपात मामलों में, ऐसे कार्य निष्पादित करने वाला प्रभारी अधिकारी कार्य आरंभ करने से पहले गाड़ी को

रुकवाएगा और गाड़ी के लोको पायलट गाड़ी रोकने की आवश्यकता के बारे में लिखित मेमो के माध्यम से सूचित करेगा और साथ ही साथ ब्लॉक लेने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और उस की पुष्टि लिखित रूप में या संचार के सुरक्षित माध्यमों द्वारा करेगा।

(4) सेक्शन के मध्य में ऐसी किसी गाड़ी के पीछे यातायात ब्लॉक की अनुमति दी जा सकती है, जो अभी ब्लॉक सेक्शन से क्लियर होनी हो और ऐसे किसी मामले में—

(क) कार्य का प्रभारी अधिकारी व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक के लिए अनुमत समय मिलने के बाद ही या जब उसे बताया जाए कि अंतिम गाड़ी कार्य स्थल से निकल चु की है, इनमें जो भी बाद में हो, कार्य शुरु करेगा।

(ख) ब्लॉक देने वाला स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक के लिए दिए गए समय के बाद या अंतिम गाड़ी के चले जाने के बाद, जैसा बताया गया हो, इनमें जो भी पहले हो, कोई संचालन कार्य नहीं करेगा।

(5) मरम्मत कार्य पूरा होने के बाद संबंधित रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक व्यक्तिगत रूप से या डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त सक्षम रेलकर्मी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को फिर प्रमाण-पत्र गति सीमा निर्धारण कर जारी करेगा जो गाड़ियों का संचालन फिट सर्टिफिकेट प्राप्त होने पर फिटनेस एडवाइस के अनुसार गाड़ियों का संचालन करेगा।

242. अवरोध की स्थिति में या जब लाइन मरम्मत के अधीन हो, तो किसी गाड़ी को रोकने के लिए सिगनल दिखाना किंतु रेलपथ के उस हिस्से पर गाड़ियों की आवा-जाही निलंबित किए जाने की आवश्यकता नहीं होगी.—(1) जब कभी अनुरक्षण कार्य की प्रकृति के कारण या लाइन अन्यथा अवरुद्ध हो तो रेलपथ के उस हिस्से पर गाड़ी की आवा-जाही निलंबित किए जाने की आवश्यकता नहीं है और ऐसे रेलपथ से गाड़ियां प्रतिबंधों के साथ गुजर सकती हैं, ऐसी स्थिति में आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को निम्नलिखित तरीके से चेतावनी दी जाएगी—

(क) लोको पायलट को पिछले स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा या नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोकेशन, कार्य की प्रकृति या अवरोध के अनुसार एक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा कि उसे अपनी गाड़ी स्टॉप डैड करनी है या नहीं और उसके बाद एक दी गई प्रतिबंधित गति पर चलना है या साइट पर रुके बिना प्रतिबंधित गति पर आगे बढ़ना है, और

(ख) कार्य का प्रभारी अधिकारी सिगनल दिखाना सुनिश्चित करेगा ताकि नियम 242 के उप नियम (2) के उल्लेखानुसार एक आती हुई गाड़ी के लोको पायलट को चेतवानी दी जा सके।

(2) जैसा खंड (क) और (ख) में निर्धारित है, एक कॉशन इंडीकेटर बोर्ड, रोक संकेतन बोर्ड या गति संकेतक बोर्ड और अनुमोदित डिजाइन का एक अंतिम संकेतक बोर्ड तथा जो रात को जल सकते हों, उस दिशा की ओर प्रदर्शित किए जाएंगे, जहां से दोहरी लाइन होने पर, गाड़ियां आनी हों और इकहरी लाइन के मामले में गाड़ियां दोनो दिशा से आनी हों। सभी संकेतक बाईं ओर रखे जाएंगे ताकि लोको पायलट उन्हें देख सके।

(क) **जब गाड़ियों को अवरोध से ठीक पहले रुकना हो और उसके बाद सावधानी से आगे बढ़ना हो**—अवरोध वाले स्थल से तीस मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए और अवरोध वाले स्थल से बारह सौ मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, जहां से एक लोको पायलट अपनी गाड़ी की अधिकृत गति बहाल करता है, वहां एक अंतिम संकेतक लगाया जाना चाहिए।रोक संकेतक बोर्ड के पास नियुक्त रेलकर्मी को लोको पायलट से हस्ताक्षर लेने चाहिए।

(ख)जब किसी गाड़ी को अवरोध वाले स्थल पर नहीं रुकना हो किंतु प्रतिबंधित गति पर चला हो तो अवरोध वाले स्थल से तीस मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए तथा अवरोध वाले स्थल से आठ सौ मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक बोर्ड प्रदर्शित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, जहां से एक लोको पायलट अपनी गाड़ी की अधिकृत गति बहाल करता है, वहां एक अंतिम संकेतक लगाया जाना चाहिए।

(ग) **लाइन के एक लगातार स्ट्रेच पर मल्टीपल रोक डैड या गति प्रतिबंधों के मामले में**, पहले अवरोध से बारह सौ मीटर की दूरी पर केवल एक सतर्कता संकेतक और अंतिम अवरोध के बाद एक अंतिम संकेतक उपलब्ध कराया जाना चाहिए। साथ ही, मल्टीपल रोक संकेतक या गति संकेतक इस तरह उपलब्ध कराए

जाने चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि प्रभावित रेलपथ के किसी भी हिस्से पर लागू किसी भी प्रतिबंध के लिए सुरक्षा को लेकर कोई समझौता नहीं किया गया है।

(3) यदि अवरोध स्टेशन की सीमा के भीतर हो।

(क)नियम 241 के उप-नियम (2) के प्रावधान लागू नहीं किए जाएगें, यदि प्रभावित लाइन की कांटों की सेटिंग करके और कांटे को सुरक्षित करके या सिगनल को 'ऑन' स्थिति में सुरक्षित रखकर आवश्यक मैनुअली कंट्रोल रोक सिगनल या सिगनलों द्वारा उसे आइसोलेट किया गया हो; और

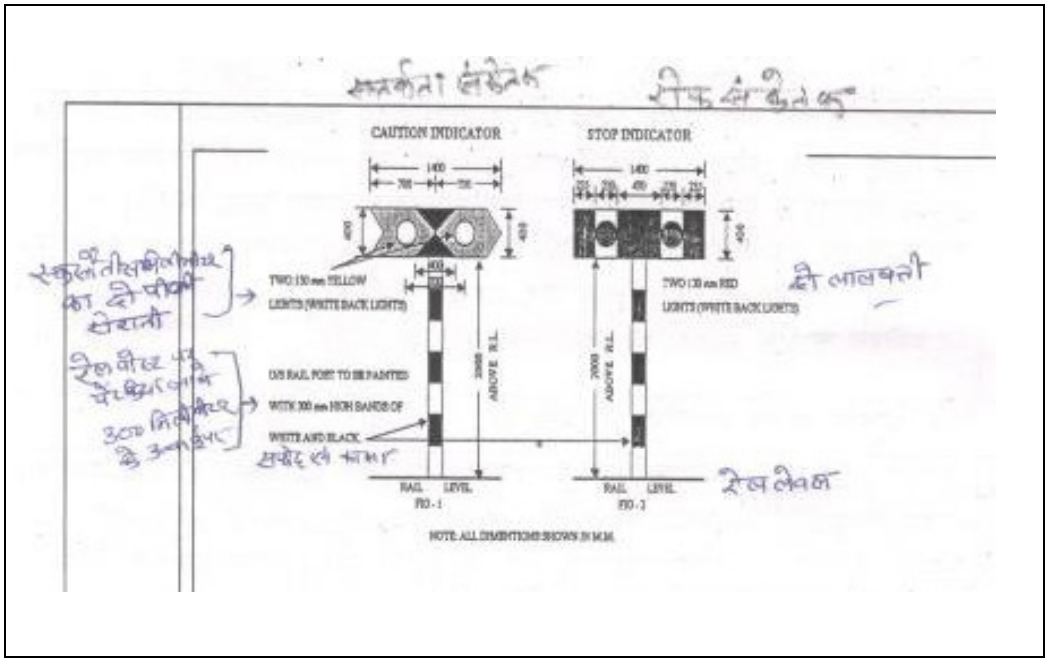
(ख) आगमन सिगनलों को किसी गाड़ी के लिए तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक गाड़ी को पहले रोक सिगनल पर न रोका गया हो, सिवाय उन मामलों के जहां लोको पायलट को पिछले स्टेशन से एक सतर्कता आदेश जारी किया गया हो, जिसमें उसे अवरोध और उसके विवरणों की जानकारी दी गई हो;

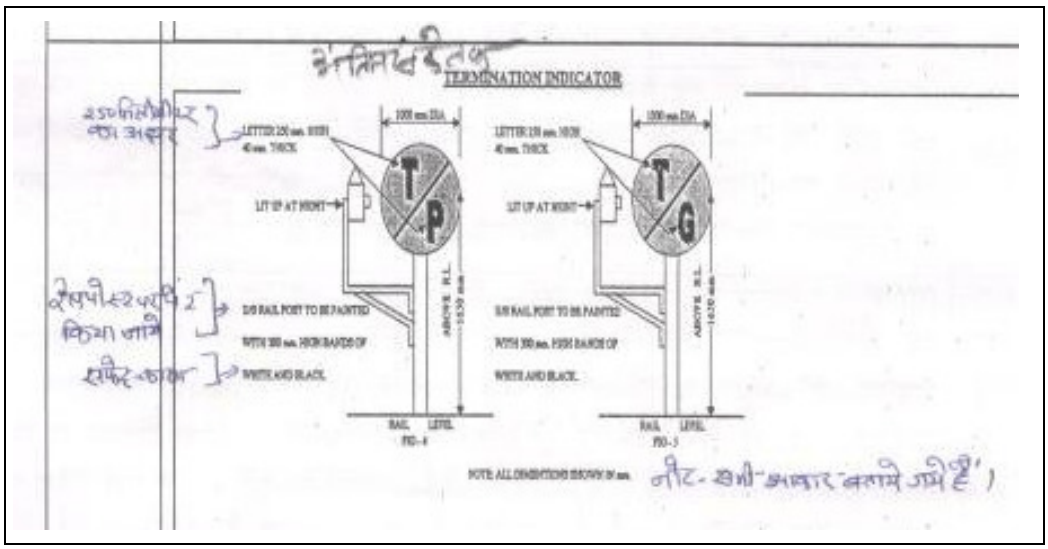
(ग) प्रभावित लाइन पर प्रवेश के समय लोको पायलट को अवरोध स्थल से कम से कम तीस मीटर की दूरी से हैंड सिगनल दिखाया जाएगा। साथ ही बशर्ते यदि लोको पायलट को अवरोध के विवरणों की पूर्व-चेतावनी दी गई हो और यदि स्टॉप डैड का प्रतिबंध न हो, तो आगे बढ़ने से पूर्व लोको पायलट को हैंड सिगनल दिखाने के लिए तैनात पहले एक स्टॉप सिगनल दिखाएगा और उस गति के बारे में बताएगा जिस पर लोको पायलट को अपनी गाड़ी उस अवरोध से लेकर जानी हो।

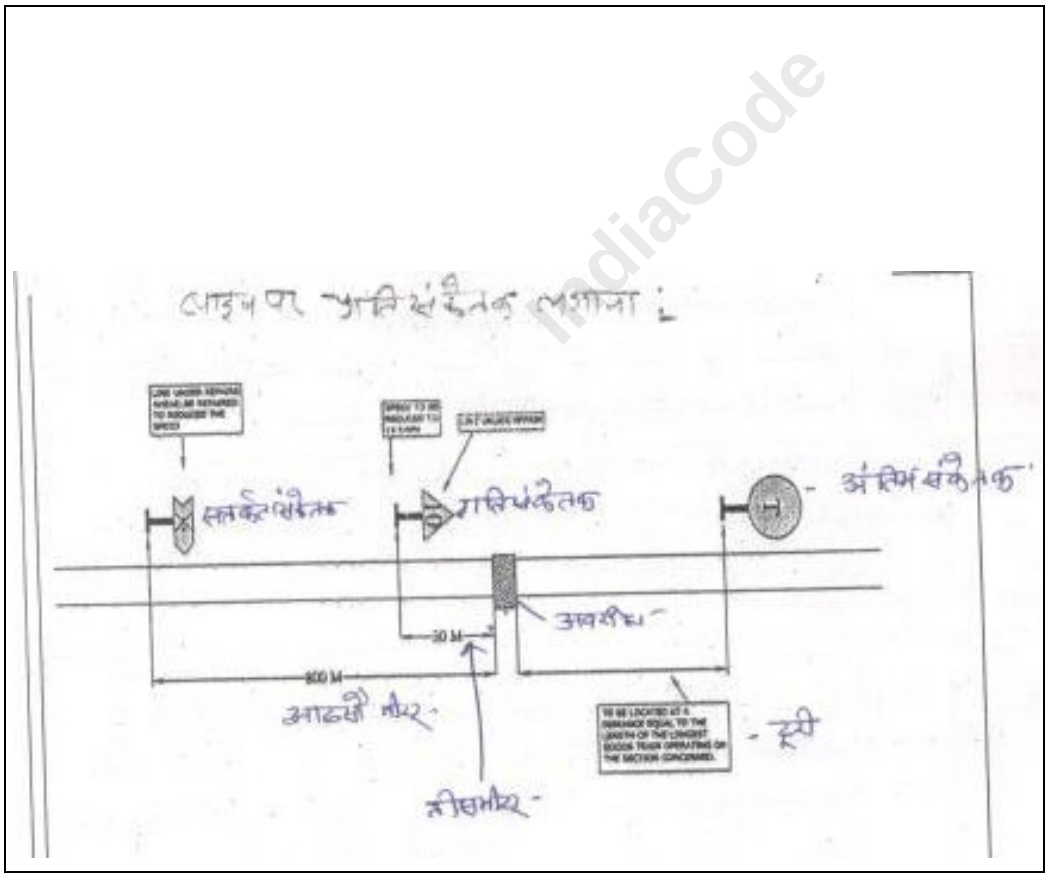
(4) यदि कार्य स्थल स्व-चालित सिगनलिंग क्षेत्र में स्थित हो, और यदि अवरोध और ऑटोमेटिक सिगनल के बीच संबंधित सिगनलिंग सेक्शन प्रवेश करने वाली गाड़ी की दूरी बारह सौ मीटर से कम हो और बशर्ते ऑटोमेटिक सिगनल 'ऑन' में रखा जाता हो, तो उप नियम (2) के खंड (क) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक का नहीं लगाया जाएगा ।

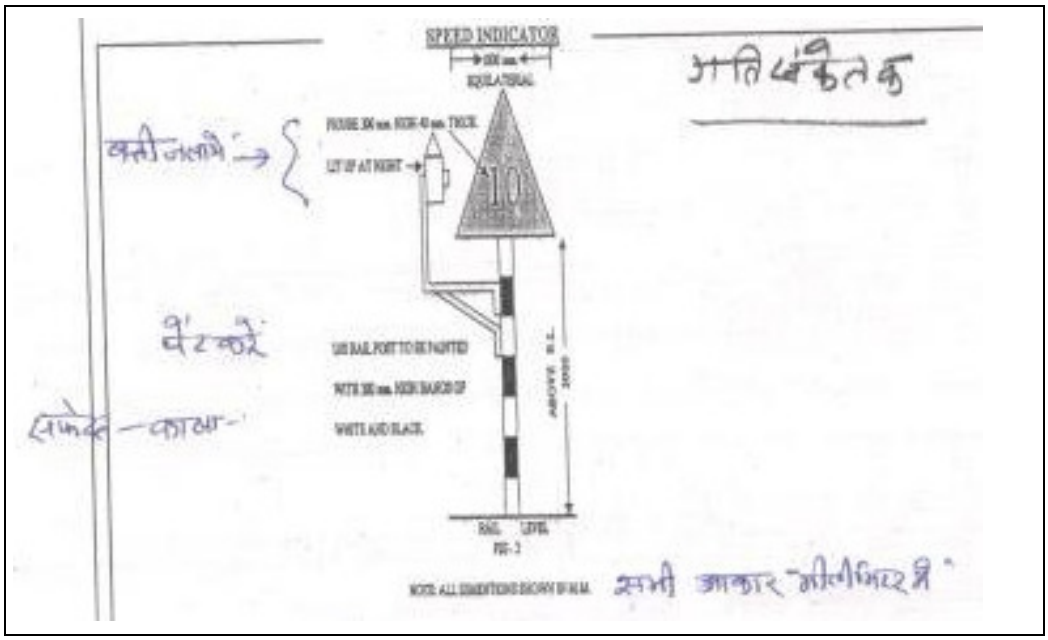
(5) संकेतकों की आकृति और आकार नीचे दिए गए हैं :—

रेट्रो रिफ्लेक्टिव टाइप संकेतक उपलब्ध कराए जाने चाहिए, संकेतक का आकृति और आकार नीचे दिए गए अनुसार होगे:




TERMINATION INDICATOR
T
P
T
G
RAIL LEVEL
RAIL LEVEL


सावधानी संकेतक
रक्षित संकेतक
अंतिम संकेतक
अवरोध
800 M
30 M



(6) इस नियम में निर्धारित सिगनलों का प्रदर्शन लाइन या लाइनों के संरक्षण के लिए भी लागू होगा, जहां गाड़ियां ठहरने के बाद आगे नहीं बढाना है।

(7) उपर्युक्त के अतिरिक्त, जहां गाड़ी संरक्षण और वार्निंग सिस्टम क्रियान्वित है, वहांअस्थायी ग्राउंड उपकरण भी स्थापित किया जाएगा।

(8) **लोको पायलट की जिम्मेदारी—**(क) हाथ रोक सिगनल या रोक संकेतक की ओर आने वाली गाड़ी का लोको पायलट उस संकेत के पीछे ठहरेगा और इंजीनियरिंग के फ्लेगमैन द्वारा उसे प्रस्तुत अवरोध पुस्तिका में हस्ताक्षर तथा गाड़ी का नंबर, तारीख और समय की प्रविष्टि करेगा;

(ख) अपने हस्ताक्षर करने के बाद लोको पायलट फ्लेग मैन द्वारा सतर्कता पूर्वक हाथ सिगनल दिखाए जाने पर पुनः अपनी गाड़ी अधिकतम आठ किलोमीटर प्रति घंटा की गति से आगे बढ़ाएगा, तथा अंतिम संकेतक क्लियर होने पर अपनी गाड़ी की सामान्य गति आगे बढने के लिए हाथ सिगनल दिखाए जाने पर बहाल करेगा।

243. गाड़ियों इत्यादि की संरक्षा में सहायता इत्यादि.- रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य के लिए तैनात प्रत्येक रेलकर्मी लोको पायलट की मांग पर, गाड़ी की सुरक्षा के लिए सहायता प्रदान करेगा।

244. निरीक्षण और अनुरक्षण स्टाफ को सिगनलों और रेलपथ उपकरणों की जानकारी.-प्रत्येक रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक देखेगा कि.– (क) प्रत्येक ऊपरी उपस्कर और रेलपथ के निरीक्षण या उनके अधीन तैनात अनुरक्षण स्टाफ को हाथ सिगनल और उसे उपलब्ध ऐसे अन्य सिगनलों के उपयोग की सही जानकारी है।

(ख) जैसा कि विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित है, प्रत्येक रेलपथ और अनुरक्षण स्टाफ को यंत्र और औजार, हाथ वाले सिगनल और अन्य उपकरण उपलब्ध कराए जाते हैं और जो उनको सौंपे गए कार्य के निष्पादन के लिए अपेक्षित हैं।

245. सिगनल , यंत्र और औजार का निरीक्षण.–(1) प्रत्येक रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक नियम 244 के खंड (ख) के अनुसार ऊपरी उपस्कर और रेलपथ निरीक्षण और अनुरक्षण स्टाफ को उपलब्ध कराए गए सिगनलों, यंत्र और औजारों का विशेष निर्देशों के अनुसार आवधिक निरीक्षण करेगा और पुष्टि करेगा कि क्या उपरोक्त सिगनल , यंत्र और औजार और अन्य संबद्ध उपकरण पूर्ण रूप में और अच्छी हालत में है।

(2) यदि कोई कमी ध्यान मे आती है तो वह देखेगा कि किसी खराब या अनुउपलब्ध मद को तत्काल बदल दिया गया है।

246. लाइन की संरक्षा के लिए रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक की जिम्मेदारी.-प्रत्येक रेलपथ या निर्माण कार्य **निरीक्षक.-** (क) देखेगा कि उस की पूरी लाइन गाड़ियों के मार्ग के लिए सुरक्षित रहती हो;

(ख) जब लाइन पर या ऊपरी उपस्कर को नीचे लाने या उठाने, मरम्मत करने या कोई अन्य कार्य को निष्पादित

करते समय, किसी गाड़ी को सावधानी पूर्वक गुजरना आवश्यक हो, तो वह स्वयं उस स्थान पर मौजूद रहेगा और इस बात के लिए जिम्मेदार होगा कि नियम 242 के अनुसार कार्रवाई की गयी है।

247. किसी लाइन के निकट गिट्टी बिछाना तथा कार्य करना.- (1) रेलपथ या निर्माण कार्य कार्य के लिए तैनात कोई भी रेलकर्मी, जब तक उसे विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति न दी गई हो, गिट्टी बिछाने संबंधी कार्य रेलवे लाइन के निकट नहीं करेगा।

(2) जब कभी किसी लाइन के निकट कोई कार्य किया जाना हो जिसमें कामगारों, वाहन या किसी उपकरण की आवश्यकता हो, वहां तब तक कार्य शुरू नहीं किया जाएगा जब तक विशेष निर्देशों के द्वारा निर्धारित तरीके से रेलपथ से सुरक्षित रूप से स्पष्ट चिह्नित दूरी नहीं की गई हो।

248. कांटे या क्रासिंग को तय करना और हटाना.- सिवाय आपात मामलों के कोई भी रेलकर्मी यार्ड के ले-आउट में परिवर्तन के लिए विशेष निर्देशों के द्वारा अनुमति के बिना किसी कांटे या क्रासिंग को न रखेगा न हटाएगा यह कार्य केवल यातायात ब्लॉक के अंतर्गत किया जाना चाहिए।

249. खतरे से निपटते समय विद्युत और रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षकों या अनुरक्षण स्टाफ की ड्यूटी.- यदि कोई विद्युत और रेलपथ और निर्माण कार्य निरीक्षक या अनुरक्षण स्टाफ यह समझता है कि लाइन असुरक्षित हो जानी है या रेलपथ या निर्माण कार्य या असामान्य वर्षा या बाढ़ या किसी अन्य घटना की स्थिति में किसी खराबी के फलस्वरूप कोई गाड़ी खतरे में पड़ सकती है, तो वह लाइन की स्थायित्व की सुरक्षा के लिए तत्काल कदम उठाएगा और गाड़ियों की संरक्षा के लिए निर्धारित सिगनलों के उपयोग से, जैसा आवश्यक होगा, सावधानी के साथ आगे बढने या उनके ठहरने की व्यवस्था करेगा; और जितनी जल्दी संभव होगा परिस्थितियों की रिपोर्ट नजदी की स्टेशन मास्टर, और रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक को देगा।

बी - ट्रॉलियों, मोटर ट्रॉलियों और लॉरियों की कार्य प्रणाली

250. ट्राली और लॉरी के बीच अंतर स्पष्ट की जिए.-(1) कोई वाहन, जो पटरी की सतह से पांच फीट से ऊंचा न हो, और जिसे चार या कम रेलकर्मियों द्वारा मिलकर रेलपथ से उतारा जा सके उसे ट्राली माना जाएगा या उसके समान कोई अन्य वाहन माना जाएगा किंतु उससे भारी वाहन को लॉरी माना जाएगा।

टिप्पणी : पहियों पर पांच फीट से ऊंची एक सीढ़ी को एक लॉरी माना जाएगा. इसी प्रकार जब किसी रेल डॉली पर पटरियां लदी हों तो भारी होने के कारण उसे एक लॉरी माना जाएगा, यद्यपि उस की ऊंचाई पांच फीट से कम हो।

(2) कोई ट्राली जो —

(क) धक्का लगाकर या पैडल चलाकर धकेली जाती हो, तो वह पुश ट्राली होती है और जब यह किसी मोटर के माध्यम से स्वतः चलने वाली हो, तो उसे एक मोटर ट्राली कहा जाता है।

(ख) ट्रॉलियों का डिजाइन इस प्रकार होना चाहिए कि चलते समय उस पर एक व्यक्ति का मुख पीछे की ओर रहे ताकि किसी आगे बढ़ रहे व्यक्ति या किसी आती हुई गाड़ी के सामने वाहन चला रहे व्यक्ति को सचेत किया जा सके।

(3) किसी आपात मामले को छोड़कर किसी ट्राली का उपयोग रेलपथ या अन्य भारी सामग्री के लिए नहीं किया जाना चाहिए; और जब कोई ट्राली इस प्रकार लदी हो तो इन नियमों के उद्देश्य के लिए इसे एर लॉरी माना जाएगा।

251. मोटर ट्राली या लॉरी सहित ट्राली का उपकरण.- प्रत्येक ट्राली या लॉरी में निम्नलिखित उपकरण होंगे, यथा :-

(1) दो हैंड सिगनल लैंप या तिरंगी टॉर्च;

(2) दो लाल और दोहरे हाथ सिगनल फ्लैग;

(3) एक चेन और एक ताला;

(4) सेक्शन से संबंधित लागू अद्यतन संचालन समय सारिणी की एक प्रति;

(5) एक मोटर हॉर्न और एक सर्च लाइट (केवल मोटर ट्राली के लिए);

(6) दो बैनर फ्लैग और दो अतिरिक्त लाल लैंप;

(7) ऐसी अन्य मदें, जो इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाएं।

टिप्पणी :ट्राली, लॉरी या मोटर ट्राली के प्रभारी अधिकारी के पास निर्धारित उपकरणों के अतिरिक्त एक

हाथ घड़ी भी होनी चाहिए।

252. एक ट्राली, मोटर ट्राली या लॉरी पर दर्शाए जाने वाले लाल झंडी या बत्ती.- प्रत्येक लॉरी या ट्राली जब लाइन पर हो उस पर दिन के समय स्पष्ट रूप से दिखने वाला लाल झंडा और रात्रि, घने कोहरे या खराब मौसम के दौरान कम दृश्यता के चलते और सुरंग में यदि दोहरी लाइन के मामले में सामने की दिशा से आने वाली किसी गाड़ी के मामले में प्रदर्शित करने के लिए एक लाल लैंप दिखना चाहिए। बशर्ते साथ ही, जब स्टेशन की सीमाओं के भीतर और इकहरी लाइन पर रात्रि के समय प्रदर्शित की जाने वाली लाइटें दोनों दिशाओं में लाल रंग की होनी चाहिए।

253. सक्षम ब्रेक.- किसी भी लॉरी या ट्राली को बिना सक्षम ब्रेक फिट हुए लाइन पर नहीं रखा जाना चाहिए।

254. लॉरी या ट्राली के लाइन पर होने के समय सक्षम रेलकर्मी का प्रभारी होना.- (1) किसी भी लॉरी या ट्राली को तब तक लाइन पर नहीं लाया जाएगा। जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार कोई योग्यता प्राप्त व्यक्ति उसके साथ न हो और जब तक उसके पास किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र न हो।

(2) उक्त सक्षम व्यक्ति लॉरी या ट्राली पर रहेगा और इसके समुचित बचाव और इनका उपयोग विशेष निर्देशों के अनुसार किए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

255. लॉरी या ट्राली को किसी गाड़ी में जोड़े जाना निषेध है.- किसी लॉरी, ट्राली या मोटर ट्राली को किसी गाड़ी में नहीं जोड़ा जाएगा.

256. संचालन का समय.–सिवाय आपात स्थिति के, एक लॉरी सामान्यत या केवल दिन के समय चलाई जाएगी और जब मौसम पर्याप्त रूप से स्पष्ट हो ताकि पर्याप्त दूरी से सिगनल को स्पष्ट रूप से देखा जा सके, या ब्लॉक संरक्षण के के अनुसार चाहे दिन हो या रात्रि सिगनल की दृश्यता बारह सौ मीटर से कभी कम नहीं होनी चाहिए।

257. मोटर ट्राली की कार्य-प्रणाली.- (क) मोटर ट्राली सामान्यतया या तो लाइन क्लियर होने पर सिगनल द्वारा संचालित होनी चाहिए, जैसा किसी गाड़ी के मामले में या ब्लॉक संरक्षण के अंतर्गत लेगा या कोरीडोर अनुरक्षण ब्लॉक के दौरान होगा।

(ख) मोटर ट्राली को मोटर ट्राली परमिट (फार्म संख्या-19) के साथ किसी गाड़ी के पीछे सावधानी-पूर्वक चलने की अनुमति दी जा सकती है, जिसके लिए कम से कम चार सौ मीटर की सुरक्षित दूरी बनाए रखनी होगी और उसे किसी रु की हुई गाड़ी के पहले रुकने के लिए तैयार रहना होगा, बशर्ते ब्लॉक सेक्शन को या तो ट्राली या ट्रॉलियों को प्रारंभिक स्टेशन पर या अगले स्टेशन पर आगमन पर बंद कर दिया गया है या सेक्शन के मध्य में रेलपथ से उठा लिया गया है जैसा ट्राली प्रभारी द्वारा सुरक्षित मौखिक संपर्क के माध्यम से पुष्टि की गई है।

(ग) गाड़ी के पीछे चल रही ट्राली को परमिट दिया जाएगा, जो यात्रा की समाप्ति के आधार पर अगले ब्लॉक स्टेशन के या पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

(घ) एक से अधिक मोटर ट्राली एक गाड़ी या एक दूसरे के पीछे चल सकती हैं।जब एक से अधिक मोटर ट्रॉलियां एक ही दिशा में एक साथ चलती हों, तो उनके बीच सौ मीटर से अधिक की पर्याप्त दूरी रखी जानी चाहिए और जब जब वे किसी गाड़ी के पीछे चल रही हों तो ट्राली परमिट (फार्म संख्या-19) सबसे पिछली मोटर ट्राली को दिया जाएगा।

258. मोटर ट्राली के अलावा ट्राली की कार्य-प्रणाली और संरक्षण.–एक पुश या साइकिल ट्राली को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की अनुमति से जब तक विशेष निर्देशों के अनुसार रोका न जाए, लाइन को ब्लॉक किए बिना लाइन पर रखा जा सकता है। ट्राली का योग्यता प्राप्त व्यक्ति -

(i) सुनिश्चित करेगा कि गाड़ियों और उक्त ट्राली के बीच पर्याप्त दूरी बनाए रखी जाती हो और इसके लिए वह सभी आने वाली गाड़ियों के बारे में जानकारी की पुष्टि कर ली हो।

(ii) सुनिश्चित करेगा कि दृश्यता स्पष्ट हो जिससे कि गाड़ी दिखाई देने पर ट्राली को आसानी से रेलपथ से उठाया जा सके या जब सेक्शन की भौगोलिक स्थिति या घुमाव के कारण पर्याप्त दूरी पर दृश्यता स्पष्ट न हो या मौसम के कारण दृश्यता स्पष्ट न होने पर स्पष्ट दृश्य न दिखाई दे तो इकहरी लाइन पर दोनो दिशाओं में और दोहरी लाइन पर जिस दिशा से गाड़ी सकती हो, तो उसे नीचे दिए गए नियम 259 के उप-नियम (2) के अनुसार अपनी ट्राली के लिए सावधानियां बरती हो।

259. लाइन पर लॉरी की सुरक्षा.-(1) कोई लॉरी चाहे लदी हो या खाली ब्लॉक संरक्षण के अंतर्गत या आपात मामले में, लाइन पर रखी जाएगी, उसे किसी आने वाली गाड़ी के सामने तभी रखा जाएगा जब संचार के सुरक्षित माध्यमों के

द्वारा लोको पायलट को यह पुष्टि कर दी गई हो कि उस की गाड़ी निर्देशानुसार रोक दी गई है. जब इसे किसी गाड़ी के पीछे लाइन पर चढ़ाया जाना हो, तो अंतिम गाड़ी के लोको पायलट को इस की जानकारी दी जाएगी और आगे वाले स्टेशन पर अंतिम गाड़ी के आगमन के बाद सेक्शन को आगे ब्लॉक कर दिया जाएगा. यदि लॉरी को गाड़ी के पीछ रखा गया हो तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को बैक करने की अनुमति फार्म बीस पर देगा।

(2) एक रेल डॉली के मामले में जिसे पटरियों को उतारने के बाद जब रेल डॉली पटरी से उतार लिया जाता है, ऐसे मामले में लॉरी का प्रभारी अधिकारी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को नियम 241 के अनुसार अवरोध के हटाने की पुष्टि करते हुए सूचित करेगा जिससे कि गाड़ियों की सामान्य संचालन पुन: शुरू हो सके।

260. मोटर ट्रॉलियों सहित ट्रॉलियों या लॉरियों का जब उपयोग न हो.- मोटर ट्रॉलियों या लॉरियों सहित ट्रॉलियां, टावर वैगन, रेल-सह-सड़क अनुरक्षण वाहन जब उपयोग में न हों, को लाइन से दूर रखा जाएगा और उनके पहियों को चेन और ताला लगाकर सुरक्षित रखा जाएगा।

261. कोरीडोर ब्लॉक और शेडो ब्लॉक के अंतर्गत कार्य.-विद्युत रेलपथ और निर्माण कार्य विभाग, रेलपथ और निर्माण कार्य, सिगनलिंग और अन्य गाड़ियों के संचालन संबंधी अनुरक्षण सेवाओं के लिए कोरीडोर ब्लॉक के दौरान अपने अनुरक्षण कार्य का कार्यक्रम निर्धारित करेंगे।

सी – विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम

262. विद्युत रेलपथ और निर्माण कार्य में खराबियों की सुचना देना.-(1) किसी गाड़ी के चलते समय यदि–

(क) लोको पायलट द्वारा यदि उपरि उपस्कर में क्षणिक ट्रिपिंग अनुभव होता है तब वह अपने लाइन के साथ साथ निकटवर्ती लाइन एवं लाइनों पर असामान्य स्थिति या अवरोध के लिए गहरी दृष्टि रखेगा तथा अपनी गाड़ी की गति सामान्य रखेगा ।

(ख) लोको पायलट यदि उपरि उपस्कर में लगातार टेंशन नहीं पाता है तो वह अपनी गाड़ी की गति कम करेगा तथा किसी भी क्षतिग्रस्त भाग से पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा, अपने पेंटोग्राफ को नीचे करेगा तथा उसे अपने निर्णय के अनुसार जैसी भी प्राकृतिक अवरोध के आधार पर लगे, नजदी की स्टेशन के स्टेशन मास्टर और ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सबसे सुलभ माध्यम से सूचित करेगा।

(2) जब कभी किसी रेलकर्मी द्वारा ऊपरी उपस्कर में कोई खराबी, क्षति या हस्त-क्षेप देखा जाता है, तो वह उस लाइन या निकटवर्ती लाइन पर चलने वाली गाड़ियों को संरक्षित करने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा और नजदी की स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को प्रथम उपलब्ध माध्यम से सूचित करेगा।

263. स्टाफ और आम जनता को चेतावनी.-(1) यदि किसी रेलकर्मी द्वारा ऊपरी लाइन को टूटा हुआ देखा जाता है, तो वह अन्य के साथ-साथ आम जनता को सचेत करने का भरसक प्रयास करेगा और उन्हें उस लाइन के संपर्क में आने से बचाएगा तथा दोनों छोर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सबसे प्रथम उपलब्ध माध्यम से तत्काल सूचित करेगा ताकि उस लाइन को डैड किया जा सके।

(2) समस्त विद्युत उपकरणों को हर समय चालू माना जाएगा और फलस्वरूप उन्हें मानवीय जीवन के लिए खतरनाक समझा जाएगा और ऐसे मामलों को छोड़कर, जहां विद्युत उपकरण विशेष तौर पर डैड किया गया हो, विशेष निर्देशों के अनुसार सतर्कता नोटिस उस खतरनाक समझे जाने वाले स्थल पर प्रमुखता से दिखाते हुए प्रदर्शित किया जाएगा ताकि सतर्कता लागू करने के उद्देश्य से स्टाफ और आम जनता को सचेत किया जा सके।

(3) इंजन के छत पर या वाहन पर कोई भी व्यक्ति, स्टाफ या बाहरी व्यक्ति नहीं चढेगा यदि वह उपरि उपस्कर के नीचे खडा है, सिवाय उस स्थिति में जब तक डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन द्वारा किसी अधिकृत प्राधिकारी द्वारा विशेष निर्देशों के अधीन अनुसार ऊपरी उपस्कर को डैड न कर दिया गया हो तथा उसे अर्थ न किया गया हो।

264. विद्युत उपकरण पर कार्य करने की अनुमति.- (1) यदि विद्युत उपकरण या उसके किसी अन्य हिस्से के समीप सक्षम रेलकर्मी के अलावा किसी अन्य द्वारा कार्य किया जाना हो, तो उक्त कार्य उसी स्थिति में किया जा सकेगा जब उस समय उस कार्य का प्रभारी व्यक्ति कार्य के लिए लिखित परमिट प्राप्त कर लेगा, परमिट पर अधिकृत रेलकर्मी द्वारा

पूर्णत: हस्ताक्षर करके विशेष निर्देशों के अधीन दिया जाएगा। यह परमिट जारी करने वाला व्यक्ति यह तथ्य ट्रैक्शन पावर नियंत्रक की जानकारी में लाकर ही उसे जारी कर सकेगा।

(2) यदि यह कार्य किसी सक्षम रेलकर्मी द्वारा किया जाना हो, तो उसे कार्य का परमिट ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से प्राप्त करना होगा।

(3) कर्षण के डैन्जर जोन, विद्युतीय उपकरण अथवा उपरि उपस्कर में कार्य का परमिट इन नियमों में दिए गए विशेष अनुदेशों के प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा।

(4) प्रत्येक कार्य परमिट पर क्रमांक डाला जाएगा और उसे ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर की लॉग बुक में अन्य विवरणों के साथ प्रविष्ट किया जाएगा, और उपकरण को डैड किए जाने का समय लिखकर उस पर पुनः हस्ताक्षर किए जाएगें।

265. ऊपरी उपस्कर को डैड करने की प्रक्रिया.- (1) स्विच और अन्य विद्युत स्थापनाएं केवल अधिकृत व्यक्ति द्वारा चालू किए जा सकेंगे। उन्हें डैड किए जाने के लिए विशेष निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(2) ऊपरी उपस्कर को स्विच ऑफ करने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, या अधिकृत रेलकर्मी को लोकेशन की पूर्ण जानकारी होनी चाहिए और उन्हें इस उद्देश्य के लिए आइसोलेटर स्विचों के संचालन की पूर्ण जानकारी होनी चाहिए।

(3) लाइव उपकरणों के चैम्बर की चाबियां इस तरह रखी जानी चाहिए कि आपात स्थिति में उपकरणों के स्विच ऑफ करने के लिए अधिकृत रेलकर्मी या स्टेशन मास्टर उन्हें आसानी से प्राप्त कर सकें।

266. कार्यस्थल पर स्टाफ की सुरक्षा.- (1) अनुरक्षण कार्य के दौरान फील्ड के साथ ही साथ रिमोट कंट्रोल रूम में भी इन्ट्रप्टर या आइसोलेटर स्विचों को खोले जाने के लिए उनके नजदीक समुचित कॉलर्स और सतर्कता नोटिस प्रमुखता देते हुए लगाए जाने चाहिए।

(2) ऊपरी उपस्कर के डेंजर जोन में कार्य – ऊपरी उपस्कर के सेक्शन पर, जो सामान्यतया लाइव रहता है, या डेंजर जोन में अवसंरचना के किसी भाग में कार्य की शुरुआत से पूर्व विशेष निर्देशों के अनुसार ऊपरी उपस्कर को डैड और अर्थेड कर दिया जाना चाहिए।

(3) विद्युत रेलपथ और निर्माण कार्य संबंधी अनुरक्षण और मरम्मत कार्यों के लिए जिम्मेदार प्रत्येक कर्मचारी विभिन्न प्रकार की अवसंरचनाओं और उपकरणों के विशिष्ट कार्यों के लिए विशेष निर्देशों द्वारा निर्धारित ऐसी अन्य पूर्व सावधानियों और संरक्षा उपायों का पालन करेगा।

267. रेलपथ में परिवर्तन.-विद्युतीय रेलपथ के केवल अथवा संरेखन में परिवर्तन संबंधी कार्य प्रारंभ करने से पहले उपरि उपस्कर के लिए जिम्मेदार कर्मचारी को उचित सूचना दी जाएगी जिससे कि उपरि उपस्कर की नई स्थिति में समायोजन होने की पुष्टि की जा सके।

268. न्यूट्रल सेक्शनों – पर इंजनों के सर्किट ब्रेकरों की ट्रिपिंग.-(क) जब तक विशेष निर्देशों द्वारा अन्यथा अधिकृत न किया जाए, इंजन का लोको पायलट न्यूट्रल सेक्शन से गुजरते समय विधिवत अपनी पावर को स्विच 'ऑफ' करेगा और पेंटोग्राफ को झुका देगा।

(ख) यह दर्शाने वाला आवश्यक संकेतक बोर्ड कि आगे एक न्यूट्रल सेक्शन है, लोको पायलट के मार्गदर्शन के लिए लगाया जाएगा कि किस स्थान से पेंटोग्राफ को विशेष निर्देशों के अनुसार निर्धारित दूरी पर झुकाया जाए।

269. ऊपरी उपस्कर के शट-डाउन करने संबंधी नियम.– (1) सिवाय आपात मामले में किसी दुर्घटना या ऊपरी उपस्कर के क्षतिग्रस्त होने की स्थिति में ऊपरी उपस्कर को सामान्यतया नियंत्रक की अनुमति पर कोरीडोर अनुरक्षण ब्लॉक के दौरान शट डाउन किया जाएगा।

(2) ऊपरी उपस्कर में दोष की स्थिति में, ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर उस दोषी सेक्शन को आइसोलेट करेगा और नियंत्रक के साथ परामर्श करके कुछ हिस्से को पुनः विद्युत संचार शुरू करेगा, जिससे कि यहां-वहां खड़ी गाडियों को डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे प्रशासन के किसी अधिकृत प्राधिकारी द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार निर्धारित प्रतिबंधित गति पर गाड़ी को चलाया जा सके बशर्ते उस कार्रवाई से ऊपरी उपस्कर क्षतिग्रस्त न हो।

(3) आपात मामले के सिवाय ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर और नियंत्रक गाड़ी को नियंत्रित करने योजना बनाएंगे और अंतिम प्रभावित गाड़ी के स्टेशन पर पहुंच जाने के बाद ही, चाहे उसे वहां रुककर प्रतीक्षा ही करनी पडे या वहां गाड़ी का परिचालन समाप्त होना हो, शट डाउन करने के आदेश दिए जाएंगे।

(4) यह ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर की जिम्मेदारी होगा कि वह यह पुष्टि करने के बाद ही कार्य परमिट जारी करेगा

कि ब्लॉक सेक्शन में कोई विद्युत गाड़ी नहीं है।

(5) कार्य का प्रभारी अधिकारी यह सुनिश्चित कर लेने के बाद ही स्विच ऑन करने की अनुमति देगा जब डेंजर जोन में कोई व्यक्ति नहीं है और कार्य पूरा हो चुका है।

(6) (i) जैसे ही ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को विद्युतीकृत सेक्शन पर किसी गाड़ी की असुरक्षित स्थिति का पता चलता है, वह तत्काल संबंधित सब-सेक्टर पर दोनों लाइनों की ऊपरी उपस्कर सप्लाई को स्विच 'ऑफ' कर देगा।ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर उसके बाद सेक्शन कंट्रोलर को लिखित जानकारी देगा जिसमें बताया जाएगा कि ऊपरी उपस्कर स्विच 'ऑफ' कर दिए गए हैं।

(ii) ऐसी किसी घटना के होने की स्थिति में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड का सेक्शन कंट्रोलर या ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर भारतीय रेलवे के संबंधित सेक्शन कंट्रोलर को तत्काल सूचित करेगा।

(iii) ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से जानकारी मिलने पर सेक्शन कंट्रोलर प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा, जो प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों की कार्य-प्रणाली से संबंधित हों, ताकि वे आपात पावर ब्लॉक के अंतर्गत उक्त सेक्शन को डैड मानकर कार्य कर सकें और सुनिश्चित कर सकें कि सेक्शन में किसी भी गाड़ी को प्रवेश की अनुमति न दी गयी हो।

270. विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम.-विद्युतीकृत सेक्शन पर गाड़ियों की कार्य-प्रणाली के लिए विशेष निर्देश अधिकृत अधिकारी द्वारा अधिसूचित किए जाएंगे।

अध्याय XI

समपार

271. जब तक डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल प्रशासन द्वारा विशेषतया अधिसूचित न किया जाए, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर कोई समपार फाटक नहीं होगा. अधिसूचित समपार फाटक की कार्य प्रणाली विशेष अनुदेशों के अनुसार होगी।

272. समपार फाटकों की नियंत्रक रेलवे.-(1) ऐसे समपार फाटकों के मामले में जो भारतीय रेल और डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर एक समान हों, उनका नियंत्रण भारतीय रेल द्वारा किया जाएगा।

(2) ऐसे समपार फाटकों के मामले में जो भारतीय रेल और डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर एक समान नहीं हों, उनका नियंत्रण डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल द्वारा किया जाएगा।

273. समपार फाटक की इंटरलॉकिंग, आने वाली गाड़ी को चेतावनी और रेलपथ की लॉकिंग.- (1)(क) प्रत्येक लाइन पर प्रत्येक समपार फाटक पर बिजली से संचालित होने वाले फाटक के सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित लिफ्टिंग बैरियर उपलब्ध कराए जाएंगे। फाटक को सामान्यतया सड़क यातायात के लिए बंद रखा जाएगा।

(ख) फाटक के सिगनल 'ऑन' या ऑफ संकेत तभी प्रदर्शित करेगा जब फाटक बंद हो तथा जिसका पता अन्तर्पाशन द्वारा लगे।

(ग) प्रत्येक फाटक पर रोड सिगनल के साथ-साथ हूटर अलार्म भी लगाए जाएंगे ताकि सड़क उपयोगकर्ताओं को फाटक के बंद होने की चेतावनी दी जा सके।

(घ) सड़क उपयोगकर्ताओं की ओर बैरियर के उठने पर रोड सिगनल का रंग संतुलित पीला संकेत दिखेगा और बंद होने की स्थिति में लाल दिखेगा।

(2) (क) फाटक हट में एक संकेतक पैनल होगा जिस पर फाटक सिगनल के 'ऑन' और 'ऑफ' संकेत प्रदर्शित होंगे और प्रत्येक रेलपथ पर गाड़ी पहुंचने की चेतावनी देने वाले अप्रोच वार्निंग ट्रेक सर्किटों पर गाड़ी से घिरे होने या क्लियर होने का संकेत देगा।

(ख) पुश बटन के माध्यम से बूम के संचालन के दौरान उसे उठाने या गिराने के लिए साथ ही संचालन के दौरान उसे बीच में ही रोके जाने के लिए एक पृथक पैनल प्रदान किया जाएगा।

(ग) दोनों ओर के ब्लॉक स्टेशनों स्टेशन मास्टर एंव गेटमैन के बीच अलग टेलीफोन उपलब्ध कराए जाएंगे; जहां कहीं भारतीय रेल और डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल लाइनों पर समपार फाटक समान होते हों,

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल और भारतीय रेल के स्टेशनों के दोनों ओर के गेटमैन और स्टेशन मास्टरों के बीच अलग टेलीफोन उपलब्ध कराए जाएंगे।

(3) प्रत्येक समपार फाटक पर आगमन चेतावनी और आगमन ट्रेक लॉकिंग सिस्टम प्रदान किए जाएंगे।जैसे ही गाड़ी पूर्व–निर्धारित स्थल (डेडिकेटिड फ्रेट कोरीडोर रेल सिस्टम पर आठ किलोमीटर और भारतीय रेल सिस्टम पर पांच किलो मीटर) लाइन और किसी भी एक अन्य लाइन पर पहुंचती है, तो विशेष अनुदेशों के अनुसार गेटमैन की सहायता के लिए एक अलार्म बजाया जाएगा जिससे वह सड़क यातायात को विनियमित कर सके और गुजरती गाड़ी को देख सके।साथ ही, जैसे ही गाड़ी पूर्व–निर्धारित स्थल (डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर) रेल सिस्टम पर चार किलोमीटर और भारतीय रेल सिस्टम पर दो किलोमीटर), तो बूम के पहले से ही बंद होने पर, बूम की ट्रेक लॉकिंग समपार फाटक को खुलनेसे रोकेगा जब तक गाड़ी फाटक को पार नहीं करती तत्पश्चात फाटक सिगनल का संकेत 'ऑफ' स्थिति में आ जाएगा।

274. सिगनलों और फाटक संचालन का ज्ञान होना.– किसी भी ऐसे व्यक्ति को फाटक पर तैनात नहीं किया जाएगा जिसे संचालन के लिए उपलब्ध सिगनल और पैनलों का पूर्ण ज्ञान नहीं हो और जिसके पास नियंत्रक रेल प्रशासन द्वारा इस कार्य के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध प्रमाण-पत्र न हो।

275. सड़क यातायात.–(1) उसके लिए नियम 275 के उप-खंड (2) के अंतर्गत जारी ऐसे विशेष अनुदेशों की शर्त पर, समपारों पर फाटक की सामान्य स्थिति पटरियों के दोनों ओर **"सड़क यातायात के लिए बंद"**रहेगी एवं आवश्यकता होने पर खोले जाने के लिए सुरक्षित होने पर ही उसे सड़क यातायात के लिए तभी खोला जाएगा जब कोई गाड़ी नहीं आ रही हो।

(2) समपार फाटक को नियंत्रित करने वाला रेल प्रशासन समय-समय पर किसी विशेष समपार फाटक के लिए सामान्यतया **"सड़क यातायात के लिए खुला"**रखने के लिए विशेष अनुदेश जारी करेगा। ऐसे किसी मामले में, बज़र बजने पर गेटमैन गाड़ी अथवा गाड़ियों के गुजरने अथवा किसी अन्य रेल संचालन कार्य के लिए फाटक को सड़क यातायात हेतु बंद करने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा; बशर्ते जब कभी समपार फाटक की सामान्य स्थिति "सड़क यातायात के लिए खुला" हो, तो गेटमैन, किसी आती हुई गाड़ी को हाथ द्वारा रोक सिगनल दिखाने के लिए हर समय तैयार रहेगा।

(3) यदि किसी कारणवश समपार फाटक को बंद नहीं किया जा सके, तो नियम 277 के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(4) भारतीय रेल के नियंत्रक स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम में फाटक पैनल के विस्तृत संचालन अनुदेशों का उल्लेख किया जाएगा और उस की एक प्रति फाटक हट में रखी जाएगी।

276. उपकरणों की आपूर्ति और उन की देखभाल.- (1)लाइनों की संख्या और प्रत्येक लाइन पर संचालन की दिशाओं के आधार पर हाथ वाले सिगनल लैंप, झंडियों (लाल और हरी), बैनर फ्लैग और ऐसी अन्य वस्तुएं, जो गाड़ियों की कुशल और सुरक्षित कार्य-प्रणाली हेतु गैटमैन के लिए आवश्यक हों, भारतीय रेल के नियंत्रक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में उल्लिखित की जाएंगी।

(2) प्रत्येक गेटमैन.- (क) नियम 276 के उप-नियम (1) के अनुसार निर्धारित उपकरण उपलब्ध कराए जाएंगे और ऐसी अन्य वस्तुएं उपलब्ध कराई जाएंगी, जो नियंत्रक रेल प्रशासन द्वारा अतिरिक्त रूप से निर्धारित की गई हों, और

(ख) वह उक्त सिगनलों, फ्लेशर लाइटों तथा अन्य उपकरणों को सही रूप में और उपयोग के लिए तैयार रखेगा।

(3) किसी समपार फाटक का नियंत्रक पर्यवेक्षक सुनिश्चित करेगा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित नियमों के अनुसार उसके प्रभार वाले सभी निर्धारित उपकरण उपलब्ध है और फाटक पर समुचित रूप में रखे जाते है।

277. समपार फाटक पर ताला लगाने की व्यवस्थाओं की विफलता.-(1) विद्युत द्वारा संचालित लिफ्टिंग बैरियर की खराब होने के मामले में सेफ्टी चेन लगाए जाने और हाथ द्वारा संचालित फिसलने वाला बूम की व्यवस्था की जाएगी।

(2) हाथ द्वारा संचालित बूम के लिए फाटक पैनल पर संकेतक की व्यवस्था की जाएगी और 'ऑफ' किए जाने पर सिगनल द्वारा उसे 'पीला' प्रदर्शित किया जाएगा।

(3) विद्युत द्वारा संचालित बूम की विफलता के कारण, जैसा कि उपरोक्त नियम 277 के उप-नियम (1) में दर्शाया गया है, यदि विकल्प की आवश्यकता पड़ती है, तो गेटमैन किसी अन्य व्यावहारिक तरीके से सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करने और नियम 277 के उप-नियम (4) के अनुसार समपार से गुजरने वाली गाड़ियों को हाथ सिगनल द्वारा फाटक से गुजरने देगा।

(4) यदि किसी अन्य कारणवश फाटक बंद नहीं किया जा सके या रेलपथ के दोनों ओर से गुजरने वालों को न रोका जा सके, तो वह -

(क) (i) सुनिश्चित करेगा कि फाटक की सुरक्षा के लिए लगे स्थावर सिगनल 'ऑन' रखे गए है,

(ii) हाथ रोक सिगनल दिखाएगा और किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए हर संभव कोशिश करेगा।

(iii) आने वाली गाड़ियों की दिशा में दिन के समय बैनर फ्लैग लगाएगा और रात्रि के समय लाल लैंप दिखाएगा,

(iv) बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप को तब तक नहीं हटाएगा जब तक कि गाड़ियां उनके करीब आकर रुक नहीं जाएं, और

(ख) केवल यह सुनिश्चित करने के बाद ही कि रेल पथ अवरोध और सड़क उपयोगकर्ताओं से मुक्त है, बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप हटाए जाएगे और हाथ सिगनल के द्वारा गाड़ी को समपार फाटक से गुजारा जाएगा।

(5) यदि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करने में कोई यांत्रि की य खराबी हो, अथवा विशेषकर सड़क की सतह पर किसी अन्य प्रकार की खराबी हो, तो गेटमैन द्वारा पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल अथवा उनके पेंच अथवा सड़क यातायात से संबंधित कोई सिगनल अथवा गाड़ियों के लिए स्थावर सिगनल में कोई खराबी देखे जाने पर वह नियंत्रण करने वाले अथवा नजदी की स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को उन तथ्यों की तत्काल रिपोर्ट करेगा।

(6) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर खराबियों की सूचना मिलने पर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को जानकारी देगा ताकि वह आने वाली गाड़ियों को सतर्कता आदेश करेगा यदि खराबी ऐसी हो, और उस खराबी को दूर करने के लिए फाटक के रखरखाव के जिम्मेदार पर्यवेक्षक को सूचित करेगा।

(7) फाटक और उसके उपकरणों के रख-रखाव के जिम्मेदार पर्यवेक्षक, खराबी की जानकारी मिलने पर, यदि खराबी सीधे गाड़ियों की संरक्षा और संचालन को प्रभावित करती हो, तो तत्काल और अन्य मामलों में प्रथम उपलब्ध अवसर पर मरम्मत की व्यवस्था करेगा।

278. गेटमैन द्वारा गुजरती हुई गाड़ियों पर नज़र रखना और गेटमैन की स्थिति.– सिवाय इसके, जहां विशेष अनुदेशों के अंतर्गत अन्यथा निर्धारित न हो, गेटमैन, जहां तक संभव हो, सभी गुजरने वाली गाड़ियों पर नज़र रखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेगा।

(2) जब तक गुजरती हुई गाड़ियों की वीडियो मॉनीटरिंग की अन्यथा व्यवस्था न हो, गेटमैन स्टेशन संचालन नियम में नामित स्थान पर रेलपथ के सामने देखता हुआ अथवा फाटक संचालन के अनुदेशों में दर्शाए गए निम्नलिखित तरीके से सावधानीपूर्वक खड़ा रहेगा -

(क) दिन के समय वह हाथ में लाल और हरी झंडियां थामे रहेगा, जो अलग-अलग स्टिक मुडी हुए लगी होंगी, जिसमें लाल झंडी उसके सक्रिय हाथ में रहेगी, जबकि,

(ख)रात्रि के समय वह सफेद रोशनी वाला एक प्रकाशवान सिगनल लैंप हाथ में थामे रहेगा।

(3) जहां तक संभव हो, गेटमैन गुजरती हुई गाड़ियों को देखेगा और किसी असामान्य स्थिति जैसे गर्म धुरा, डिब्बे के किसी लटके हुए हिस्से में आग लगना, लोड शिफ्ट इत्यादि पर नज़दी की नज़र रखेगा और यदि उसे उपरोक्त में से कुछ भी नज़र आता है अथवा गाड़ियों के सुरक्षित संचालन में कोई और खतरा नज़र आता है, तो वह लोको पायलट को सचेत करने के लिए, सिवाय गाड़ी के विखंडन की स्थिति के, खतरे का सिगनल दिखाने की कार्रवाई करेगा. यदि गाड़ी का चालकदल ध्यान देने में विफल रहता है अथवा गेटमैन के सिगनल पर कोई कार्रवाई नहीं करता तो वह तत्काल स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर अथवा संचार के अनुमोदित साधनों के द्वारा सूचित करेगा। बशर्ते साथ ही गाड़ी के विखंडन की स्थिति में हाथ का लाल सिगनल दिखाने के बजाय गेटमैन नियम 281 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन करेगा।

(4) लोको पायलट देखेगा कि गेटमैन ने ऐसा कोई खतरे का सिगनल तो नहीं दिख रहा है।

279. पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल.- गेटमैन देखेगा कि पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल साफ रखे जाते हों।

280. समपार पर अवरोध.-प्रत्येक गेटमैन, लाइन पर कोई अवरोध दिखने पर उसे तत्काल हटाएगा अथवा, यदि ऐसा न कर सके तो -

(क) यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई करेगा कि फाटक की सुरक्षा के लिए लगे स्थावर सिगनल 'ऑन' स्थिति में रखे गए हो।

(ख) हाथ रोक सिगनल दिखाएगा और किसी आती हुई गाड़ी को रोकने का भरसक प्रयास करेगा।

(ग) आने वाली गाड़ियों की दिशा में दिन के समय बैनर फ्लैग लगाकर और रात्रि के समय लाल लैंप दिखाकर अवरोध का बचाव करेगा;

(घ) सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करने की कार्रवाई करेगा।

(2) लाइन पर अवरोध हटाने के बाद भी यदि फाटक बंद नहीं किया जा सकता, तो नियम 280 के उप-नियम (1) में निर्धारित बचाव को बनाए रखा जाएगा और बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप तब तक नहीं हटाया जाएगा, जब तक गाड़ियां इनके पास कर रुक नहीं जाती और केवल यह सुनिश्चित करने के बाद रेलपथ पर और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए कोई अवरोध नहीं है, बैनर फ्लैग अथवा लाल लैंप हटाएगा और गाड़ी को हाथ सिगनल से समपार फाटक से गुजारेगा।

281. गाड़ी का विखंडन.–(1) यदि कोई गेटमैन गाड़ी को विखंडित हुआ पाता है तो वह लोको पायलट को हाथ रोक सिगनल नहीं दिखाएगा, किंतु चिल्लाकर, हाव-भाव से अथवा दिन के समय हरी झंडी हिलाकर और रात्रि के समय सफेद रोशनी को ऊपर और नीचे लम्ब रूप में जितना संभव हो ऊंचे और नीचे करते हुए अथवा उपलब्ध होने पर संचार के अनुमोदित साधनों के द्वारा लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करेगा।

(2) इसके पश्चात् वह पिछले छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और यदि विखंडित गाड़ी का पिछला हिस्सा उस की नज़र में हो, तो वह पीछे से आती किसी गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहेगा।

(3) अवपथन के मामले में वह समीपवर्ती रेलपथ की संरक्षा के लिए गाड़ी के चालक दल की मदद भी करेगा, बशर्ते वह फाटक को छोड़कर जाने की स्थिति में हो।

282. अनधिकृत प्रवेश.- प्रत्येक गेटमैन, जहां तक संभव हो, व्यक्तियों अथवा पशुओं के किसी अनधिकृत प्रवेश को रोकेगा।

283. फाटक के प्रभार का हस्तांतरण.– कोई भी गेटमैन अन्य गेटमैन द्वारा उस फाटक का प्रभार लेने तक फाटक का प्रभार नहीं छोड़ेगा।

284. ऊंचाई मापी (हाइट गेज़).- (1) विद्युतीकृत सेक्शनों पर, प्रत्येक समपार के उपरि उपस्कर और अन्य उपकरणों के दोनों ओर ऊंचाई मापी (हाइट गेज) लगाए जाएंगे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ऊंचाई मापी (हाइट गेज) के नीचे से गुजरने वाले सभी वाहन और आने-जाने वाले स्ट्रक्चर उपरि उपस्कर और अन्य उपकरणों के नीचे से पर्याप्त दूरी रखकर गुजर सकें।

(2) उपरोक्त नियम 284 के उप-नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाएगी।

(3) वाहन और आने-जाने वाले स्ट्रक्चर, जो ऊंचाई मापी (हाइट गेज) के नीचे से बिना टकराए अथवा बिना छुए नहीं गुजर सकते, उन्हें विशेष अनुदेशों के, उपर उपस्कर अथवा अन्य उपकरणों के नीचे से गुजरने की अनुमति न दी जाएगी।

285. परिशिष्ट.– परिशिष्ट में गाड़ी संचालन के दौरान प्रयोग में लाये जाने वाले प्राधिकार का प्रारूप या फॉर्म उपलब्ध है, साथ में उससे संबंधित नियम के प्रावधान का विवरण निहित है।

परिशिष्ट

गाड़ी संचालन के दौरान प्रयोग में आने वाली प्राधिकारियों की सूची

फार्म संख्या	नियम संख्या	उपयोग में आने वाले प्राधिकारी का विवरण
1	65 (क)	पृथक्करण (डिसकनेक्शन) अथवा पुनर्संयोजन (रि-कनेक्शन) नोटिस
2	97(2)(क)	पेपर लाइन क्लियर टिकट
3	103(2)(ख)	शंटिंग आदेश
4	117(6)	स्व-चालित ब्लॉक प्रणाली वाली दोहरी लाइन सेक्शन पर लंबी अवधि तक सिगनलों की विफलता के दौरान प्रस्थान का प्राधिकार
5	136(2)(ख)	अवरोधित लाइन पर गाड़ी को लेने का प्राधिकार
6	137(1)(घ)	बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी को लेने का प्राधिकार
7	138(1(ख)	बिना सिगनल वाली लाइन अथवा समान प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी चलाने का प्राधिकार
8	155(1)	सतर्कता आदेश
9	155(6)	निल - सतर्कता आदेश
10	211(3)(क)	'ऑन' स्थिति पर खराब आगमन सिगनल को पार करने का अग्रिम प्राधिकार
11	211(3)(ख)	'ऑन' स्थिति पर खराब आगमन सिगनल को पार करने का प्राधिकार
12	212(1)(ग)	'ऑन' अथवा खराब स्थिति होने पर प्रस्थान सिगनल को पार करने का प्राधिकार
13	218(2)	दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी इकहरी लाइन के कार्यरत होने की स्थिति के बारे में स्टेशन प्रबंधकों के बीच आदान-प्रदान किए जाने वाले संदेश
14	218(4)(ड)	दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन के संचालन के लिए प्राधिकार
15	218(5)(ख)	अनुगामी गाड़ी प्रणाली में आगे बढने का प्राधिकार
16	218(10)	दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के दौरान गलत लाइन से आ रही गाड़ी को लेने का प्राधिकार
17	218(11)(ग)	अस्थायी इकहरी लाइन संचालन समाप्त होने पर, गाडियों का सामान्य संचालन पुन: शुरू करने के लिए स्टेशन मास्टरों के बीच संदेशों का आदान- प्रदान
18	227(6)	बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान आदेश या घिरी हुई ब्लॉक सेक्शन में जाने का प्राधिकार
19	257(घ)	मोटर-ट्राली अनुगामी परमिट
20	259(1)	पूर्ण ब्लॉक पर, एक मोटर-ट्राली अथवा लॉरी अथवा रेल डॉली का संचालन

फॉर्म 1 [नियम 65(क)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 1 [Rule 65 (a)]
Dedicated Freight Corridor Railway

सि.एवं.दू.सं. विभाग S&T Deptt.

क्र.सं./Sr.No.

वियोजन/संयोजन सूचना की पावती
ACKNOWLEDGEMENT OF
DISCONNECTION/RECONNECTION NOTICE

सं./No. ----------
प्रति/To
---------- स्टेशन/केबिन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर/The Station Master on duty at .... station/ cabin.
निम्नलिखित गियर्स को वियोजित करने हेतु:– .....
For disconnecting the following gears: ----------
---
*अनुरक्षण/खराबी को ठीक करने के लिए ..... मिनट (नियोजन को अनुमानित अवधि) के लिए दिनांक ..... को ..... बजे वियोजन के बारे में दिनांक ..... **को** ..... बजे सूचना प्राप्त हुई।
* Received Notice on ---------- at ---------- hrs. for ----------hrs. ---------- Mts. To attend failure/ for maintenance (Expected duration of disconnection)

सिगनल निरीक्षक / यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक / विद्युत सिगनल अनुरक्षक
Signal Inspector/Mechanical Signal Maintainer/Electric Signal Maintainer

दिनॉक ..... को ..... **बजे वियोजन **की** अनुमति है./नहीं है.
** Disconnection allowed/ not allowed on ---------- at ---------- Hrs

---

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Sign. Of Station Master

वियोजन **की** अनुमति दि .....को..... बजकर ..... मिनट **पर दी जाएगी**
Disconnection will be allowed at---------- Hrs.---------- Mts. On ---

---

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Sign. Of Station Master

दिनॉक ..... को..... बजकर..... मिनट को संयोजित किया गया।
Reconnected at ---------- Hrs. ----------Mts. On ----------

सिगनल निरीक्षक/यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक/विद्युत सिगनल अनुरक्षक
Signal Inspector/Mechanical Signal Maintainer/Electric Signal Maintainer

संयोजन कि सूचना दिनांक..... को ..... बजकर .....मि. पर प्राप्त हुई
Notice about reconnection received at ------ Hrs. ----- Mts. On ----

---

स्टेशनमास्टर के हस्ताक्षर/Sign. Of Station Master

*वियोजित किए जाने वाले गियर/गियरों का विस्तृत विवरण भरें।
* Fill in the details of the gears to be disconnected.
**वियोजन के लिए अनुमति न देने के कारणों को दर्ज किया जाए।
**Reasons for not following disconnection to be recorded.

सि.एवं.दू.सं. विभाग S&T Deptt.

क्र.सं./Sr.No.

संयोजन सूचना/RECONNECTION NOTICE

सं./No. ----------
मण्डल/Division ----------
सं./No. ----------
प्रति/To
---------- स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर
The Station Master on duty at ..... station.
कृपया नोट करे कि सूचना सं. .... में संदर्भित गियर/ गियरों का दिनॉक .... को ..... बजे संयोजित कर दिया गया है।
Please note that the disconnection gear/s referred to notice No. ---------- ------ has/ have been reconnected on --- ---------- at ---------- Hrs. ---------- ---Mts.

हस्ताक्षर/Signautre

पदनाम/Designation

दिनांक/Date ---------- समय /Time ---- ---

सि.एवं.दू.सं. विभागS&T Deptt.

क्र.सं./Sr.No.

वियोजन सूचना/DISCONNECTION NOTICE

सं./No. ----------
सिग्नल गियर को वियोजित करने के लिए परिवहन कर्मचारियों हेतु सूचना
Notice to Transportation staff for disconnecting signaling gear
मण्डल/Division----------
सं./No. ----------
प्रति/To
---------- स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर
The Station Master on duty at ..... station.
कृपया नोट करें कि अनुरक्षण खराबी को ..... बजे ..... घंटों के लिए निम्नलिखित गियरों को वियोजित किया जाएगा।
....
(वियोजन की सम्भावित अवधि)
Please note that the following gears will be disconnected ------- on ---------- at ---------- Hrs. ----------Mts. To attend failure / for maintenance ---------- ------- ---------- ---------- ---------- ---------- ---------- ---------- ------- (Expected duration of disconnection)

हस्ताक्षर/Signautre

पदनाम/Designation

दिनांक/Date ---------- समय /Time ----------
*वियोजित किए जाने वाले गियर/गियरों का विस्तृत विवरण भरें।
* Fill in the details of the gears to be disconnected.

IndiaCode

फॉर्म 2 [नियम 97(2)(क)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 2 [Rule 97(2)(a)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No._____

पेपर लाइन क्लियर टिकट

PAPER LINE CLEAR TICKET

(लोको पायलट /रिकॉर्ड)(Loco Pilot / Record)

*अप/डाउनUP/DN

स्टेशन का नाम/Name of Station_____ दिनांक/Date __/___/20__

समय/Time__ बजकर/hrs __ मिनट/mnts.

पेपर लाइन क्लियर संचालन ----------स्टेशन तथा ---------- स्टेशन के बीच

Paper Line Clear working between _____ station and _____ station.

---------- स्टेशन मास्टर द्वारा ---------- स्टेशन मास्टर से गाड़ी नं.---------- *अप / डाउन के लिए लाइन क्लियर माँगा गया.

Line Clear asked by _____(Name of Station Master on duty) from _____Station Master on duty at _____station for train No._____*UP/DN.

द्वारा _____ (संचार के साधन)

Through_____ (Means of communication).

ब्लॉक सेक्शन में अंतिम गाड़ी ---------- अप/डाउन थी जिसने ब्लॉक सेक्शन ---------- स्टेशन पर क्लियर किया.

Last train in the block section was _____*UP/DN, which cleared block section at_____ station.

लाइन क्लियर दिया गया/प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर---------- (शब्दों में) ------- (अंकों में) के द्वारा

Line clear *granted/received under Private Number _____ (in words) _____ (in figures).

_____

*प्रति/To

लोको पायलट गाड़ी नं./The Loco Pilot of Train No. _____

लाइन क्लियर है और आपको ---------- स्टेशन जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है .

Line is clear and you are authorised to proceed to _____ (station).

---

*Authority to pass Signal at 'ON' position

केवल दोहरी लाइन के लिए जब ब्लॉक उपकरण पर लाइन क्लियर प्राप्त न किया गया हो

(For Double Line only when Line clear cannot be obtained on block instrument.)

आपको प्रस्थान /मध्यवर्ती प्रस्थान /अग्रिम प्रस्थान सिगनल को ऑन में पर करने की अनुमति है

iYou are authorised to pass *Starter/*Intermediate Starter/*Advanced Starter at 'ON'.

_____

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर/Signature of Station Master

स्टेशन स्टाम्प/ Station Stamp

*(लोको पायलट का हस्ताक्षर) Signature of Loco Pilot

दिनांक/Date __/___/20 ____ समय/Time__बजकर/hrs ___मिनट/mnts.

*जो लागू न हो उसे काट दे/Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 3 [नियम 103 (2) (ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 3 [Rule 103 (2) (b)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या / Sr. No.....

शंटिंग आदेश / SHUNTING ORDER

(लोको पायलट / गार्ड / रिकॉर्ड)_(Loco Pilot/Guard/ Record)

स्टेशन / Station .....

दिनॉक / Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _.समय / Time : _ _ बजकर/hours: _ _ .मिनट / minutes.

IndiaCode

प्रति, **लोको पायलट** गाड़ी सं. ..... *अप/ डाउन.

To, The Loco Pilot of Train No. ..... *UP/ DOWN.

कृपया निम्नलिखित आदेशों का अविलम्ब पालन करें :–

Please comply with the following order promptly without any type of delay:-

1. .....
2. .....
3. .....
4. .....

*आपको ..... सिगनल ऑन स्थिति में पार करने तथा ..... सिगनल तक/ के आगे प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है.

*** ..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच के सेक्शन को इसे प्रयोग के लिए ब्लॉक बैक/ ब्लॉक फारवर्ड किया गया है . * टोकन/ टेबलेट/ लाइन क्लियर टिकट सं. ..... शंट/ ओसी**इचाबी**.....**बजकर**..... मिनट से .... **बजकर** ..... मिनट तक **के लिए** जारी की जाती है.

*You are authorized to pass ..... signal in the 'ON' position and proceed *up to/beyond **.....signal.

***Section between .....station and ..... station is *blocked back/ blocked forward. For this purpose and *Token/ Tablet/ Line Clear Ticket No. ..... *SH/ OCE Key is hereby issued to you from ..... hours ..... minutes to ..... hours ..... Minutes.

.....
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहरStation Master Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर/ Signature of Loco Pilot .....
दिनॉक/Date ..... समय/Time ..... **बजकर**/hours ..... मिनट/-minutes
गार्ड के हस्ताक्षर/ Signature of Guard .....
दिनॉक/Date .....समय/Time ..... **बजकर**/–hours ..... मिनट/-minutes
*जो लागू न हो उसे काट दें./Strike out whichever is not applicable
**कि.मी. या सिगनल नं. को प्रविष्ट करें./ Enter Km or Signal No.
***लाइन ब्लॉक बैक/ ब्लॉक फारवर्ड किए जाने पर लागू./Applies when Line is Blocked back/ Blocked forward.

फॉर्म4 [नियम 117(6)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 4 [Rule 117 (6)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr.No.-------

सिगनलों के लम्बी अवधि से खराबी के दौरान स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में प्रस्थान के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO PROCEED DURING PROLONGED FAILURE OF SIGNALS ON DOUBLE LINE SECTION IN AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

(**लोको पायलट और रिकॉर्ड**)/ (Loco Pilot and Record)

स्टेशन /Station _____. दिनांक/Date ___/___/20__.

समय/Time .....बजकर/Hours.....मिनट/Minutes

प्रति/To

लोको पायलट गाड़ी नं./The Loco Pilot of Train No. _____ *अप या डाउनUP or DN

---------- **स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सारे सिगनल ख़राब हो चुके हैं**। ----------**स्टेशन से उनके प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दोंमें) ---------- (अंकोंमें) के अधीन लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है**

All signals between _____ Station and _____ Station have failed. Line Clear has been received from _____ Station under his Private No. (In words)

IndiaCode

_____ (in figures)_____.

***आपको एतद द्वारा अप या डाउन लाइन पर अधिकतम पच्चीस कि. मी. प्र. घ. से जाने की अनुमति प्रदान की जाती है और ख़राब मौसम के कारण दृश्यता अवरोधित होने पर अथवा सम्मुख कांटे से पास करते समय गति पंद्रह कि. मी. प्र. घ. से अधिक न हो।**

You are, hereby, authorised to proceed cautiously on Up or Down line at a speed not exceeding twenty five KMPH and further fifteenkmph during bad weather impairing visibility and while passing over facing points.

इस प्राधिकार के द्वारा ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच स्वचालित या अर्ध स्वचालित या हस्तचलित या समपार फाटक के सिगनलों को ऑन में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

You are also authorised to pass Automatic or Semi-Automatic or Manual Stop or Gate signals in between station _____ and _____station at 'ON' on this authority.

आप ---------- स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल के बाहर रुकेंगे और इसके बाद उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार कार्य करेंगे।

You shall stop outside the first Stop Signal at _____ Station and thereafter be guided by the instructions of the Station Master of that station.

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर / Station Master's Stamp

मैंने इस प्राधिकार की विषय सामग्री को समझ लिया है /I have understood the contents of this authority

(**लोको पायलट का हस्ताक्षर**)Signature of Loco Pilot _____, **दिनांक** / Date _____ समय / Time ..... बजकर / Hours ..... मिनट / Minutes

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए / Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 5 [नियम 136 (2) (ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 5 [Rule 136 (2) (b)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

अवरोधित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार

AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON AN OBSTRUCTED LINE

(रिकॉर्ड और लोको पायलट) / (RecordandLoco Pilot)

स्टेशन/Station ---------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _समय/Time : _ _ : _ _

प्रति / To

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक/The Loco Pilot of Train No.....अप/डाउन,Up/Down

आपको---------- (शब्दों में)---------- (अंकों में) लाइन पर लिया जा रहा है जो कि अवरोधित है

Your train is being received on line No. (in words) ----------(in figures) ----------

Which is obstructed

IndiaCode

आपको इस प्राधिकार के धारक द्वारा पायलट किये जाने पर गाड़ी को अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से अप / डाउन, बाहरी / निकट / रूटिंग सिग्नल को ऑन स्थिति में सतर्कतापूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है आप अपनी गाड़ी को अवरोध से पैंतालिस मीटर पहले खतरा सिगनल बताने पर रोके.

You are authorised to pass *Up/Down *Outer/Home/Routing Signals in 'ON' position cautiously not exceeding fifteenkilometre per hour speed on being accompanied by the bearer of this Authority.You are required bring your train to a stand observing had danger signal being exhibited forty five metre before the obstruction.

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master

स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

समय /Time : _ _ : _ _

लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot ---------- दिनांक/Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _

* जो लागू न हो उसे काट दें / Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 6 [नियम 137 (1) (घ)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 6 [Rule 137 (1) (d)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी लेने का प्राधिकार

AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON A NON SIGNALLED LINE

(रिकॉर्ड और लोको पायलट) / (RecordandLoco Pilot)

स्टेशन/Station ---------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _समय/Time : _ _ : _ _

प्रति / To

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक/The Loco Pilot of Train No.....अप/डाउन,Up/Down

आप को इस प्राधिकार के द्वारा बाहरी या निकट राउटिंग सिगनल को ऑन स्थिति में धारक द्वारा पायलट किये जाने पर गाड़ी को अधिकतम पंद्रह किमी प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आप अपनी गाड़ी को स्टॉप बोर्ड या उल्लंघन चिन्ह से पहले रिसीव किए जाने वाले लाइन पर रोकना हैं

I You are hereby authorised pass UP or DOWN * outer or Home Routing in on position cautiously not exceeding Fifteen kilo meter per hour on being accompanied by the bearer of this Authority. You are requires to bring your train to a stand before stop board or fouling mark on the line which your train is being received.

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master

स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

समय /Time : _ _ : _ _

लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot ---------- दिनांक/Date : ----------

* जो लागू न हो उसे काट दें / Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 7 [नियम 138 (1) (ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 7 [Rule 138 (1) (b)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या / Sr.No.----------

सिगनल रहित लाइन से प्रस्थान करने के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO START FROM A NON-SIGNALED LINE

(रिकार्डऔर **लोको पायलट)** (Record and Loco Pilot)

स्टेशन / Station---------- दिनांक / Date----------समय/Time----------

प्रति/ To

लोको पायलट, ,गाड़ी कमांक / The Loco Pilot of Train No.....अप / डाउन/Up/Down

आपको प्रस्थान / अग्रिम प्रस्थान सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने तथा कॉटों पर से अधिकतम 15 कि.मी. प्र.घं. की गति से सक्षम रेलसेवक द्वारा सिगनल रहित लाइन के अंतिम कॉटों तक विधिवत पायलट किए जाने पर सतर्कतापूर्वक यार्ड छोड़ने की अनुमति दी जाती है, क्यों कि आपकी गाड़ी सिगनल रहित लाइन कमांक.....(शब्दों में).....(अंको में) से प्रस्थान कर रही है ।

You are authorised to pass *Starter or Intermediate Starter or Advanced Starter bearing No.(s) ..... in the "ON" position and leave the Yard cautiously at a speed not exceeding fifteen kilometre per hour over the points duly accompanied by the competent Railway servant up to last set of points of line No..... (in figure) and ..... (in words).

ब्लॉक उपकरण या संचार के प्रधिकृत साधन पर ..... स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है .....

Line clear is obtained on *Block Instrument or Approved Means of communication from .....

अगले स्टेशन से प्राइवेट नं0 ..... (शब्दो में) ..... (अंको में) प्राप्त कर लिया गया है.

* Private No. received from station in advance (in words) ..... (In figures).....

या /Or

टोकन या लाइन टिकट संख्या .....

Token or Paper line clear ticket No.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Master Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर / Signature of Loco Pilot दिनांक / Date----------

* जो लागू न हो उसे काट दें / Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 8 [नियम 155 (1)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 8 [Rule 155 (1)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

सतर्कता आदेश

CAUTION ORDER

(रिकॉर्ड / लोको पायलट/ सहा. लोको पायलट/ गार्ड)

(Record/Loco Pilot/Asst. Loco Pilot/Guard)

स्टेशन/Station ---------- **दिनांक/** Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _

प्रति / To

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक और नाम .....

IndiaCode

The Loco Pilot of Train No.and Name ----------

एतत् द्वारा आपको निम्नलिखित गति प्रतिबंध के लिए अनुदेश दिए जाते हैं:-

You are hereby instructed to exercise the following speed restrictions:-

क्र.सं. Sr.No.	स्टेशनो के बीच Station Between		किलोमीटर Kilometrage		गतिकि.मी.प्र.घं. Speed KMPH	कारण या कथन Cause or Remarks
	से / From	तक /To	से / From	तक /To		
1						
2						
3						
4						
5						

समय / Time : _ _ : _ _ स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master

स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot---------- दिनांक/ Date : _ _ / _ _ / _ _ _

सहा. लोको पायलटके हस्ताक्षर /Signature of Asst. Loco Pilot----------दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _

गार्ड के हस्ताक्षर /Signature of Guard ---------- दिनांक / Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _

फॉर्म 9 [नियम 155(6)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 9 [Rule 155 (6)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No.------

(रिकॉर्ड और लोको पायलट और सहायक लोको पायलट और गार्ड)
(Record and Loco Pilot and AssistantLoco Pilot and Guard)

स्टेशन/Station ---------- **दिनांक/** Date: _ _ / _ _ / _ _ _ _

प्रति / To

लोको पायलट,गाड़ी क्रमांक .....

The Loco Pilot of Train No.----------

सतर्कता आदेश
CAUTION ORDER
कुछ नहीं
N I L

..... स्टेशन (अगले नोटिस स्टेशन / स्टेशन का नाम) तक

Up to ---------- Station (Name of next Notice Station/ Station).

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/ Signature of Station Master

स्टेशन की मुहर/Station Master Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Loco Pilot ---------- दिनांक/Date: _ _ / _ _ / _ _ _

सहायक लोको पायलट के हस्ताक्षर /Signature of Asst. Loco Pilot---------- दिनांक/ Date: _ _ / _ _ / _

गार्ड के हस्ताक्षर/Signature of Guard ---------- दिनांक /Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _

फॉर्म 10 [नियम 211 (3) (क)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 10 [Rule 211 (3) (a)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr.No.-------

----------स्टेशन पर खराब सिगनलों को पार करने के लिए अग्रिम प्राधिकार

ADVANCE AUTHORITY TO PASS DEFECTIVE SIGNALS AT STATION----------

(रिकार्ड / **लोको पायलट**) (Record/ Loco Pilot)

स्टेशन / Station---------- दिनांक / Date----------

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी कमांक..... *अप / डाउन

स्टेशन मास्टर.....स्टेशन से प्राप्त सूचना के अनुसार .....स्टेशन पर अप / डाउन.....सिगनल खराब है / हैं । अत: आप प्रथम रोक सिगनल पर रूकेंगे और आगमन सिगनल से हाथ सिगनल दिखाए जाने के बाद अधिकतम 15 कि.मी. की प्रतिबंधित गति से आगे बढेंगे ।

To,

The Loco Pilot of Train No. ----------UP/Down

As per advice of Station Master, ----------

Station,* Up/Down----------Signal/s*is/are out of order at----------Station/ You shall, therefore, stop at the first Stop Signal and after being Hand Signaled past the approach Signal proceed at a restricted speed not exceeding 15 KMPH.

---------- ----------

लोको पायलट के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

Signature of Loco Pilot Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Master Stamp

दिनांक / Date----------

- जो लागू न हो उसे काट दें / Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 11 [नियम 211(3)(ख)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 11 [Rule 211 (3) (b)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्रम संख्या/Sr. No. _____

ऑन या खराब आगमन सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO PASS APPROACH SIGNALS IN 'ON' OR DEFECTIVE POSITION

रिकॉर्ड और लोको पायलट/(Record and Loco Pilot)

स्टेशन / Station---------- दिनांक / Date----------

समय/ Time : _ _ : _ _

प्रति,

लोको पायलट, गाड़ी क्रमांक ---------- अप/डाउन

एतद द्वारा आपको बाहरी या निकट या इनर निकट या रूटिंग सिगनल या सिगनलों को अधिकतम 15 कि. मी. प्र. घ. की गति से पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है

गाड़ी को लाइन क्रमांक ---------- (शब्दों में) तथा ---------- (अंकों में) पर लिया जायेगा

To,

The Loco Pilot of Train No._____ Up Down

You are hereby authorized to pass the defective Outer/Home/Inner Home/Routing signalor signals at 'ON' position at a speed **NOT EXCEEDING 15 KMPH**.

* The train will be admitted on line No. (in words)_____and (figures)_____

लोको पायलट के हस्ताक्षर/Signature of Loco Pilot स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

दिनांक/Date_____

स्टेशन मास्टर की मुहर/**Station Master Stamp**

दिनांक/ Date_____

जो लागू न हो उसे काट दें / Strike out whichever is not applicable

फॉर्म12 [नियम 212(1)(ग)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 12 [Rule 212 (1) (c)]

Dedicated Freight Corridor Railway

ऑन या खराब प्रस्थान सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकार

AUTHORITY TO PASS DEPARTING SIGNALS AT 'ON' OR IN DEFECTIVE POSITION

रिकॉर्ड और लोको पायलट/(Record and Loco Pilot)

स्टेशन / Station---------- दिनांक / Date----------

समय/ Time : _ _ : _ _

प्रति,

लोको पायलट, **गाड़ी क्रमांक ---------- अप/डाउन लाइन ----------प्रथान करे.**

---

(1) **एतद द्वारा आपको प्रस्थान / मध्यवर्ती प्रस्थान / अग्रिम प्रस्थान / आई बी एस सिग्नल / सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है**

*(2) **केवल दोहरी लाइन पर लागू** -

(**अग्रिम प्रथान सिगनल या अंतिम रोक सिगनल के खराब होने पर**)---------- (**संचार के साधन**) **से ----------स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है.**

प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर ---------- (अंकों में) ---------- (शब्दों में)

*(3) **मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के लिए ---------- आपको मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल को ऑन में बिना रुके पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है ---------- (संचार के साधन) से ----------स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है.**

प्राप्त किया गया प्राइवेट नंबर ---------- (अंकों में) ---------- (शब्दों में)

To,

The Loco Pilot of Train No._____ Up Down, waiting to depart from line No. ----------

(1) You are hereby authorized to pass the defective Starter/Intermediate Starter Advanced Starter signal at 'ON'position.

*(2) Applicable for Double Line only –

(In case of failure of Advanced Starter Signal or Last Stop Signal) – Line clear has been obtained on ---------- (means of communication) from ---------- station. Private No. received is (in figures) ---------- (in words) ----------.

*(3) Applicable for Intermediate Block Post -

You are hereby authorized to passIntermediate Block Post at 'ON' without stopping.Line clear has been obtained on ---------- (means of communication) from ---------- station. Private No. received is (in figures) ---------- (in words) ----------.

लोको पायलट के हस्ताक्षर/Signature of Loco Pilot स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

दिनांक/Date_____

स्टेशन मास्टर की मुहर/**Station Master Stamp**

दिनांक/ Date_____

*__जो लागू न हो उसे काट दें__ / Strike out whichever is not applicable

फॉर्म 13 [नियम 218(2)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 13 [Rule 218 (2)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं. / Sr.No.-------

दोहरी लाइन खंड पर अस्थाई रूप से इकहरी लाइन शुरू करने के लिए संदेशों के आदान प्रदान

IndiaCode

MESSAGE TO BE EXCHANGED FOR INTRODUCTION OF TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON A DOUBLE LINE SECTION

(अ) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावक स्टेशन के लिए

(A) For station proposing to introduce Temporary Single Line Working.

दिनांक/Date ___/___/20__.

क्र./No._____ समय / Time .....बजकर / Hours.....मिनट / Minutes

द्वारा/From

स्टेशन मास्टर/Station Master _____ **स्टेशन**/station

प्रति/To

स्टेशन मास्टर/Station Master _____ **स्टेशन**/ station

(1)---------- **स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच**---------- **कारण से *अप या डाउन लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावित किया जाता है।**

(1) Temporary Single Line Working is proposed to be introduced on *Up or Down line between _____and _____station due to _____.

* (2) **अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के दौरान ---------- स्टेशन (स्टेशनों) को बंद किया जायेगा**

*(2) _____station(s) shall be closed during Temporary Single Line Working.

* (3) **अप या डाउन लाइन पर ---------- कि. मी. पर अवरोध है**

*(3) Obstruction on * Up or Down exists at _____Kms.

(4) **अस्थाई इकहरी लाइन संचालन जिस लाइन पर की जानी है उससे मेरे स्टेशन पर ---------- समय पर अंतिम गाड़ी *(अप या डाउन) कमांक ---------- पहुँच गयी है।**

(4) Last train No. _____ * Up or Down over the line on which Temporary Single Working is been introduced has arrived at my station at _____hrs.

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)

Private No. _____(in words)_____(in figures).

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

(ब) अस्थाई इकहरी लाइन संचालन को स्वीकार करने वाले स्टेशन के लिए

(B) For station acknowledging Temporary Single Line Working

द्वारा/From

स्टेशन मास्टर/Station Master_____ **स्टेशन**/ station

प्रति/To

स्टेशन मास्टर/Station Master_____ **स्टेशन**/ station

सन्दर्भ आपका संदेश क्रमांक ---------- ---------- **स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच**---------- **कारण से *अपया डाउन लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन शुरू करने के लिए प्रस्ताव दिया गया है जिसे मैंने समझ लिया है। अस्थाई इकहरी लाइन संचालन जिस लाइन पर की जानी है उससे मेरे स्टेशन से जाने वाली अंतिम गाड़ी कमांक* (अप या डाउन) आपके स्टेशन पर पहुँच चु की है।**

Refer your message no. _____. I have understood that Temporary Single Line Working is proposed to be introduced on *Up or Down line between _____and _____stations due to _____. Last train No. _____* Up or Down left my station on the line on which Temporary Single Working is being introduced has arrived complete at your station.

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)

Private No. _____(in words)_____(in figures).

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए / Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 14 [नियम 218 (4) (ड.)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

IndiaCode

Form 14 [Rule 218 (4) (e)]
Dedicated Freight Corridor Railway

अपया डाउन
UP or DOWN

क्रम संख्या / S.r.-----.

दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन के लिए प्राधिकार
AUTHORITY FOR TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE
(लोको पायलट, गार्ड और रिकॉर्ड) (Loco Pilot, Guard and Record)

स्टेशन / Station ..... दिनांक / Date ..... 20.....

प्रति., **लोको पायलट**, गाड़ी क्रमांक .....विवरण .....

To, The Loco Pilot of Train No..... (Description) .....

लाइन क्लियर टिकट / LINE CLEAR TICKET

लाइन क्लियर है तथा आपको अप या डाउन लाइन पर ..... स्टेशन तक आगे जाने की अनुमति दी जाती है।
प्राइवेट नं. ..... (शब्दों में) ..... (अंको में)

The line is clear and you are authorized to proceed on Up or Down Line up to station .....
Private No. (in words) ..... (in figure) .....

सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने का प्रधिकार
AUTHORITY TO PASS SIGNAL IN 'ON' POSITION

*सिगनल का विवरण एवं संख्या .....
*प्रस्थान या मध्यवर्ती प्रस्थान या अग्रिम प्रस्थान या अंतिम रोक सिगनल के लिए लागू, यदि ये काँटो का बचाव करता हो तो सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल का अनुपालन करे।
**आपको उन स्टेशनों के सिगनलों को जिन्हें अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के लिए स्थायी तौर पर बंद कर दिया गया है, पार करने की अनुमति दी जाती है।
आपके मार्ग के फाटक वाले तथा गैंगमैनों को भी अस्थाई इकहरी लाइन संचालन के बारे मेंसूचित किया जाना चाहिए।

*Description & No. of Signal .....
*Applicable to Starter, Intermediate Starter, Advanced Starter, or Last Stop Signals, Observe hand signal/s at the foot of the signal, if it protects points.
**You are authorized to pass the signals of those stations which have been closed temporarily for single line working. Station/s ..... You have to also inform the Gate men and Gang men enroute for Introduction of single line working.

सतर्कता आदेश / CAUTION ORDER

*i) आपकी गाड़ी सही लाइन **या** गलत लाइन पर जा रही है।कि.मी. ..... पर लाइन अवरोधित है।

ii) आपकी गाड़ी अस्थायी इकहरी लाइन से गुजरने वाली पहली गाड़ी **है लागु अन्य गति प्रतिबन्ध का पालन करते हुए गति पच्चीस कि॰ मी॰ प्रति घंटे तक सीमित रखी जाएगी** ।

iii) यदि आपकी गाड़ी गलत लाइन पर जा रही हो तो आपको न्यूट्रल सेक्शन (केवल विद्युतीकृत सेक्शन में) का अनुपालन करने की स्पष्ट चेतावनी दी जाती है।संबंधित लाइन पर कोई ट्रैप पाइन्ट नही है, ट्रेप पाइन्ट को क्लैम्प तथा तालित कर दिया गया है ।

iv) **ब्लॉक** सेक्शन में निम्नानुसार सतर्कता आदेश लागू है :–

*i) Your train is going on Right line/Wrong line. The obstruction exists at km .....
ii) Your Train is First Train to pass over the Temporary Single Line. Speed shall be restricted to twenty five KMPH subject to observance of other speed restriction in force.
iii) You are expressly warned to observe "Neutral section" (only in Electrified section) if your Train is going on wrong line. There are no Trap Points on the line in question/Tap points have been clamped or spiked.
iv) Following are the caution Orders in force in Block Section:-

क्र.सं. Sr No	स्टेशन के बीच Station between		किलो मीटर KILOMETRAGE		गतिकि.मी.प्र.घं. Speed kmph	कारण / टिप्पणी Cause/Remarks
	से / From	तक / To	से / From	तक / To		
1						
2						
3						
4						

लोको पायलट के हस्ताक्षर
Signature of Loco Pilot

———————————
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर / Station Master's Stamp

समय / Time ..... बजकर / Hours ..... मिनट / Minutes

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए / Strike out whichever is not applicable

फॉर्म 15 [नियम 218(5)(ख)]
डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे
Form 15 [Rule 218 (5) (b)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं./Sr. No._____

अनुगामी गाड़ी पद्धति

प्रस्थान प्राधिकार

THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM
AUTHORITY TO PROCEED

(अप या डाउन)/(Up or Down)

Train No._____ **(अप/डाउन)**/ (Up or Down दिनांक/Date _____

समय / Time .....बजकर / Hours.....मिनट / Minutes

----------**स्टेशन से,** ----------**स्टेशन तक**

From _____ Station, To _____ Station.

प्रति लोको पायलट,

(1) **आपको एतद द्वारा.....स्टेशन से.....स्टेशन जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है**
To Loco Pilot

(1) You are hereby authorized to proceed with your train from _____ station to _____ station

*(2) **गाड़ी क्रमांक..... आपके गाड़ी से पहले इस स्टेशन से.....बजकर..... मिनट.....पर छोड़ी गयी है**

*(2) Train No. _____ ahead of your train left this station at _____ hours ___ Minutes.

*(3) **गाड़ी क्रमांक..... आपके गाड़ी के बाद इस स्टेशन से.....बजकर..... मिनट.....पर छोड़ी जाएगी।**

*(3) Train No. _____shall follow your train from this Station at _____ hours _____ minutes.

*(4) **आपको.....किमी प्रति घंटे की गति प्रतिबन्ध का पालन करना है।**

*(4) You are required to observe a speed restriction of _____ kilometres per hour.

हस्ताक्षर/Signed _____

स्टेशन मास्टर/Station Master at _____

स्टेशन मास्टर की मुहर (Station stamp)

लोको पायलट के हस्ताक्षर....बजे, स्टेशन पर / Signature of the Loco Pilot at _____ station.

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए / Strike out whichever is not applicable

फॉर्म 16 [नियम 218(10)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 16 [Rule 218 (10)]
Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं./Sr. No._____

दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन संचालन करते समय आने वाली गाड़ी को गलत लाइन पर लेने के लिए प्राधिकार

IndiaCode

AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN DURING TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE APPROACHING ON WRONG LINE

लोको पायलट और रिकॉर्ड(Loco Pilot and Record)

दिनांक/Date ___/___/20__.

स्टेशन_____ समय / Time .....बजकर / Hours.....मिनट / Minutes

Station _____ Date__/____/20____ Time _____hrs.

प्रति,

लोको पायलट गाड़ी नं. _____ * (अप या डाउन)

आप की गाड़ी लाइन नंबर (शब्दों में) _____ (अंको में) _____ पर ली जाएगी। आप इस प्राधिकार के धारक के साथ, पंद्रह किमी प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं, सावधानी से प्रवेश करे।

To

The Loco Pilot of Train No._____ *Up or Down.

Your train will be received on line No. (in words) _____(in figures)_____.

You are hereby authorised enter cautiously at a speed not exceeding fifteen KMPH on being accompanied by the bearer of this Authority.

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर /Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Stamp

लोको पायलट के हस्ताक्षर/Signature of Loco Pilot _____ **दिनांक**/Date _____

फॉर्म 17 [नियम 218(11)(ग)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 17 [Rule 218 (11) (c)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं./Sr. No._____

अस्थाई इकहरी लाइन पर काम करने के बाद सामान्य कार्य संचालन के लिए सन्देश का आदान प्रदान

MESSAGE TO BE EXCHANGED FOR RESTORATION OF NORMAL WORKING AFTER TEMPORARY SINGLE LINE WORKING

(अ) सामान्य संचालन शुरू करने के लिए प्रस्तावक स्टेशन

(A) For station proposing to restoring normal Working.

दिनांक/Date ___/___/20__.

क्र./No._____ समय / Time .....बजकर / Hours.....मिनट / Minutes

द्वारा/From

स्टेशन मास्टर/Station Master _____ **स्टेशन**/ station

प्रति/To

स्टेशन मास्टर/Station Master _____ **स्टेशन**/ station

* (1) ---------- **गाड़ी के आपके स्टेशन पर पहुँचने के बाद ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा।**

*(1) Normal Working shall be introduced between _____and _____station after arrival of train No._____ at your station.

*(2) ---------- **गाड़ी मेरे स्टेशन पर ---------- बजे पहुँचने के बाद ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा।**

*(2) Normal Working shall be introduced between _____and _____station after train No._____ arrived at my station at _____hrs.

IndiaCode

(3) **सन्देश क्रमांक ---------- के अनुसार --------- कि. मी. पर (अपया डाउन) लाइन पर से अवरोध हटा लिया गया है**

(3) The obstruction on *Up or Down line at Km _____has been removed as per information received from _____vide No. _____.

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)

Private No. _____(in words)_____(in figures).

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

(ब) सामान्य संचालन स्वीकार करने वाले स्टेशन के लिए

(B) For station acknowledging normal working

द्वारा/From

स्टेशन मास्टर/Station Master_____ **स्टेशन**/ station

प्रति/To

स्टेशन मास्टर/Station Master_____ **स्टेशन**/ station

* (1) **संदर्भ आपके संदेश क्रमांक**. _____। **गाड़ी क्र**. _____ _____**बजे पर मेरे स्टेशन पर पूरा आ गया है।---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच (अप या डाउन) लाइन पर सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा**

*(1) Refer your message no. _____. Train No. _____ has arrived complete at my station at _____hrs. Normal working shall be restored on *UporDown linebetween _____and _____stations.

*(2) **आपका संदेश क्र**. _____।**गाड़ी क्रमांक**…….. **जो कि आपके स्टेशन से अंत में छोड़ी गयी थी वह मेरे स्टेशन पर पूर्णतः….. बजे पहुंच गयी है (अप या डाउन) ---------- स्टेशन और ---------- स्टेशन के बीच (अप या डाउन) लाइन पर सामान्य संचालन शुरू किया जायेगा**

*(2) Refer your message no. _____. Train No. _____ which left last has arrived your station complete at _____hrs. Normal working shall be restored on *UporDown line between _____and _____stations.

प्राइवेट नंबर ---------- (शब्दों में) ---------- (अंकों में)

Private No. _____(in words)_____(in figures).

_____

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर/Signature of Station Master

*जो लागू न हो उसे काट दीजिए/Strike out whichever is not applicable

फॉर्म 18 [नियम 227(6)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 18 [Rule 227 (6)]

Dedicated Freight Corridor Railway

अप/डाउन(UP/DOWN) क.सं./Sr. No.....

ऑब्स्ट्रक्टेड ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन/गाड़ी भेजने हेतु प्रस्थान अधिकार

AUTHORITY TO PROCEED FOR RELIEF ENGINE/TRAIN INTO AN OCCUPIED BLOCK SECTION

स्टेशन /Station ---------- दिनॉक/Date:----------20

प्रति,/To :

लोको पायलट सहायता इंजन/गाडी कमांक/ Loco Pilot of Relief Engine/ Train No. ----------

बिना लाइन क्लियर चलने के लिए ब्लॉक टिकट

BLOCK TICKET TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR

1) आपको अपने सहायता इंजन/ गाड़ी के साथ ..... स्टेशन से ..... कि.मी. तक अप या डाउन लाइन पर बिना **लाइन** क्लियर सतर्कतापूर्वक आगे करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है.

2) आप अपने इंजन/गाड़ी को ..... कि.मी. पर खड़ा करेंगे और इसके बाद सक्षम प्राधिकारी से प्राप्त अनुदेशों पर कार्य करेंगे.

3) यह आदेश कि.मी.सं..... पर .....स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच ..... लाइन पर **अवरोध** होने के कारण दिया गया है.

4) आप ..... स्टेशन पर सेक्शन क्लियर करेंगे.

1) You are hereby authorized to proceed cautiously without Line clear from station --------- up to km ---------- on UP or DOWN Line with your Relief/ Engine/ Train.

2) You shall bring your Engine/ Train to a stop of km ---------- and there after be guided by the instructions from the Competent Authority at the site.

3) This order is given due to Obstruction of ---------- line between ---------- Station and ---------- station at KM No. ----------

4) You shall clear the section at station .....

सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकर

AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION

1. यदि सिगनल कॉटों का बचाव करते हो तो सिगनल पोस्ट/ पोस्टों के नीचे से बताए जा रहे हाथ सिगनलों का अनुपालन करते हुए अधिकतम **पंद्रह** कि.मी. प्र.घ. की गति से ..... सिगनल/सिगनलों सं. एवं विवरण ..... को ऑन स्थिति में पर करने हेतु आपको प्राधिकृत किया जाता है.

1. You are authorized to pass the Signal/Signals No. & description ---------- in 'ON' position, speed not exceeding fifteen KMPH observing hand signals at the foot of the signals post/s, if it protects points.

सतर्कता आदेश / Caution Order

1. आपको ..... स्टेशन से .....स्टेशन तक अपने इंजन / स्वयं चालित वाहन को यदि दृष्यता स्पष्ट हो तो दिन के समय **पच्चीस** कि.मी.प्र.घ. और रात के समय **अथवा** यदि दृष्यता स्पष्ट न हो तो **दस** कि.मी.प्र.घं. की गति से चलाने की अनुमति दी जाती है.

2. ब्लॉक सेक्शनों के बीच **स्थित** समपार फाटकों पर आते समय प्रत्येक सतर्कता आदेश का अनुपालन करने तथा लगातार सीटी **बजाने** के लिए **विशेष रूप से सचेत किया जाता है**

1- You are permitted to run your Train between Station _____&_____ station with the speed oftwenty five KMPH in day and when view ahead is clear.ten KMPH in night or when view ahead is not clear.

2- You are expressly warned to observe every caution while approaching level crossing gate/s situated between block section and whistle frequently.

क्र.सं. Sr. No.	स्टेशन के बीच Station between		किलोमीटर Kilometerage		गतिकि.मी.प्र.घं. Speed kmph	कारण / टिप्पणी Cause/ Remarks
	से/From	तक/To	से /From	तक /To		
1						
2						
3						
4						

मैनें इसकी विषय **वस्तु** को समझ लिया है./I have understood the contents of this.

---------- ---------- ----------

लोको पायलट के हस्ताक्षर / Signature of Loco Pilot | गार्ड के हस्ताक्षर / Signature of Guard | स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर / Signature or Station Master

समय/Time ----------घंटे /Hours ----------मिनट /Minutes

स्टेशन मास्टर की मुहर Station Master Stamp

फॉर्म 19 [नियम 257(घ)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 19 [Rule 257 (d)]

Dedicated Freight Corridor Railway

क्र.सं. / Sr. No.....

मोटर ट्रॉली अनुज्ञा पत्र / MOTOR TROLLEY PERMIT

मूल**अथवादोहरी**प्रतिलिपि / (Original or Duplicate)

स्टेशन / Station..... दिनॉक / Date : _ _ / _ _ / _ _ _ _.

प्रेषक स्टेशन मास्टर / From Station Master .....

प्रति / To

.....(कार्यभारी अधिकारी) मोटर ट्राली सं. .....

..... (Officer In Charge) Motor Trolly No. .....

आपको गाड़ी सं. ...../ मोटर ट्राली सं. ..... स्टेशन ..... और ..... स्टेशन के **बीचब**लॉक सेक्शन में पीछे चलने की अनुमति दी जाती है, जो इस स्टेशन से ..... **बजकर** .... मिनट पर ..... स्टेशन के लिए छूटी है.

आपको अप / डाउन ..... सिगनलों को ऑन स्थिति में पार करने के लिए भी प्राधिकृत किया जाता है .... स्टेशन पर पहुंचने के बाद, आपको इस अनुज्ञा पत्र को स्टेशन मास्टर ..... को सौंपना है.

प्राप्त प्राइवेट नं.....शब्दों मे ..... अंकों में.....

You are permitted to follow Train No. ...../Motor Trolley No. ..... in Block Section between Station ..... and Station .....which left this station at ..... hours ..... Minutes for station .....

You are also authorised to pass Up/Down ..... signals at 'ON' position.

On arrival at ..... Station you are required to hand over this permit to Station Master .....

Private No. received .....in word ..... in figures.....

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर
Signature of Station Master

स्टेशन मास्टर की मुहर **Station Master Stamp**

प्राप्त किया / Received .....

(*कार्यकारी अधिकारी एवं पदनाम) के हस्ताक्षर } _____.

(मोटर ट्राली ड्राइवर)

Signature of *{Official Incharge and Designation } _____.

{Motor Trolley Driver}

*जो लागू न हो उसे कृपया काट दें / Strike out whichever is not applicable.

फॉर्म 20 [नियम 259(1)]

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेलवे

Form 20 [Rule 259 (1)]

Dedicated Freight Corridor Railway

Sr. No. ..... **TROLLEY or LORRY or OHE LADDER TROLLEY NOTICE** (A) Notice No. ..... Date ..... Time ..... Department..... Station ..... To Station Master ..... Trolley or Lorry or OHE Ladder Trolley No. ..... is required to work between ..... station and ..... station on Upor Down line at ..... KM from ..... Hours ..... minutes to ..... Hours ..... Minutes. It will leave ..... Station at ..... hours ..... minutes of this day for ..... Station/ KM No. ..... I am aware that I should clear the Block Section by ..... hours ..... minutes. ..... Signature of Official in Charge ..... Signature of Station Master Station Master Stamp	क्र.सं. ..... **लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना** (क) सूचनांक ..... दिनांक ..... समय ..... विभाग ..... स्टेशन ..... प्रति स्टेशन मास्टर ....ट्राली या लॉरी या ओ.एच.ई.लैडर ट्रॉली कमांक ..... अप या डाउन लाइन पर कि.मी. सं. ..... पर ..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच..... **घंटे** ..... मिनट से **कार्य करना है यह** ..... **स्टेशन से** ..... **बजे** ..... **स्टेशन** ..... **कि.मि.के लिए रवाना होगी** . मुझे पता है कि ..... **घंटे**..... मिनट पर **ब्लॉक** सेक्शन क्लियर करना है. अधिकृत प्रभारी के ____हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मुहर	Sr. No. ..... **TROLLEYorLORRYorOHE LADDER TROLLEY NOTICE** (B) To The Official in Charge of .....Lorryor Trolleyor OHELadder Trolley. I have exchanged advice with _____ station and shall issue caution order to all trains until I receive advice of the removal of lorryor trolley. The Line has been blocked for your Lorryor Trolley or OHE Ladder Trolley between _____ station and _____ station on UP or DOWN Line and block will be removed only on receipt of the removal report of Lorry or Trolley or OHE Ladder Trolley. Private Number (in words) _____ (in figures) _____. You are advised to ensure clearance of Block Section within Block permitted. _____ Signature of Station Master Station Master Stamp Date _____ Time _____	क्र.सं. ..... **लॉरीया ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना** (ख) प्रति, अधिकृत प्रभारी ..... लॉरी या ट्रॉली या ओ. एच.ई. लैडर ट्रॉली मैनें ..... स्टेशन के साथ सूचना का आदान–प्रदान कर दिया है तथा मुझे लॉरी या ट्रॉली के हटाए जाने की सूचना मिलने तक सभी गाड़ियों के लिए सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा. आपकी लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली के लिए अप या डाउन लाइन पर ..... स्टेशन से ..... स्टेशन के बीच लाइन को **ब्लॉक** कर दिया गया है तथा लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली को हटाने की सूचना प्राप्त होने पर ही **ब्लॉक** हटाया जाएगा. प्राइवेटनं. ..... (शब्दों में) ..... (अंकों में) आपको सूचित किया जाता है कि अनुमत **ब्लॉक के** अंतर्गत **ब्लॉक** सेक्शन को क्लियर करना सुनिश्चित करें. स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मुहर दिनॉक ..... समय	Sr. No. ..... **TROLLEYor LORRYor OHE LADDER TROLLEY NOTICE** (C) REMOVAL REPORT Reference:- Lorry or Trolley or OHE Ladder Trolley Notice No. __ Dated _____. Lorry or Trolley or OHE Ladder Trolley No. ..... arrived at _____ was removed from the track at km _____ at _____ hours ___ minutes. Block Section is free from obstruction to resume normal Train working. _____ Signature of official in charge Removal report received at ___ hours ___ minutes on date _____ 20___ _____ Signature of Station Master Station Master Stamp	क्र.सं. ..... **लॉरी या ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना** (ग) ट्रॉली हटाने की सूचना संदर्भ:–लॉरीया ट्रॉली या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सूचना सं. ..... दिनांक ..... स्टेशन पर आई हुई ट्रॉली या लॉरी या ओ.एच.ई. लैडर ट्रॉली सं. ..... को ..... कि.मी. पर लाइन से ..... **घंटे**..... मिनट पर हटाया गया. सामान्य गाड़ी संचालन के लिए **ब्लॉक** सेक्शन में किसी प्रकार का अवरोध नहीं है. ट्रॉली हटाने की रिपोर्ट ..... स्टेशन ..... को ..... आकर ..... मिनट पर प्राप्त हुई. स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर की मुहर

[सं. 2010 सेफ्टी (ए एंड आर) 19/17)]

श्री गिरीश पिल्लई, सदस्य यातायात, और पदेन सचिव

MINISTRY OF RAILWAYS

(RAILWAY BOARD)

NOTIFICATION

New Delhi, the 10th August, 2018

G.S.R. 765(E).—In exercise of the powers conferred by section 198 of the Railways Act, 1989 (24 of 1989), the Central Government hereby make the following general rules for Dedicated Freight Corridor Railway in India administered by the government and for the time being use for the carriage of goods.

CHAPTER I

PRELIMINARY

1. Short title and commencement.- (1) These rules may be called the Dedicated Freight Corridor Railway General Rules, 2018.

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

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

(1) "Act" means the Railways 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 means of communication" means any communication equipment or system which is capable of audio or text transmission between controller and stations and train crew and is approved under special instructions;

(5) "approved special instructions" means special instructions approved by the Commissioner of Railway Safety;

(6) "aspect of a signal" means the appearance (colour or light) of a signal as seen by the Loco Pilot of an approaching train;

(7) "authorised officer" means the Director, Operations and Business Development, Dedicated Freight Corridor Railway;

(8) "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;

IndiaCode

(9) "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;

(10) "bad weather impairing visibility" means adverse weather condition whereby normal visibility is reduced to less than 180 meters warranting special measures or extra care for working of trains;

(11) "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 adjacent block station on either side on a single line, to advise that the block section is obstructed or is to be obstructed;

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

(13) "block overlap" means the adequate distance of not less than one hundred eighty meters beyond the first stop signal of the block station in advance which is required to be kept clear when granting line clear to the block station in rear;

(14) "block proving by axle counter" means to prove complete arrival of train by counting the number of axles in the composition of a train at the entry point and then comparing it with the numbers of axles in the same train at the exit point of a block section;

(15) "block section" means that portion of the running line between two block stations on to which no running train may enter until authorised to do so under the system of working. In case of absolute block system of working the authority to enter a block section is given only after line clear has been received from the block station at the other end of the block section. In case of automatic block system of working, the authority is automatically given after the line is clear upto an adequate distance beyond the next automatic signal;

(16) "block station" means a station at which the loco pilot must obtain an authority to proceed under the system of working before entering into the next block section with his train. Block stations are classified differently based on minimum equipment of signals under different system of working;

(17) "caution notice" means a notice attached to or placed in the danger zone of live equipment in electrified lines calling attention to the danger of touching or interfering with such equipment and bearing the words 'caution-live equipment';

(18) "caution order" means an order given to loco pilot of a train, whenever , in consequence of line being under repair or for any other reason special precautions are necessary.

(19) "centralised traffic control" means a system by which the working of trains over a route to which the system applies, is governed by signals remotely controlled from a designated place;

(20) "centralised traffic control operator" means the competent railway servant on duty who may for the time being be responsible for the working of trains on centralised traffic control area;

(21) "clear standing length" means distance between foot of the signal to the fouling mark in the rear of the same line in case of main line and directional loop lines at station yards. In case of common loop at stations, clear standing length shall be the distance between the two starter signals of the opposite direction on the same line".

(22) "commissioner of railway safety" means a commissioner of railway safety appointed to exercise designated functions under the act, and includes the chief commissioner of railway safety;

(23) "competent railway servant" means a railway servant duly qualified to undertake and perform the duties entrusted to him under these rules;

(24) "connections" when used with reference to a running line, means the points, crossings and other appliances for connecting such lines with other lines or to cross it;

(25) "controller" means a railway servant on duty who, for the time being is responsible for regulating the working of traffic on a section of a railway provided with communication equipment between the control, stations and train crew;

(26) "danger notice" means a notice attached to dead electric equipment and its switches or cut off fuses to warn that the equipment should not be made live so long men are working and bearing the words 'danger - men working';

(27) "danger zone" means the zone lying within two meters of any live equipment in the twenty five kilo volt alternating current traction system where there is danger to life or injury from shock, burn, fire or explosion, attendant upon transmission, transformation, conversion, distribution or use of electrical energy, and in which no work is permitted when the equipment is live;

(28) "day" means from sunrise to sunset;

(29) "direction of traffic" means-

(a) on a double line and multiple line, the direction for which the line is signalled;

(b) on a single line and twin single line, the direction for the time being established, under the system of working, to allow trains to move in that direction;

IndiaCode

(30) "Director, Operations and Business Development" means a person who (the head of traffic department of Dedicated Freight Corridor Railway) is the responsible for transportation of freight trains appointed as such by a special order of the railway board;

(31) "distributed powering" means an arrangement to synchronise powering of two or more locomotives distributed along the length of the train which in the rear are remote controlled from the leading locomotive through radio transmission;

(32) "electrified line" means track provided with overhead equipment;

(33) "electrical way and works" means the traction installations including overhead equipment and other connected works provided on the electrified sections of the railway;

(34) "railway emergency call" is the highest priority group call in global system for mobile communication (railway) based mobile train radio communication system which can be initiated by a mobile radio or controller's or man-machine-interface user in case of any railway operational emergency and is routed to pre-defined users i.e. loco pilots, station masters, controllers & other railway personnel related to operations, located within a pre-defined geographical area;

(35) "end of train telemetry" means end of train telemetry, constituting a rear-end electronic device of approved design mounted on the rear coupler of the rear most vehicle of a train, and communication through radio signal with compatible device on locomotive for brake application , monitoring continuity, last vehicle check and other functions. the rear end electronic device also has a flashing red light to work as tail lamp, and an amber flashing light which can be switched 'on' and 'off' by the loco pilot or is automatically switched 'on' in case of parting of train";

(36) "facing and trailing points" - points are facing or trailing in accordance with the direction of a train or vehicle moving 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 to another line;

(37) "feeding post" means an electric supply control post, where the incoming feeder lines from grid sub-station are terminated;

(38) "fixed signal" means a colour light signal, for use by day and night, provided at a fixed location indicating a condition affecting the movement of trains;

(39) "fog safe device"- is a device meant to pre-warn the loco pilot of an approaching train, the locality of a signal. It is installed in the locomotive cab for use during bad weather impairing visibility;

(40) "fouling mark" indicates location beyond which infringement of standard moving dimensions occurs, where two lines cross or join one another;

(41) "gateman" means a competent railway servant posted at a level crossing for working the gates;

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

(43) "guard" means the railway servant or any other railway servant who may for the time being be performing the duties of a guard under the loco pilot;

(44) "inspector of electric way and works" (senior executive electrical or executive electrical) means a railway servant who is, for the time being, responsible for construction or maintenance of electric way and works, provided in a section and at stations or other works connected with overhead equipment, and includes any other person who may for the time being be performing the duties of inspector of electric way and works;

(45) "inspector of permanent way or works" (senior executive civil or executive civil) means a railway servant who is, for the time being responsible for construction or maintenance of permanent way, points, gates, bridges provided in a section and at station or other works connected therewith, and includes any other person who may for the time being be performing the duties of permanent way inspector;

(46) "interlocking" means an arrangement of signals, points and other appliances operated from a panel or video display unit at a station or a centralised location so interconnected by mechanical or electrical or electronic means so that their operation must take place in a proper sequence to ensure safety. Interlocking ensures that the signal for the line it protects cannot be taken off unless the route is set, facing points are locked and if line is track circuited it is also clear of obstruction;

(47) "intermediate block post" means an unmanned class 'c' station on a double line, remotely controlled from the block station in rear;

(48) "intermediate block signalling" 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;

(49) "Indian railway junction stations" means a station worked by Indian Railways having connection with dedicated freight corridor railway lines;

(50) "isolation" means an arrangement, secured by the setting of points or other means approved under special instructions, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines;

(51) "interrupter, isolator switches" - means switches provided for shutting 'off 'or switching 'on' power supply to overhead equipment in electrified line;

(52) "last stop signal" means the stop signal of a station controlling the entry of trains into the next block section;

(53) "last vehicle check device" means a device which automatically checks the complete arrival of the train at a station;

(54) "level crossing" means the intersection of road with railway track at the same level;

(55) "level crossing gate" means any form of movable barrier, including a chain or metallic wire rope or other device capable of being closed and locked across the road for blocking the path of road vehicles at the level crossing; it does not include a wicket gate or a turnstile which is for the use of pedestrians;

(56) "line clear" means the permission 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;

(57) "lineman" means a railway servant authorised to inspect and work on the electric overhead lines and switches in relation therewith and includes such other person as is for the time being responsible for the duties of a lineman;

(58) "loco pilot" means locomotive driver or any other competent railway servant for the time being in charge of driving a train or a self-propelled vehicle;

(59) "main line" means the line ordinarily used for running trains through and between stations;

(60) "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;

(61) "mobile train radio" means any digital wireless based secured means of communication equipment between train crew or control or stations. this digital wireless communication system will provide " duplex point to point voice call", simplex "voice group call" and "simplex emergency calls ";

IndiaCode

(62) "multiple-aspect colour light signalling" means a signalling arrangement in which signals display at any one time any one of the three or four or more aspects and in which the aspect of every signal is pre-warned by the aspect of the previous signal or signals;

(63) "multiple unit train" or " long haul train" means a train consisting of two or more single unit trains coupled together and operated as one train;

(64) "neutral section" means a short section of insulated and dead overhead equipment on electrified line which separates the areas fed by adjacent sub-stations or feeding post;

(65) "night" means from sunset to sunrise;

(66) "obstruction" and its similar expression includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line, or any condition which may be potentially dangerous to running of trains;

(67) "on board safety device" means a device which ensures automatic application of brakes on a train as and when- (a) a train is on a collision course, or (b) a stop signal is passed at "on", or (c) train speed exceeds the prescribed limit, or (d) loco pilot is not found attentive; some of these devices are anti-collision device, train protection & warning system, vigilance control device etc.;

IndiaCode

(68) "over head 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 secured in position for the purpose of electric traction;

(69) "pantograph" means a collapsible device mounted on and insulated from the roof of an electric locomotive or motor coach and provided with means of collecting current from the overhead equipment;

(70) "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;

(71) "power block" means blocking of a section of line to electric traffic only;

(72) "private number booklet" means a booklet containing a series of private numbers used in train operation by the railway servant on duty. the booklet must be kept in the personal custody of the users and it will be the responsibility of the custodian that no one but himself or herself shall have access to it;

(73) "rail-cum-road vehicle" is a specially designed vehicle, capable of plying both on road as also on rails and is used for inspection and maintenance work. The rail-cum-road vehicle will normally run on road and would run on rails only on the section where some work is required to be done. it is treated as a 'train' when running on rails;

(74) "railway" means railways as defined under clause (31) of section 2 of the Railways Act, 1989 (24 of 1989) and includes government and non-government railways;

(75) "railway administration", in relation to, –
(a) a government railway, means the General Manager of a Zonal Railway;
(b) a non-government railway, means the person who is the owner or lessee of the railway or the person working the railway under an agreement; and in case of dedicated freight corridor railway, means "board of directors" of dedicated freight corridor railway,
(c) for dedicated freight corridor railway, means " authorised officer " of dedicated freight corridor railway;

(76) "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;

(77) "railway servant" means staff of the government railways, dedicated freight corridor railway, and any other non-government railways; on whom any definite responsibility is entrusted by these rules;

(78) "reversing handle" means a handle which controls the forward and reverse running of the traction motors and is fitted in such a manner that it can only be removed when the master controller is locked 'off';

(79) "running train" means a train which has started under an authority to proceed from a station or yard and has not completed its journey;

(80) "secured means of communication" means an approved means of communication where identification of the caller and the called is distinctly established and each conversation is either followed by exchange of private number or recorded to establish authorisation, authentication and non repudiation of action taken between the two;

(81) "shunting" means the movement of the vehicle or vehicles with or without a locomotive or of any locomotive or any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose;

(82) "shunting key" means key which when taken out from a block instrument constitutes authority for performing shunting in the block section which the loco pilot keeps in his possession. until returned the block instrument provided for taking or granting line clear remains locked and cannot be operated;

(83) "signal inspector" (senior executive signal or executive signal) means a railway servant who is, for the time being, responsible for design, construction or upkeep of signalling

IndiaCode

equipment, or other works connected therewith, over a given station, and includes any other person who may for the time being be performing the duties of signal inspector;

(84) "signal overlap" means the adequate distance not less than one hundred twenty meters beyond the next stop signal which is required to be kept clear in order to take 'off' a stop signal;

(85) "signalling equipment" at a station shall mean to include fixed signals, block instruments, interlocking, track circuits, axle counters, connected gears, cables and relays, junction boxes, data logger, panel instruments, point machines, gate panel and interlocking gears including boom and its interlocking with gate signals and any other related equipment or connection or software used for interlocking or any warning board or marker used for signalling purposes in these rules, and such other item as may be prescribed by the special instructions;

(86) "special instruction" means instruction issued from time to time by the authorised officer in respect to particular case or special circumstances;

(87) "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;

(88) "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 under special instructions;

(89) "station master" means a person on duty who is for the time being responsible for the working of 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 working of trains under the system of working in force;

(90) "station section" means that section of station limit, at a class 'B' station provided with multiple aspect colour light signals, which is included, –

(a) on a double line, -

(i) between block section limit board and the last stop signal for each direction, or

(ii) between outermost facing point and the last stop signal for each direction, if there are no block section limit boards; or

(b) on a single line, -

(i) between the advanced starters, or

(ii) between outer most facing points, if there are no advanced starters;

(91) "subsidiary rule" means special instruction issued by authorised officer which are subservient to the general rule to which it relates and shall not be at variance with any general rules;

(92) "supervisor or official in-charge" means the railway servant who may, in addition to his duties, be responsible to ensure that the railway servant working under him as notified by railway administration perform their prescribed duties and the term shall include traffic inspector, signal inspector, inspector of electrical ways and works, and inspector of permanent way and works;

(93) "system of working" means the system adopted for the time being for the working of trains on any portion of railway;

(94) "terminal station" means station or yard or part of the yard, specially declared so by the authorised officer, where normally no train runs through and trains originate or terminate or continue its onward journey after change of crew or locomotive or issue of caution order and such station or yard or part of the yard can be alternatively provided with stop boards instead of stop signals at a place where trains normally come to a stop. Signal overlap is not required at such station or yard;

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

(96) "tower wagon" means a self-propelled vehicle which is used for the maintenance and repairs of overhead equipment in electrified line;

(97) "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;

(98) "traction power distribution system" refers to system for distributing electrical energy for traction purposes;

(99) "traffic block" means blocking of a particular portion of line against movement of all traffic except movement of trains or vehicles required for carrying out the work for which block is being operated;

(100) "train" means a locomotive with or without vehicles attached, or any self-propelled vehicle with or without a trailer or vehicles attached, which cannot be readily lifted off the track;

(101) "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;

(102) "unit train" is a train which can be accommodated in standard clear standing length of Indian Railways.

CHAPTER II

RULES APPLYING TO RAILWAY SERVANTS GENERALLY

3. Supply of copies of rules. – The dedicated freight corridor railway administration shall supply,

(a) a copy of these rules, -

(i) to all operations control centre and stations of dedicated freight corridor railway,

(ii) to all Indian Railway junction stations and stations controlling level crossings common to dedicated freight corridor railway lines,

(iii) to such Indian Railway Zonal, divisional and area control offices that are connected with working of trains on dedicated freight corridor railway lines,

(iv) to each locomotive running shed connected with working of trains on dedicated freight corridor railway lines, and

(v) to such other offices as it may prescribe under special instructions;

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

(c) to any railway servant a copy of these rules or translation of the said rules or of such portion, thereof as relates to his duties, as may be prescribed under special instructions provided further that in case of any discrepancies the english version of the same shall prevail.

4. Upkeep of the copy of rules.- Every railway servant who has been supplied with a copy of these rules, shall, -

(a) have his copy readily available when on duty;

(b) keep it posted with all amendments;

(c) produce the same on demand for inspection by any of his superiors within such time specified as under special instructions;

(d) obtain a new copy from his superior in case it is lost or defaced; and

(e) ensure that staff working under him are supplied with all amendments and that they also comply with the provisions of the amended rule.

5. Knowledge of rules. - every railway servant shall, -

IndiaCode

(a) be conversant with the latest rules relating to his duties whether supplied or not with a copy or translation of rules relating to his duties and the dedicated freight corridor railway administration shall ensure that he does so;

(b) pass the prescribed examination, if any;

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

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

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

7. Prevention of trespass, damage or loss.-

(1) every railway servant is responsible for the security and protection of the property of the dedicated freight corridor railway administration under his charge;

IndiaCode

(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.

8. Obedience to rules and orders. - Every railway servant shall, -

(1) promptly observe and obey, -

(a) all rules and special instructions,

(b) all lawful orders given by his superiors; and

(2) update his knowledge of rules, special instructions and other instruction.

9. Attendance for duty.- Every railway servant shall be in attendance for duty at such times and places 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.

10. Absence from duty.-

(1) no railway servant shall, without the permission of his superior, fail to report for duty, or absent himself while on 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, he shall immediately report the matter to his supervisor or in charge and shall not leave his duty until a competent railway servant has been placed in charge thereof.

(3) if any railway servant is unable to attend his appointed roaster duty, he shall inform his supervisor or in charge well in advance so that a competent staff can be arranged to work in his place.

11. Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or such 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 his capacity to perform his duty is impaired, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic, or stimulant drug, or preparation.

(2) no railway servant, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before commencement of his duty or such other time as prescribed under special instructions, or take or use any such drink, drug or preparation when on duty.

(3) railway servant found under the influence of alcohol or in a state of intoxication shall not be put on duty.

(4) monitoring mechanism for implementation of sub-rule (1), (2) and (3) shall be set up at appropriate location by the dedicated freight corridor railway administration in accordance with special instructions.

(5) no railway servant shall object to a prescribed test when conducted on him to assess the state of intoxication before taking him on duty.

12. Conduct of railway servant. - A railway servant shall,

(a) wear the badge and uniform, as prescribed, and be neat and tidy in his appearance and not sleep while on duty,

(b) be prompt, alert, civil and courteous,

(c) not solicit or accept illegal gratification,

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

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

indiacode

13. 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 any occurrence affecting or likely to affect 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, disaster or obstruction, and

(d) Observe all the safe practices and precautions prescribed for his assigned duty, and never resort to methods endangering safety.

(2) every railway servant who observes,-

(a) that any signal is defective,

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

(c) anything wrong with a train, like hot box or axle, under gear hanging or a loose vehicle, or

(d) any unusual circumstance or situation including forecast or warning of inclement weather, storm etc., which is likely to interfere with the safe running of the train, or the safety of the public, shall take immediate steps, such as the circumstances of the case may demand, to prevent accident, and inform the nearest Station Master or control office by quickest possible means. The station master and/or the controller on receipt of such information shall take measures as are feasible including putting the signal at 'ON', shutting down of overhead equipment, warning the loco pilot on approved means of communication, initiating 'railway emergency call' where mobile train radio communication system is provided , or showing hand signals to stop the train;

Provided that in 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 by calling on approved means of communication, shouting, gesticulating or other means.

(3) Precautions to be taken for working of trains during storm and strong wind - in case of warning message forecasting cyclone, storm or strong wind, the station master in consultation with the section controller or loco pilot of the train, detain the train and also not give line clear to a train coming to his station until storm abates and he considers movement of trains safe;

Further, should a train be caught while on run between stations, if the loco pilot is of the opinion that it is likely to endanger the safety of his train, he shall immediately control the speed and stop at the first convenient place, taking care, as for as possible, to avoid stoppage of the train at places like sharp curves, high embankment and bridges (including approaches thereof). He shall restart his train only after the storm abates and it is considered safe to proceed movement of trains.

CHAPTER III

SIGNALS

A - General Provisions

14. Prescribed signals to be used.-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.

15. Kinds of signals.- The signals to be used for controlling the movement of trains shall be,-

(a) fixed signals;

(b) hand signals;

(c) detonating signals;

(d) on Board signals; and

(e) cab signalling.

16. Placing of signals.- (1) (a) 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 under special instructions;

(b) unless otherwise permitted by special instructions, where two or more lines converge, signals shall be placed on separate posts or a gantry;

(c) where signals are placed on a gantry, these shall be ,-

(i) so grouped that respective signals are easily distinguishable for each running line and are placed over the running line to which they refer, and

(ii) where placed on separate posts, so arranged that the extreme left hand signal refers to extreme left hand line and the second from the left refers to the next line from the left and so on.

(2) Hand signals shall be so displayed as to point it towards the loco pilot of the approaching train.

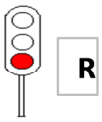
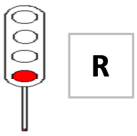
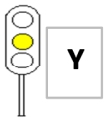
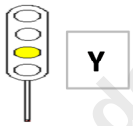
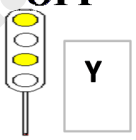
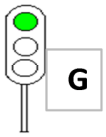
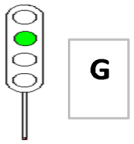
(3) On board, signals shall be displayed in the console in front of the loco pilot's seat in the driving cab of the locomotive.

B - Description of fixed Colour light Signals

17. Fixed signals to be used.- (1) All stations shall be equipped with multiple aspect colour light signals; four aspect fixed colour light signals in case of Absolute block system of working and three or four aspect fixed colour light signals in case of automatic block system of working.

(2) 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.

(3) The aspect and indication of a fixed colour light stop signal in three and four aspect signalling territory are shown below-

three aspect Multiple Aspect Colour Light Signalling.		**four** aspect Multiple Aspect Colour Light Signalling.	
Aspect	**Indication**	**Aspect**	**Indication**
ON 	**STOP**	**ON** 	**STOP**
OFF 	**CAUTION-** Proceed and be prepared to stop at next Stop signal	**OFF** 	**CAUTION-** Proceed and be prepared to stop at next Stop signal
		OFF 	**ATTENTION-** Proceed cautiously and be prepared to pass next signal at restricted speed.
OFF 	**PROCEED**	**OFF** 	**PROCEED**

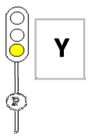
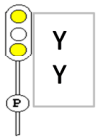
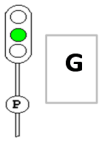
IndiaCode

C - Kind of fixed signals in absolute block system of working

18. Description of permissive distant signal and its indications.- (1) A colour light distant signal is intended to warn a loco pilot, the aspect of an approaching stop signal to be provided at an adequate distance in rear of the stop signal.

(2) A colour light distant signal shall be provided with a marker consisting of white-enamelled disc with letter 'P' in black on signal post below the signal.

(3) The aspects and indication of a colour light distant signal is as shown below -

Aspect	Indication
ON 	**CAUTION**- Proceed and be prepared to stop at next Stop signal.
OFF 	**ATTENTION-** 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 through via Loop line.
OFF 	**PROCEED-** Block Section ahead is clear, train is to pass run through the station via Main line.

IndiaCode

(4) where necessary, more than one distant signal may be provided, and in such a case, the outermost signal shall be called the distant signal and the other called the inner distant signal, with the distant signal capable of displaying 'Attention' or 'Proceed' aspect only, and,-

(a) the inner distant signal shall be located at an adequate distance of not less than one thousand meters in the rear of the stop signal the aspect of which it warns, and the distant signal at an adequate distance of not less than two thousand meters from the first stop signal in the direction of approaching train;

(b) warning Board to indicate to the loco pilot that he is approaching the outermost signal need not be provided where more than one distant signals are provided;

(c) the aspects of the distant and inner distant signals are as indicated below:-

	Distant	Inner Distant	Home	Starter	Advanced Starter
1. To stop at Home	Double Yellow	Yellow	Red	--	--
2. To stop at loop Line starter	Double Yellow	Double Yellow	Yellow with route indicator	Red	--
3. To pass through via loop line	Double Yellow	Double Yellow	Yellow with route indicator	Yellow	Green
4. To stop at main line starter	Green	Double Yellow	Yellow	Red	--
5. To run through main line	Green	Green	Green	Green	Green

IndiaCode

(d) the distant signal post shall have alternate yellow and black bands painted on it. In case of more than one distant signal, the post of inner distant signal shall be painted white.

(5) (a) under approved special instructions a colour light distant signal may be combined with the last stop signal of the station in the rear or with a stop signal protecting a level crossing; and

(b) when a colour light distant signal is thus combined, the arrangement shall be such that the signal shall not display a less restrictive aspect than the "stop" aspect till line clear is being obtained from the station ahead in former case and until the level crossing gate has been closed and locked for the passage of the train in the later case.

19. Kinds of fixed stop signals for approaching trains.-

(1) The stop signals which control the movement of trains approaching a station is called a home signal.

(2) (a) the home signal is the first stop signal of a station and shall be located at an adequate distance of not less than one hundred eighty meters outside all the connections on the line to which it refers; and

(b) where necessary, more than one home signal can be provided at a station and in that case, the outer most home signal shall be called home signal and subsequent signals shall be called second home, third home and so on.

(3) Whenever there is a need to indicate to the loco pilot which one of the two or more diverging routes is set for him, a route indicator as described in sub-rule (5) below shall be provided on the post of the home signal, which shall work in conjunction with the signal to show the route only when the signal is taken 'OFF', giving no light when there is no diversion as below-

Main signal Yellow or double Yellow or green with no light in route indicator.	Main signal Yellow with route indicator lit.
Indicates– "NO DIVERSION"	Indicates– DIVERSION- towards the line for which it is lit

InuaCode

(4) For the purpose of diversion, the signal displaying single yellow aspect with a minimum of three lights out of the five lights of the route indicator lit shall be taken as a signal correctly taken off. If less than three lights are lit, the signal shall be treated as defective.

(5) The route indicator can either be a direction type indicator having five lamp unit arm or an electrically lit box to display the line number to which the train is being diverted.

20. Kinds of fixed stop signals for departing trains.- (1) The stop signal which control the movement of trains leaving a station are of two kinds, namely-

(i) starter; and

(ii) advanced starter.

(2) When a train leaving a station is guided by only one starting signal, as in case of a station having either only one departure line or having a common starter for two or more departure lines, it is the last stop signal of the station and is called the starter.

(3) When a train leaving a station is guided by more than one starting signal, as in case of a station having two or more departure lines each provided with their own starter signal, the outermost starting signal is the last stop signal of the station and is called the advanced starter.

(4) The starter, where only one such signal is provided, or the advanced starter shall be fixed at an adequate distance of not less than one hundred twenty meters outside all connections to which it refers and defining beginning of the block section, beyond which no train shall pass, without authority to proceed required under the system of working.

(5) The starter which refers to only a specific line shall be placed so as to protect the first facing points or fouling mark of the connections to another running line.

(6) (a) When in addition to advanced starter and the first starting signal referring to a line, additional starting signals are provided due to divergence of running lines before entry into a block section, the first starting signal shall be called starter signal and the subsequent signal shall be called first intermediate starter signal, second intermediate starter signal and so on.

(b) In case of stations having extended loops provided with more than one starting signal, one after another, the last starting signal shall be called the starter signal and the preceding starting signal shall be called the rear starter; and in case more than one rear starters are provided, the starting signal immediately preceding the starter signal shall be called the first rear starter signal, and the signal preceding thereafter, the second rear starter and so on.

(7) Whenever there is a need to indicate to the loco pilot which one of the two or more diverging routes is set for him, a route indicator, as described in sub-rule (3), (4) and (5) of the rule 19, shall be provided on the post of the starter or intermediate starter signal.

(8) "Every starter signal or intermediate starter signal, protecting a line used for berthing of trains, shall have a board fixed on the signal post indicating clear standing length in meters written in white against a blue background. Where the clear standing length cannot be indicated on the signal post, a separate indicator board shall be provided.

21. Intermediate block stop signal.- Intermediate block stop signal is the home signal provided at an intermediate block post.

22. Combining of signals.- Last stop signal of a station can be combined, if required due to inadequate length of block section, with the first stop signal of a station in advance, or with a stop signal protecting a level crossing ahead under special instructions and in such cases, arrangement shall be so made so as to ensure that the combined signal cannot be taken 'OFF' unless the conditions for taking 'OFF' of each of the respective signals of the constituents of that combined signals are fulfilled and if it is protecting a level crossing gate, then the level crossing gate has been closed and locked for the passage of train.

D - Kind of fixed signals in automatic block territory

23. Type of fixed stop signals in automatic block territories.- In automatic block territory, stop signals shall be of the following types.-

(i) 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 signalling section;

(ii) 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;

(a) 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;

(b) when a semi-automatic stop signal works as a manual stop signal, it assumes 'ON' aspect automatically on the occupation of the automatic block signalling section ahead but assumes 'OFF' aspect when operated manually, provided the relevant automatic block signalling section ahead are clear;

(c) when a semi-automatic stop signal works as an automatic stop signal, the 'A' marker provided under the signal is illuminated and when the 'A' marker is extinguished, the signal shall be deemed to work as a manual stop signal;

(iii) A modified semi-automatic stop signal by converting one of the either automatic or semi-automatic stop signal in mid section under special instructions; when the 'A' marker is extinguished, it works as a modified semi-automatic stop signal and assumes 'off' aspect automatically or is taken 'OFF' in accordance with sub-rule (2) of the rule 105 in case of double line and sub-rule (2) of the rule 107 in case of single line. When 'A' marker is lit it work as any other automatic stop signal;

(iv) a manual stop signal operated manually and which cannot work as an automatic or a semi-automatic stop signal.

IndiaCode

24. Kind of fixed stop signals for approaching trains.- The stop signal which control the movement of trains approaching a station in a double line automatic block territory shall also be either manually operated or a semi-automatic home signal as in rule 19, and other provision of the said rule remaining same and equally applicable, except that it shall be placed outside all connections at an adequate distance of not less than one hundred twenty meters;

In case of single line such approach stop signals shall always be manually operated stop signal for each direction, and it shall be located outside all connections at an adequate distance of not less than one hundred eighty meters;

25. Kind of fixed stop signals for departing trains.- The stop signal which controls the movement of trains leaving the station shall also be of two kinds, namely starter and advanced starter as in rule 20, and other provisions of the said rule remaining same and equally applicable,-

(a) in case of single line such departure stop signal shall be manually operated stop direction; and signal for each

(b) in case of double line such departure stop signal shall either be a manually operated or semi-automatic stop signal.

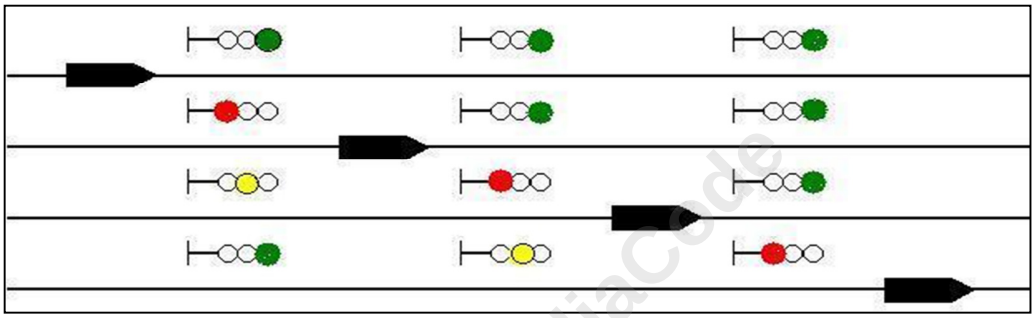
26. Semi-automatic home and starter, intermediate starter stop signals on double line.- (1) At a station on double line, the home, main line starter and main line intermediate starter, if any, and advanced starter where provided, all of them, shall either be manually operated or semi-automatic stop signal.

(2) At a station on double line, irrespective of the home, main line starter, main line intermediate starter, if any, and advanced starter where provided, being either manually operated or semi-automatic stop signals, loop lines starter and intermediate starters, if any, shall be manually operated stop signals.

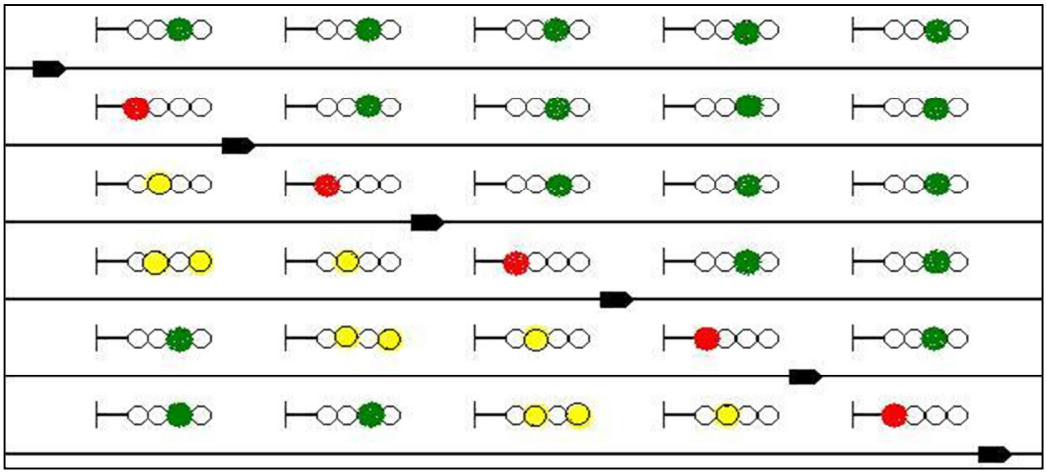
(3) Procedure and precautions to be taken before switching between semi.-automatic to automatic stop signal and vice-versa shall be prescribed in station working rule.

27. Illustrative diagram.- The aspects, indication and location of colour light, three and four aspects signals in automatic block territory as shown below:-

(a) automatic change of sequence of aspects behind the train in three-aspect signalling territory



(b) automatic change of sequence of aspects behind the train in four-aspect signalling territory



E- Other fixed signals and Markers

28. Calling-on signal.- (1) A calling-on signal is a subsidiary signal which has no independent aspect in the 'ON' position and shall be a miniature yellow 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 special instructions, a Calling-on signal may be provided below any other stop signal except the last stop signal.

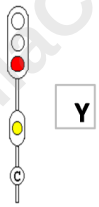
(3) A calling-on signal shall be used when the signal below which it is provided is defective or to receive a train on an obstructed line since the main signal cannot be taken 'OFF'.

(4) A calling-on signal shall show no light in the 'ON' position.

(5) A calling-on signal shall except when permitted otherwise under special instructions detect all the points falling in the route which the main signal above it detects excluding those points which fall within the signal overlap.

(6) 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 it is at 'ON' and indicates to the loco pilot that he should be prepared to stop short of any obstruction.

(7) The aspects and indications of calling-on signals are as shown below.-

Aspect	Indication	Aspect	Indication
ON 	Loco pilot shall obey the aspect of the Stop signal.	**OFF** 	Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

IndiaCode

29. Fixed signals at level crossings.- (1) Every gate which closes across the road at a level crossing shall be interlocked and except when interlocked with station signals, be provided a fixed stop signal at an adequate distance of not less than one hundred eighty meters from the edge of the level crossing showing 'STOP' aspects in both Up and Down directions when the level crossing gates are open for the passage of road traffic.

(2) In addition, either a warning board of approved design as per sub-rule (3) of rule 60 at an adequate distance of two thousand meters, and a permissive distant at an adequate distance of not less than one thousand meters showing caution aspect when the level crossing gate is open, shall be provided in rear of the stop signal and the stop and the permissive distant signal where provided shall attain proceed aspect only when the level crossing gate is closed against the road traffic.

(3) In an automatic block signalling territory these three or four aspect colour light gate signals shall be made a part of the automatic block signalling in addition to their interlocking with the level crossing gate as above.

(4) In absolute block signalling territory, a 'G' marker shall be provided on a level crossing gate stop signal except under the following circumstances, namely,-

(a) when there is a bridge between the level crossing gate stop signal and the gate;

(b) when level crossing gate stop signal is protecting points;

(c) where level crossing gate stop signal is controlling the movement of trains into rail-cum-road bridge; and

(d) Where otherwise prohibited under special instructions.

(5) In automatic block signalling territory,- (a) in case of an automatic level crossing gate stop signal, in addition to the "G" Marker, an "A" Marker shall be provided which shall be lit only when gates are closed and locked against the road traffic;

(b) in case of a semi-automatic level crossing gate stop signal, which protects points where exist in addition to the level crossing gate, it shall have "A" Marker which is to be lit when the gates are closed and locked against the road traffic, and points are correctly set and locked for the route; In addition the "G" Marker shall be replaced by "AG" Marker which 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; Neither of the markers shall be lit when points where exists are not correctly set and locked for the route or have failed; and

(c) in case of a modified semi-automatic level crossing gate stop signal when not working in automatic mode both 'A' and 'AG' markers shall not be lit.

30. Shunt signals.- (1) A shunt signal is a subsidiary signal to control shunting movement only and shall be a position light signal.

(2) A shunt signal may be placed on a post by itself or below a stop signal other than the first and last stop signal of a station.

(3) More than one shunt signal may be placed on the same post and when so placed the top most 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.

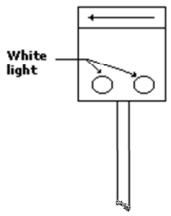
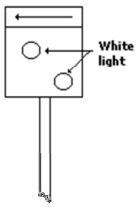
(4) When a shunt signal is placed below a stop signal, it shall show no light in the 'ON' position.

(5) The shunt signals shall detect points upto next shunt signal or stop signal whichever is closest but will have no signal overlap.

(6) 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' position.

(7) In case shunt signals are not provided, hand signals shall be used for shunting after ensuring setting of points and locking of facing points.

(8) The aspects and indications of position light type shunt signal are shown below,-

Aspect	Indication	Aspect	Indication
ON 	**STOP**	OFF 	**Proceed cautiously for shunting.**

(9) Defective shunt signal- The loco pilot shall not pass shunt signal that refers to him at 'ON' or defective during shunting unless he has received a shunting order from the station master on duty with remarks that shunt signal cannot be taken 'off' or is defective.

31. Co-acting signals.- (1) Co-acting signals are duplicate signals fixed below the main signal on the same post, where in consequence of height of the signal post or there being an over bridge or other obstacle, the main light is not in view of the loco pilot during the whole time while approaching it till he passes it.

(2) Co-acting signal shall be fitted at such height that either the main light, or the co-acting light, is always visible.

32. 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 aspects of the fixed signal in advance is called a repeating signal and it is provided when a fixed signal is not visible to the loco pilot from the minimum sighting distance continuously due to curvature or any other cause while he is approaching it.

(2) A repeating signal shall be a colour light signal provided with an 'R' marker.

(3) More than one repeating signal may be provided for one signal, when so warranted by local conditions.

IndiaCode

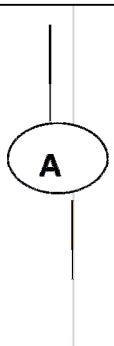
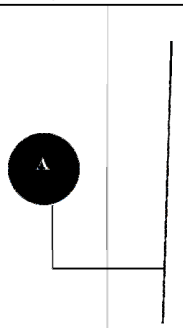
(4) The aspects and indications of repeating signal in multiple aspect colour light signalling are shown below,-

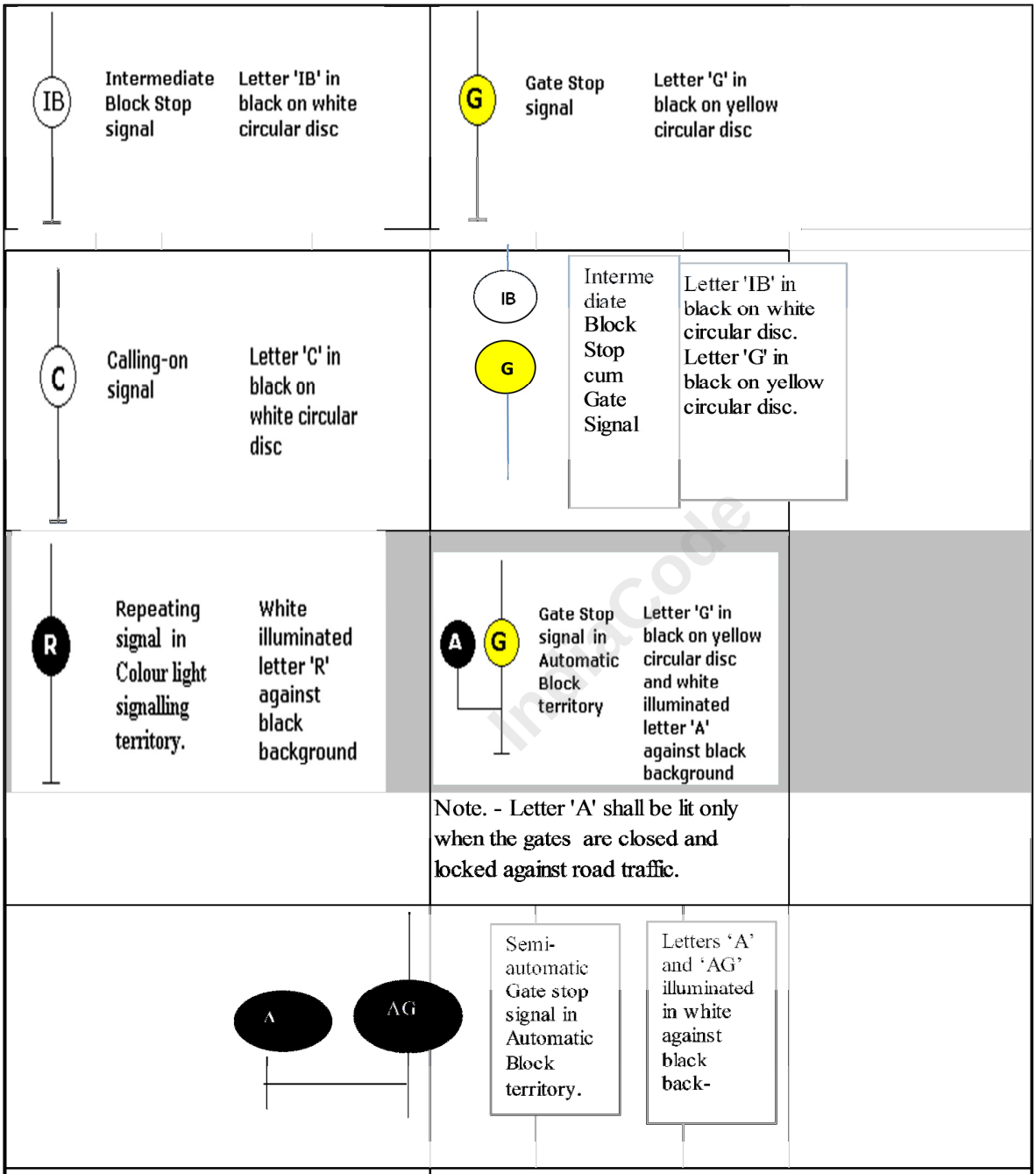
Aspect	Indication	Aspect	Indication
ON 	**CAUTION-** Signal which is being repeated is at 'ON'.	**OFF** 	**PROCEED-** Signal which is being repeated is 'OFF'

(5) A colour light repeating signal shall show no light in track circuited territory in the event of the track between the repeating signal and the signal the aspect of which it repeats is obstructed.

33. Distinguishing markers and signs for signals.- (1) Where necessary, signals shall be distinguished by prescribed markers and such markers shall be fixed on the signal post below the signals as under,-

IndiaCode

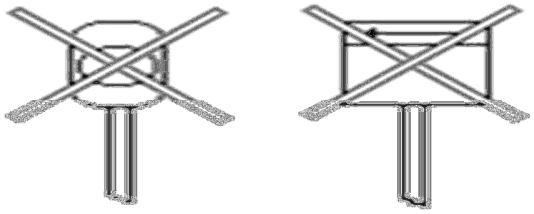
Appearance	Provided on	Description	Appearance	Provided on	Description
	**Automatic stop signal**	Letter "A" in black on white circular disc		Semi-automatic stop signal	White illuminated letter "A" against black background when working as an Automatic stop signal, and letter "A" extinguished when working as a manual stop signal.
	**Colour light Distant 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 signals as provided for under Rule 24 the marker shall be dispensed with					



(a) Letter 'A' shall be lit only when the gates are closed and locked against road traffic and points protected by the Gate signal ,if any, are correctly set and locked for the route.	(c) Marker lights shall not be lit when the points protected by the Gate signal ,if any, are not correctly set and locked for the route or when points have become defective.
(b) Letter 'AG' shall be lit only when the gates are either open to road traffic or the gate or Gate signal have become defective but points protected by the Gate signal, if any, are correctly set and locked for the route.	(d) Marker lights 'A' and 'AG' shall also not be lit when a modified semi automatic signal is not working in automatic mode.

(2) Other distinguished markers and signs may be used with the approval of the Railway Board.

34. 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 one metre long and ten centimeters wide, as illustrated below,-



(2) Signals not in use shall not be lit.

35. Placing of more than one signal on the same post.- Not more than one signal referring to the trains moving in the same direction, whether on the same line or on separate lines, shall be placed on the same post except as prescribed in the rule for calling-on, shunt, co-acting signals.

IndiaCode

36. Electric repeater.- The light of any fixed signal which cannot be seen from the place from which the signal is worked shall be repeated to the place from where it is worked by means of an efficient electric repeater. If the repeater is not showing any light, the concerned signal shall be treated as defective.

37. Point Indicator.- (1) Point Indicators shall be provided on non-interlocked facing point.

(2) When the points are set for the straight line, the point indicator shall display a white target by day and a white light by night in each direction.

(3) When the points are set for the diverging line, the point indicator shall display no target by day and a green light by night in each direction.

F - Hand Signals

38. Exhibition of Hand signals.- (1) All hand signals shall be exhibited by day by showing a flag or hand(s) and by night by showing a light as prescribed in these rules.

(2) During day, a red or green flag shall normally be used as hand signals and the hands shall be used in emergencies only when flags are not available.

(3) During night and bad weather impairing visibility, a hand signal shall normally be given by showing a red or green light. When the red light is not available a white light waved violently in horizontal direction shall be used.

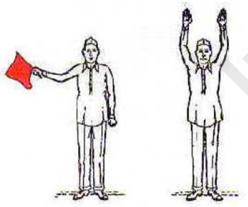
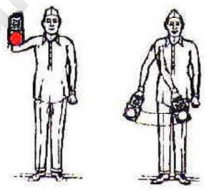
(4) Red or green light referred to in sub-rule (3) of the rule 38 shall be flashing type.

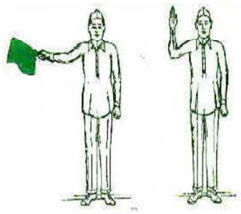
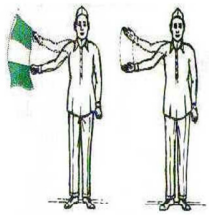
(5) The size of hand signal flags (green and red) shall be in accordance with special instructions.

(6) Red flag shall normally be kept in the active hand and green flag in the other hand.

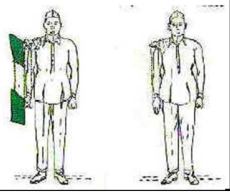
39. Display of Hand signals.-

(1) Display of STOP, PROCEED and PROCEED with CAUTION hand signals shall be as shown below,-

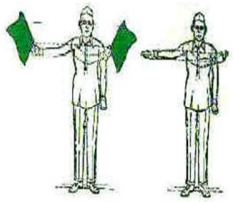
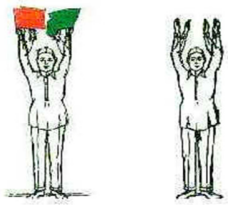
Types of Hand Signal	How displayed by showing		
	During Day	During Night	Indication
STOP	By showing a red flag or by raising both arms with hand above the head	By showing a red light or by vigorously waving a white light horizontally across ones body	Stop Dead
			

PROCEED	By holding a green flag or by holding one arm steadily.	By holding a green light steadily.	Proceed
			
PROCEED CAUTIOU-SLY	By waving a green flag vertically up and down or by waving one arm similarly.	By waving a green light vertically up and down.	Proceed Cautious-ly.
			
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.			

(2) Display of hand signal for shunting shall be as shown below:-

MOVE AWAY FROM THE PERSON SIGNALLI-NG	By a green flag or one arm moved slowly up and down. 	By a green light moved slowly up and down. 	Move away from the person signalling
Note:-The hand signals for 'Move away from the person signalling' shall be displayed slower and slower, until the stop hand signal is given if it is desired to stop.			

IndiaCode

MOVE TOWARDS THE PERSON SIGNALLIN-G	By a green flag or one arm moved from side to side across the body.	By a green light moved from side to side across the body.	Move towards the person signalling
			
Note:-The hand signals for 'Move towards the person signalling' shall be displayed slower and slower, until the stop hand signal is given if it is desired to stop.			
MOVING SLOWLY FOR COUPLIN-G	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.	By a green light held above the head and moved by twisting the wrist.	MOVING SLOWLY FOR COUPLIN-G
			

India Code

40. Banner Flag.– A banner flag is a temporary stop signal, consisting of a red cloth or any other material approved under the special instructions supported on posts and stretched across the line to which it refers.

41. Knowledge and possession of Hand signals.- (1) Every railway servant connected with the movement of trains, shunting operations, maintenance of installation of works of any nature affecting safety of trains shall have ,-

(a) a correct knowledge regarding display 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 equipment for hand signalling and have a correct knowledge of their use.

(3) A red flag and a green flag by day and a lamp which is capable of showing red, green and white lights by night shall constitute the requisite equipment for hand signalling. In addition the concerned staff shall also carry amber flasher light in accordance with special instructions.

(4) Every station master shall see that his station is adequately supplied with all necessary equipment for hand signalling.

G - Amber Flasher Light

42. Description of Amber Flasher Light.- An amber flasher is a flashing light of approved design used independently or in conjunction with 'Railway Emergency Call' where mobile train radio communication system is provided to attract the attention of the locomotive crew, warning him of a possible danger or obstruction ahead. The yellowish-orange flashing light, fanning out of an amber flasher, is of such intensity (candela) so as to be visible to the loco pilots of trains running on adjacent line or lines in a double or multiple line section, from a distance of not less than one thousand four hundred meters both during day and night in clear weather.

43. Amber flasher to refer to all the running lines.- On double or Multiple line sections, no matter from which line or location amber flasher is shown, it shall refer to all the lines. The loco pilot of an approaching train on sighting a flashing amber light in front shall immediately stop his train and act in accordance with sub-rule (2) of the rule 187.

44. Provisioning of Amber flasher light.- All locomotives as in rule 161, and sense and brake unit of end of train telemetry as in rule 160, shall have an amber flasher light which can be switched on by the loco pilot during emergency in accordance with these rules. In addition, all patrol men and such other railway servants, as may be authorised by special instructions, shall carry a portable amber flasher light of approved design which can be easily placed by the side of the track, either fastened to a stand or to an overhead equipment mast, or magnetically clung to the rail without hindering movement of wheels over it.

45. Knowledge and possession of Amber flasher light.- (1) Every railway servant, on whom the duty of protecting train lies, shall keep requisite number of portable amber flasher light in his possession.

(2) Every railway servant concerned with the use of amber flasher light signal shall have correct knowledge of their use and see that railway servant in his charge also have the correct knowledge of the same.

(3) Railway Administration shall be responsible for supply, battery renewal, and safe custody of such flasher lights, and for ensuring that their use has been properly understood.

H - On Board Signals

46. On board signals.- On board signals are those signals where the signal aspects and other relevant information are conveyed to the loco pilot in the locomotive either through audio or video or visual means or pre-formatted text messaging over a secured communication network as approved under special instructions.

47. Description of "Emergency Alert "Alarm.- "Railway Emergency Call" is the highest priority group call in global system for mobile communication (railway) based mobile train radio communication system which can be initiated by a mobile radio or controller's or man-machine interface user in case of any railway operational emergency and is routed to pre-defined users i.e. loco pilots, station masters, controller and other railway personnel related to operations, located within a pre-defined geographical area.

48. Provisioning of "Emergency Alert" alarm.- (1) All locomotives working a train in sections provided with mobile train radio communication system, shall be equipped with mobile radio(cab radio or operational radio or shunting radio) for initiating and receiving " railway emergency call" as in the rule 159; All station masters and controllers shall also be provided with this facility.

(2) "Railway emergency call" by station master.- Whenever there is need to issue emergent warning to the loco pilot of the trains approaching a station arising out of a reported danger or obstruction, besides taking other measures like shutting off of overhead equipment to stop trains if the situation so warrants, the station master shall initiate "railway emergency call" where mobile train radio communication system is provided to caution all the loco pilot of the approaching trains.

49. "Knowledge of "Railway Emergency Call".- Every railway servant concerned with the use of "railway emergency call" over mobile train radio shall have correct knowledge of its use.

I - Detonating Signal

50. Description of detonators.- (1) Detonators or fog signals are appliances which are fixed on the rail and when a locomotive or a vehicle passes over them, they explode with a loud report so as to attract the attention of the locomotive crew.

(2) These are used when the line ahead is intended to be protected on account of any unusual incidence or accident and when either a competent railway servant is not in a position to initiate ' railway emergency call' on mobile radio and display amber flasher light or they are not provided.

(3) These are also used when the visibility of signal is impaired so as to indicate to the loco pilot of an approaching train, the locality of a signal when any other "fog safe device " is not provided;

51. Method of using detonators.- (1) A detonator when required to be used shall be placed on the centre of the head of the rail with the label or brand of the detonator facing upwards and shall be fixed to the rail by bending the clasps attached with the detonators, round the upper flange of the rail.

(2) The Railway servant placing detonators on the line shall see that they are, when necessary, replaced immediately after a train has passed over them.

52. Placing of detonators.- (1) In case of obstruction,- (a) whenever in consequence of an obstruction of a line, it becomes necessary for a railway servant to stop approaching trains, he shall proceed plainly showing his stop hand signal to a point six hundred meters from the obstruction and place on the line one detonator and then proceed to a point one thousand two hundred meters from the obstruction and place on the line three detonators, about ten meters apart, at such place;

Provided if he sees an approaching train before he is able to protect as above he shall try to apprise the loco pilots of approaching trains about possible infringement of adjacent lines through approved means of communication , if available, and immediately place one detonator as far away from the disabled train or obstruction. If he has already placed one detonator at six hundred meters and not in a position to reach the distance of one thousand two hundred meters, he shall again place one detonator as far away as possible.

Provided further that in case of multiple lines he shall call for assistance, if not already available, through the approved means of communication to depute competent person, if not already available, to place detonators on the line as above, making a beginning from the direction from which the train is most likely to come first.

(b) if the said railway servant is recalled, before the obstruction is removed, he shall leave down three detonators, on his way back, pick up the intermediate detonator.

(2) In case of thick foggy and tempestuous weather impairing visibility.- whenever it is necessary to indicate to the loco pilot of an approaching train the locality of a signal,

(a) two detonators shall be placed on the line, by a railway servant appointed by station master in this behalf, about ten meters apart, and at least two hundred seventy meters outside the first stop signal;

(b) the station working rules shall prescribe the visibility test object from a distance of not less than one hundred eighty meters and can be a post erected for the purpose and lighted at night or light of a fixed colour light signal.

Note: also see rule 220

53. Replacement of detonator after exploding.- Every railway servant placing detonator on line shall see that they are, when necessary , replaced after a train has passed over them.

54. Knowledge and possession of detonators.- (1) (a) All station masters, loco pilot, maintenance staff on whom this duty is laid by the railway administration, shall keep a stock of detonators; and

(b) supply, renewal, periodical testing, safe custody or storage, destruction of expired detonators, and that their use is properly understood shall be in accordance with special instructions.

(2) every railway servant concerned with the use of detonators shall have correct knowledge of their use and keep them ready for immediate use.

(3) every supervisor shall see that the railway servants in his charge concerned with the use of detonators have a correct knowledge of their use.

(4) the destruction of time barred detonators shall be arranged in accordance with special instruction in presence of a responsible official ensuring safety.

IndiaCode

CHAPTER IV
STATIONS AND THEIR SIGNALLING EQUIPMENTS

A .- Classification of Stations and their Equipment of Signals

55. Classification of stations.- (1) For the purpose of these rules, stations are classified into two categories i.e. 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.

(3) Block stations provided with manually operated multiple aspects colour light signalling under the absolute block system of working consists of three classes,-

(a) class 'B' stations - where line clear may be given for a train even before the line has been cleared for the reception of the train within the station section;

(b) class 'C' stations .- where line clear may not be given for a train, unless the whole of the last preceding train has passed completely at least four hundred meters beyond home signals and is continuing its journey. An intermediate block post is a class 'C' station. There is no station yard at such stations; an

(c) 'Special' class stations are stations which do not fall under the category of class 'B' and 'C' above and are worked under special instructions.

(4) Block stations under the automatic block system of working are all called 'special' class stations.

56. Minimum equipment of Fixed signals at block Stations.- (1) Minimum equipment of fixed signals at block stations under the absolute block system of working provided with manually operated multi aspect colour light signalling for each direction shall be as follows.-

(a) at 'B' class stations…. a distant, a home, and a starter;

(b) at 'C' class stations…… a distant and a home; and

(c) at special class stations …. a home and a starter.

(2) Minimum equipment of fixed signals at block stations equipped with multiple aspect colour light under the automatic block system of working shall be,-

(a) in case of single line…….....a manually operated home and a starter; and

(b) in case of double line……. a manually operated or semi-automatic home and a starter.

Note- All stop signals at all stations in automatic signalling territory should be semi-automatic.

57. Additional fixed signal at station generally. - In addition to the minimum equipment prescribed in the rule 56 as above, such other fixed signal shall be provided at every station as may be necessary for safe working of trains and other operational requirement.

58. Provision of an Advanced Starter, Block Section Limit Board, and Free Zone Limit Board.- (1) on single line class 'B' stations worked on absolute block system and equipped with manually operated multiple aspects signalling if obstructing of the line outside the outermost facing point in the direction of an approaching train is required for shunting purposes and is otherwise not prohibited by special instructions, an advanced starter shall be placed, at such distance away from the outer most facing point as may be required,

Provided the distance between the advanced starter and opposing first Stop signal (home) is not less than one hundred eighty meters,

Provided further that the distance between the outermost facing point and the advanced starter shall not be less than one hundred twenty meters; the location of such shunting limit board or advanced starter shall mark the limit of the block section.

(2) (a) on a double line class 'B' station worked on absolute block system equipped with multiple aspect colour light signalling and where either there are no points or the outer most points at the approaching end are trailing, a block section limit board shall be provided to mark the limit of station section. A block section limit board may also be provided where outermost point is a facing point, to facilitate creation of space for free zone or shunting.

IndiaCode

It shall be placed at a distance of not less than one hundred eighty meters between the first stop (home) signal and the block section limit board in the direction of approach shall not be less than block overlap in advance of the home signal.

(b) on double line special class stations worked on automatic block system equipped with semi-automatic Home Stop signal, except when there are no points, a block section limit board shall be provided to meet similar requirements after switching over to manual mode and keeping it at 'ON'. In that case, distance between the home signal and the block section limit board in the direction of approach shall not be less than one hundred twenty meters.

(c) the block section limit board shall be provided at such distance away from the outer most point as may be required and must always protect the fouling mark of the outer most point.

(3) On double line class 'B' station worked on absolute block system of working and equipped with manually operated multiple aspects signalling if obstructing of the line outside the outermost point in the direction of departing train is required for shunting purposes and is otherwise not prohibited by special instructions, an advanced starter shall be provided and placed at such shunting distance away from the outer most point as may be required. Provided the distance between the outermost point and the Advance Starter shall not be less than one hundred twenty meters. The location of advanced starter shall mark the beginning of block section.

(4) On class 'B' stations worked on absolute block system and equipped with manually operated multiple aspects signalling if there is a requirement to segregate limits of the block section and the station section in order to create a free zone between them to accommodate a level crossing gate, free zone limit board may be provided between outermost facing point and advanced starter on single line, or outermost point and block section limit board on double line. In such a case the distance between free zone limit board and the outer most point shall not be less than the signal overlap of starter signal one hundred twenty meters.

(5) Description of block section limit board or free zone limit board,- Either of the block section limit board and free zone limit board shall be a rectangular board painted yellow having black strips at the border and diagonals bearing words 'block section limit' or 'free zone limit' at the bottom on the side which faces the station as the case may be, and fitted with a lamp showing a white light in both directions to mark its position by night.

(6) On double line special class station worked on automatic block system of working equipped with multiple aspects signalling if obstructing of the line outside the outermost point in the direction of departing train is required for shunting purposes and is otherwise not prohibited by special instructions, or a modified semi-automatic Stop signal in mid-section is to be provided, a semi-automatic advanced Starter shall be provided. It shall be placed at such distance away from the outer most point as may be required, provided the

distance between the outermost point and the advanced Starter shall not be less than one hundred twenty meters.

Provided obstruction outside the outermost point shall however be permitted only after the home signal and all other signals has been reverted to manual mode and kept at 'ON'.

59. Obligation to provide fixed signals at stations.– Fixed signals prescribed in this sub-chapter shall be provided at every block station.

60. Commissioning of fixed signals.– (1) Fixed signals shall not be brought into use until they have been inspected in the manner prescribed under special instructions and duly sanctioned by the competent authority appointed in this behalf by the railway administration.

(2) After a new signal has been brought into use or shifted, caution order shall be issued for a period of seven days for drawing the attention of the loco pilots.

(3) A warning board shall be provided at a distance of one thousand four hundred meters in rear of the first stop signal. The warning board is an indication to the loco pilot when he is approaching the first stop signal of a station. It shall have a circle between two horizontal or parallel lines and painted yellow on a black board of distinctive design.

Provided that warning board need not, be provided where the first stop signal is preceded by more than one distant signals.

IndiaCode

B - Care of signalling equipment

61. Condition of signalling equipment.- Each signal inspector shall be responsible for the condition of signalling equipment under his charge.

62. Maintenance of signalling equipment.- Each signal inspector shall see that the signalling equipment under his charge are efficiently maintained; and whenever the information about the occurrence of defect in signal or interlocking is received by him, or the defect is noticed suo moto, he shall ,-

(a) immediately inform the station master on duty and take immediate steps to rectify at the earliest so that signalling and interlocking failure do not last for too long;

(b) promptly report to the engineer-in-charge all defects or failures of signalling equipment, or any abnormal condition, which is likely to result in unsafe running of trains due to failure of signalling and interlocking, and at the same time take such action as may be necessary to prevent such eventuality to take place;

(c) be responsible for keeping authorised spares in proper order, so as to be in state of readiness at all the time to fix problems leading to failure of signalling and interlocking; and

(d) ensure testing, overhauling or maintenance of signalling equipment at such interval and manner as is laid down by instructions issued by the competent authority appointed in this behalf by Dedicated Freight Corridor Railway administration, and submit report to their controlling officials.

63. Inspection of signalling works.- Every signalling equipment, communication equipment and any other equipment affecting the movement of trains shall be inspected by a railway servant appointed in this behalf at such interval and manner as is prescribed by the competent authority appointed in this behalf by Dedicated Freight Corridor Railway administration.

64. Interference with signalling equipment and points and crossings.- (1) No railway servant shall interfere with any signalling equipment, including points and crossings for the purpose of effecting testing or overhauling or maintenance or repairs or for any other purpose without the prior permission of the signal inspector, or any competent railway servant appointed in this behalf by Dedicated Freight Corridor Railway administration; and the railway servant who gives such permission shall himself be present to superintend such work.

(2) No work requiring interference with signalling equipment or points and crossings shall be commenced without the prior permission of station master on duty. When it is considered necessary to disconnect any of the signalling equipment, the signal inspector or a railway servant of signal department authorised to do so, shall advise station master on duty in writing through a disconnection memo in form 1 prepared in two foils and commence work only after it has been acknowledged and permitted by station master on duty on the record copy.

(3) The disconnection memo shall clearly bring out the details of the signalling equipment to be disconnected and for which kind of train movement interlocking cover shall not be available, as also for which kind of train movement interlocking cover shall still be available, if any.

(4) Having acknowledged the dis-connection memo it shall be duty of the station master to undertake train operation for those portions where interlocking cover is not available only in the manner as is permitted under these rules during failures, unusual occurrences, accidents as per Chapter IX.

(5) After the work has been completed, the signal inspector or a railway servant of signal department authorised to do so shall ensure, after testing, that the disconnected signalling equipment reconnected are in proper working order and only thereafter, shall advise station master on duty through a second written memo prepared in two foils giving reference of the disconnection memo previously issued.

(6) Station master on duty after satisfying that the reconnected signalling equipment are in working order, shall acknowledge on the record foil of the reconnection memo. The station master on duty shall make a note of these transactions in the station diary and preserve his copy of the disconnection and reconnection memo by pasting on the opposite pages of the register kept for this purpose.

(7) Works which do not involve any disconnection shall be determined under special instructions.

65. Opening of relay rooms or centralised electronic interlocking room of stations.- Whenever any relay rooms or centralised electronic interlocking room is required to be opened for maintenance or attending failure, the following procedure should be observed, namely,-

(a) two locks shall be provided on the main door leading to the relay room or centralised electronic interlocking room of stations including at stations where maintenance staff of signal department are available round the clock and station master shall issue the permission in Form 1;

(b) key of one of the locks shall be kept in the custody of station master on duty and key of the other with the maintenance staff of signal department and whenever required, the key in the custody of the station master on duty shall be given to the maintenance staff of signal department;

(c) the transaction of the key shall be properly recorded in the relay rooms or centralised electronic interlocking room register maintained at the station and duly signed by the station master and the maintenance staff of signal department and the key of each location shall be kept separately with proper liable for identification;

(d) before parting the keys of relay rooms or centralised electronic interlocking room, the entry in this regard shall be made by station master in the train signal register or relay rooms or centralised electronic interlocking room register;

(e) the maintenance staff of signal department while carrying out maintenance work or inspection, relay rooms or centralised electronic interlocking room shall be personally responsible to ensure that no unsafe practice are adopted;

(f) when the key of relay rooms or centralised electronic interlocking room is handed over to the maintenance staff of signal department on duty at the time of any failure or maintenance of signal and telecommunication gears, the station master on duty shall despatch and receive the train in accordance with rule prescribed for reception and despatch of trains at the time of failure of signal or points; and

(g) if a train movement is covered by authority to pass signal in 'On' or defective position', it shall be completed as per the procedure even if the work is completed and keys are handed over and thereafter, the normal working shall be reintroduced for subsequent train movements.

C - Working of Signals and Points

66. Fixed signals generally.- (1) Every Fixed signal shall be so constructed that, in case of failure of any part of its connections, it shall remain at its most restrictive aspect.

(2) (a) a signal which has been taken 'OFF' for the passage of a train shall not be placed at 'ON' until the whole of the train for which it has been taken 'OFF' has passed it, except in case of emergency, or, where arrangement is provided to restore the signal 'automatically', in which case the control operating the signal shall not be restored to its normal position till the whole of the train has passed it;

(b) when in an emergency, if a signal has to be put back to "ON" before passage of full train, no points or locks shall be moved until train has come to a stop, and station master has, except where route alteration is pre-empted by signal interlocking, confirmed it from the loco pilot through the approved means of communication;

(c) whenever it is intended to put back departure signal of a departing train to "ON" due to change in planning, before the signals are taken "ON", the station master shall first advise the loco pilot on approved means of communication not to start his train. Thereafter the starter and advanced starter shall be put back to "ON', and except where route alteration is pre-empted by signal interlocking, points shall be changed only after a gap of two minutes; and

(d) whenever the loco pilot observe change in departure signal before or just about passing over it, he shall stop his train and proceed further only on instructions of station master on duty received on approved means of communication.

(3) (a) no fixed signal within station limits shall be taken 'OFF' without the permission of the station master on duty and in the case of a signal outside the station limits without the permission of such railway servant as may for the time being be in independent charge of the working of such signal; and

(b) under no circumstances, a signal shall be taken 'OFF' by resorting to methods other than those prescribed by instruction issued in the matter.

67. Normal aspect of signals.- (1) Unless otherwise authorised by the Railway Board, 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' and where the signal ahead is manually operated, the aspect normally displayed is 'Caution' or 'Attention'.

68. Points affecting movement of train.- (1) The station master shall not or give permission to take signals 'OFF' 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 on arrival of a train at the station the points in rear on double line section and at either end on single line section 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 the line.

(3) When all lines are occupied at a station and line clear is to be given, the station master on duty shall ensure that points are set for the loop line.

(4) When a line is occupied at a station by a stabled load or otherwise obstructed, the station master on duty shall ensure that requisite collars are put on the switches or buttons to prevent operation of points and to serve as a visual reminder of the obstruction on line.

69. Normal position of points and locking of facing points.- (1) All points shall normally be set for the straight except when otherwise authorised by these rules or by special instructions.

(2) Facing points, when neither interlocked nor key locked, shall be locked for the passage of a train either by a clamp and padlock or cotter bolt.

(3) Points leading from running lines to non-interlocked lines or yard shall be set and locked to ensure isolation of running lines and non-interlocked lines or yard. Similarly points isolating traffic yard from non-traffic yard like loco shed, sick lines shall also be set and kept locked to ensure isolation of traffic yard and non-traffic yard.

70. Conditions for taking 'OFF' Home signals.- (1) when a train is approaching a home signal otherwise than a terminal station, the signal may be taken 'OFF' without the train been brought to stand outside if,-

(a) when the line is clear and free of any obstruction for an adequate distance of not less than one hundred twenty meters beyond the starter signal; or from the place at which the train is required to come to stand; and

(b) all relevant points over which the train shall pass are correctly set and facing points locked including points in overlap.

(2) when a train has first been brought to stand outside the home signal, the signal may be taken 'OFF' if ,-

(a) the line is clear and free of any obstruction upto the starter signal or upto the place at which the train is required to come to stand; and

(b) all relevant points over which the train shall pass are correctly set and facing points locked.

(3) Under special instructions the adequate distance of one hundred twenty meters also called signal overlap mentioned in sub-rule (1) and (2) of the rule 70 can be dispensed with at terminal stations after imposing permanent speed restriction of twenty kilometers per hour on trains while entering the station yard or at station where complete track circuiting exists and in addition more than one home signal is provided or in sections equipped with four aspect signalling which helps loco pilot control the speed of his train much in advance.

Provided further that -

where a sand hump of approved design, or a dead end of approved design has been provided for the line on which a train is to be received, they shall be deemed to be adequate substitute for the signal overlap, and

(4) The home signal shall not been taken 'OFF' for shunting purposes.

71. Conditions for taking 'OFF' Starter or Intermediate Starter signal.– (1) At station where advanced starters are provided, the starter or an intermediate starter signal for despatching a train shall be taken 'OFF' ,-

(a) only after taking 'OFF' the last stop signal; and

(b) all points over which the train shall pass are correctly set and facing points locked.

(2) at stations where complete track circuiting exists and advanced starters is provided, starters may be taken 'OFF' for shunting purposes or for pulling the train upto advanced starter, except where this practice interferes with the interlocking.

72. Conditions for taking 'OFF' last Stop signal or Intermediate block Stop signal at stations worked on absolute block system and equipped with manually operated Multiple Aspect Colour Light signalling.– (1) 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.

(2) The last stop signal of a block station in rear of an intermediate block post, shall be taken 'OFF' only after the track circuit or axle counter or any other approved device beginning from this signal and extending upto the block overlap of not less than four hundred meters beyond the intermediate block signalling home signal or the axle counting units or any other such device indicates clear.

73. Conditions for taking 'OFF' level crossing gate Stop signal.- Level crossing gate stop signal shall not be taken 'OFF' until the concerned level crossings is free from obstruction and the gates of such level crossing or crossings are closed and locked against road traffic, where a level crossing gate stop signal is interlocked with station signals it shall be worked in accordance with station working rule.

74. Conditions for taking 'OFF' Calling-on signal.- (1) The calling-on signal shall except when permitted otherwise under special instructions detect all the points falling in the route which the main signal above it detects excluding those points which fall within the signal overlap.

(2) The calling-on signal shall be taken 'OFF' only after the train has come to a stop, at the stop signal below which the calling-on signal is provided.

75. Use of fixed signals for shunting.- (1) The home, routing home and the last stop signal of a station shall not be taken 'OFF' for shunting purposes.

(2) At stations where advanced starters are provided, starters, or routing starter signals or intermediate starter signals may be taken 'OFF' for shunting purposes subject to clause (2) of the rule 71.

76. Taking 'OFF' signals for more than one train at a time.- (1) Signals can be taken 'OFF' for simultaneous reception or dispatch of trains from same or different directions where layout of the yard and the interlocking is such that the path of an individual train is isolated from the path of other train.

(2) In case the path of trains are not isolated as in sub-rule (1) of the rule 76, signals shall be taken 'OFF' for only one train at a time. The signals for the next train shall be taken 'OFF' only after ensuring that the previous train has either come to a stop at the station and is standing clear of fouling marks of the line on which the next train is to be received or dispatched from, or has left the station.

(3) Detailed instructions for simultaneous reception and dispatch at a station shall be incorporated in station working rule.

77. Trap Points or derailing switches and Trap Indicators.- (1) The trap points or derailing switches are single switched rail points provided on a line to isolate it from another lines. The switch is so designed that a vehicle passing over it shall derail if it is in open position. The station master shall take steps that the points of all traps or derailing switches, and other points are set against the line which they are intended to isolate, except when it is necessary that they should be open for the purpose of isolation.

(2) All trap points or derailing switches on running lines shall be proved and inter locked with signals.

(3) (a) non interlocked trap points or derailing switches shall be provided with a trap indicator displaying a red target by day and a red light by night in each direction when open; and

(b) when the trap points or derailing switches are closed, the trap indicator shall display no target by day and green light by night in each direction.

IndiaCode

78. Railway servant operating points and signals not to leave.- The railway servant concerned with the operation of points and signals shall not, while on duty, leave the place of operation of points and signals which are under his charge un-attended.

If he has to leave his station office or cabin for a short duration for any unavoidable or compelling reason, he shall lock the instrument of granting or obtaining line clear, signalling equipment and unless a railway servant is present, lock his office also. If the duration of absence is likely to be significant, he shall also inform the controller.

CHAPTER V
General

A. Systems of Working. - All trains working between stations shall be worked on one of the following systems, namely:-

(1) Absolute Block System;

(2) Automatic Block System.

B. **Applicability of General Rules referring to the working of signals and trains.**- All rules referring to the working of signals and trains shall apply to the systems of working detailed in these rules, except where otherwise provided.

THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM

A - Essentials

79. Essential of the Absolute Block System.- Where trains are worked on the Absolute Block System only one train at a time shall be allowed to occupy the block section between the adjoining two block stations, and to ensure that;

(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 of trains running in the same direction not only up to the first Stop signal at the block station granting Line Clear but also for an adequate distance of not less than one hundred eighty meters 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 granting Line Clear but also for an adequate distance of not less than one hundred eighty meters beyond it, and is also clear of trains running in the direction towards the block station to which such line clear is given.

IndianCode

B - Conditions for granting Line Clear and obstruction at class 'B' Station on double line

80. Conditions for granting line clear at class' B' station on Double Line.- (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 the necessary reception signals have been put back to 'ON' behind the said train, and

(c) the line is clear upto the outermost facing point or the block section limit board (if any).

81. Obstruction in station section at a class 'B' station on Double line.-(1) when line clear has been granted to a train and when -

(a) approach signals have not been taken 'OFF', no obstruction shall be permitted outside the outermost points or BSLB but Shunting within station section may go on continuously provided the necessary signals are kept at 'ON' and shunting is permitted under special instruction which takes into consideration the speed, weight, and brake power of the 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.

(b) approach signals have been taken 'OFF' for incoming train, shunting movement shall only be permitted on lines which are isolated from the path of incoming train under the supervision of competent railway servant

(2) When line clear has not been granted to a train.- Shunting within station section may go on continuously provided the necessary signals are kept at 'ON' .

82. Obstruction in block section at a class 'B' station on Double line.—(1) When line clear has been given, no obstruction shall be permitted in the block section in rear.

(2) When line clear has not been given 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 gradient 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.

IndiaCode

C - Conditions for granting line clear and obstruction at class 'B' Station on Single line

83. Conditions for granting line clear at class' B' stations 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 the necessary reception signals have been put back to 'ON' behind the said train, and
(c) the line is clear upto the advanced starter of the opposite direction, or upto the outermost facing point if there is no advanced starter.

84. Obstruction in station section at a class 'B' station on single line.—(1) When line clear has been granted to a train and when—

(a) signals have not been taken 'OFF' no obstruction shall be permitted outside of the outer most facing point, at the end of the station nearest to the expected train but shunting within station section may go on continuously provided the necessary signals are kept at 'ON' , advanced starter or shunting limit board has been provided and shunting is permitted under special instruction which takes into consideration the speed, weight, and brake power of the 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.

(b) when approach signals have been taken 'OFF' for an incoming trains, obstruction or shunting shall be permitted on the line which is isolated and no shunting shall be carried out over or near the points which may cause infringement to the incoming train during the course of shunting, it shall, however, be permitted up to the short of points, on which train movement is to take place provided the shunting movement over the point is protected by a Stop signal or by a Shunt signal, such shunting shall be performed under the supervision of the authorised competent Railway servant.

(2) When line clear has not been granted to a train.- Shunting within station section may go on continuously provided the necessary signals are kept at 'ON'.

85. Obstruction in block section at a class 'B' station on single line.—(1) Shunting or obstruction for any other purpose shall not be permitted outside the first Stop signal in the block section in rear unless it is clear and blocked back.

(2) Provided that shunting or obstruction behind a train travelling away from the station may be permitted under special instructions taking into consideration the speed, weight and brake power of trains and gradient on the section, and as soon as intimation has been received that the train has arrived at the next block station, the line shall be blocked back if it is still obstructed.

IndiaCode

D - Obstruction upto first Stop signal in the face on an approaching train at 'B' class stations on both single and double lines—

86. Obstruction outside the station section upto the first Stop signal in case of single and double line.—In case of emergency or accident, obstruction may be permitted on the line outside the station section and upto the first Stop signal in the face of an approaching train beyond the station section only after the train has arrived and stopped at the Home signal. The Station Master on duty will personally confirm with the train crew on approved means of communication that the train has come to a stop at the signal before permitting any such obstruction.

E- Conditions for granting line clear at a class 'C' station on single and double line—

87. At a class 'C' station on single line or 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 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 station from the block station at the other end.

F - Conditions for granting Line Clear and shunting or obstruction at a Special Class station on a single line or double line or multiple line or twin single line—

88. Conditions for granting Line Clear and shunting or obstruction at a Special Class station shall be prescribed in the Station Working Rule of the concerned station keeping in mind local conditions, layout, and conditions for granting Line Clear and shunting or obstruction as specified for 'B' and 'C' class stations in these rules.

89. Rules applicable to twin single line.—

In addition to rules applicable for 'B', 'C' or special class stations as prescribed for single line sections in these rules, the following additional features shall be provided on the sections where twin single line working is adopted -

(a) the station yard situated at both ends and enroute shall be provided with complete track circuiting;

(b) separate single line block instrument shall be provided for each line at block stations and interlocked with their respective Advanced Starters.

(c) the last intermediate starter or starter where no intermediate starter is provided, shall be so interlocked with Advanced Starters that the respective starter or Intermediate Starter signal, as the case may be, can be taken off only after taking off Advanced Starter.

IndiaCode

G -BLOCK WORKING

90. Means of granting or obtaining Line Clear.—(1) 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,
(b) track circuits,
(c) axle counters, or
(d) means of communication as in sub-rule (2) below.

(2) Means of communication for granting line clear between a block station to another shall be any one or a combination of the following, in that order—

(a) telephones attached to block instruments,
(b) station to station fixed telephones.
(c) fixed land line telephone,
(d) control telephone,
(e) any other secured means of communication approved in accordance with special instructions,

(3) (a) electrical block instruments, track circuit or axle counter where provided shall be used in preference to other means of communication for granting line clear;

(b) Whenever the need for using any one of the means of communication arises it shall be used in order of preference as specified in sub-rule-2 above and Station Master on duty before obtaining or granting line clear shall establish the identity of the Station Master on duty at other end, in accordance with special instructions;

(c) Provided further that if only the telephone of block instrument has become defective but not the instrument itself, the Station Master on duty on both ends of the block section shall continue to obtain or grant line clear through the block instrument and shall communicate with each other using any of means of communication in that order. The condition under which the block instrument is treated as failed are described in rule 217;

91. Provision of instruments.—(1) An electrical block instrument for granting or obtaining Line Clear and at least one of the means of communication shall be provided at every station for obtaining or granting Line Clear.

(2) (a) electrical block Instruments for granting or obtaining Line Clear provided 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 official incharge of maintenance of block instrument shall not, without the approval of the said authority, permit the substitution for the instruments and installation brought into use in the first instance or any other instruments or installation which do or does not satisfy the conditions prescribed in clause 2(a).

92. 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 and in accordance with rule 64.

93. Certificate of competency.—(1) No person shall operate block instrument, panel or Route Relay Interlocking or Solid State Interlocking or similar such device until he has passed the prescribed test for their operation and unless he holds a certificate of competency for the same granted by an authority appointed in this behalf by Dedicated Freight Corridor Railway administration.

(2) The certificate of competency referred to in sub-rule (1) shall be valid for a period of three years or such longer period as may be laid down by special instructions.

94. Bell coding for signalling of trains between stations.–

(1) For the signalling of train operation, the prescribed code of bell signals, as detailed below, shall be used and exhibited in each block station near the place of operation of the block working equipment.

Sr. No.	Indication	How to acknowledge the signal	Number of beats	How signalled
1	Call attention or attend telephone	0	One	0
2	Is Line Clear or enquiry about Line Clear	00	Two	00
3	Train entering block section	000	Three	000
4	(a)Train out of block section	00000	Four	0000
	(b) Obstruction removed			
5	(a) Cancel last signal	00000	Five	00000
6	Emergency danger signal. Attend block telephone immediately.	000000	Six	000000
7	Testing	0000000000	Ten	0000000000

Note: (a) '0' INDICATES A STROKE OR A BEAT OF BELL.
(b) EACH SIGNAL SHALL BE GIVEN SLOWLY AND DISTINCTLY.

(2) Provided further that exchange of bell codes under item 3 and 4 are not required between stations provided with block proving axle counter or track circuit having complete track circuiting of station yard excluding non-running lines on either end.

(3) Unless otherwise specified, it shall be mandatory to use the authorised code of bell signals along with attached telephone when operating block instrument.

95. Acknowledgement of signals.—(1) Each signal received shall be acknowledged by sending its authorised code

(2) No signal shall be acknowledged unless clearly understood.
(3) A signal shall not be deemed to be completed until it is acknowledged.
(4) If the station to which signal is sent does not reply, the signal shall be repeated at intervals of not less than twenty seconds until reply is received.
(5) In case of emergency danger signal is being received it must be immediately reacted upon by the Station Master on duty.

96. Train Signal Register (TSR).—(1) A computerised Train Signal Register failing which a paper register shall be kept by the Station Master or under his orders.
(2) All signals received or sent on electrical block instrument and the timing of receipt and dispatch shall be entered there in, immediately after acknowledgement by the person operating the block instrument.

(3) The timings entered in the register shall be actual timings except that any fraction of a minute shall be counted as one.

(4) In case of paper register all entries shall be made in ink.

(5) No erasure shall be made in the register, but if any entry is found incorrect, a separate entry line in the computerised version shall only be permitted; in case of paper register a line should be drawn through it, so that it may be read at any time and the correct entry should 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.

(7) (a) when the Station Master or the railway servant incharge of cabin changes duty, a line shall be drawn across the page preferably in red colour in computerised version or otherwise in red ink, and the Station Master or the railway servant incharge of cabin going off duty, shall enter the date and time of going off duty and sign his name in full with designation above this entry or line.

(b) the Station Master or the railway servant incharge of cabin coming on duty shall enter the date and time of his taking over charge and sign his name in full with designation below the last entry or line.

(8) In case of an accident involving collision, derailments, breach of block rule, the Station Master in charge of the station shall immediately take personal custody of the Train Signal Register, and thereafter, a fresh Train Signal Register shall be used in lieu of the one seized. Computerised version also shall be provided for the same.

(9) The register after it is completed shall be preserved at stations for such period as may be prescribed by the Dedicated Freight Corridor Railway administration. Provided that the Train Signal Register pertaining to any accident shall not be destroyed till completion of enquiry or court case unless time barred.

(10) A computerised version of Train Signal Register which ensures sanctity of the entries made disallowing over writing of data once entered on par with the provisions of this rule shall replace the manual register in accordance with special instructions. Further, such of the messages, train signals and other events as can be captured automatically and need not be entered in the computerised Train Signal Register shall be prescribed, if any, by the special instructions.

97. Authority to proceed.—

(1) The Loco pilot shall not take his train from a block station to the next 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 on single line either—

(i) by a token for the block section, extracted from the electric block instrument, or

(ii) by taking 'OFF' of the last Stop signal where either token less electric block instrument or axle counters or continuous track circuits are provided;

(b) by a line clear ticket—

(i) conveyed or transmitted on secured means of communication in accordance with special instructions.

(ii) delivered by hand after it is signed and stamped by Station Master on duty.

(2) (a) The line clear ticket (Form No. 2) whether conveyed or transmitted as text or delivered by hand shall, except under special instructions, be prepared in the form 2 separately for Up and Down directions—

(b) Each such ticket shall further 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 for each of the section in accordance with the special instructions.

(c) Each such ticket shall be printed on white paper with blue font. To distinguish paper line clear ticket for up and down directions, water mark arrow pointing "UP" and "DOWN" shall be printed on the ticket.

98. The 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 a line clear ticket that it is in proper form, complete and, duly signed in full and in ink.

(2) If the conditions given 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 omission is rectified.

99. Responsibility of Station Master as to authority to proceed.—

(1) An authority to proceed shall not be given to the Loco pilot until line clear has been obtained from the station in advance following the procedure prescribed for the purpose, so far as it is applicable in the particular case.

(2) An authority to proceed shall not be given to the Loco pilot except by the Station Master or by railway servant appointed in this behalf by special instructions.

(3) The Station Master shall see that the authority to proceed given to the Loco pilot is accurate, and that when it is a line clear ticket conveyed or transmitted on secured means of communication, it is complete and correctly repeated by the Loco pilot. Provided further that when the line clear ticket is delivered in writing it is complete, signed in full and in ink.

(4) The Station Master shall see that line clear ticket is not given to the Loco pilot in advance. The line clear ticket should be given to the Loco pilot of a train only after the conditions for dispatching that train are fulfilled.

(5) When there are more than one locomotive on the train the line clear ticket shall be given to the Loco pilot of the leading locomotive.

(6) Before introducing working of trains on line clear ticket Station Master at either end shall, after ensuring that the last train in the established direction in the double line and in both directions in single line has completed its journey, exchange private numbers and make an entry in the Train Signal Register.

(7) Cancellation of line clear Message.—whenever a line clear message has been exchanged for a train but it is to be detained, the message shall be first cancelled before obtaining line clear for despatching any other train under exchange of private number and entry made in the Train Signal Register. On a single line, no train shall be allowed to leave in the opposite direction until the cancellation message has been received.

100. Conditions for closing of the block section and complete arrival of trains.—(1) When the block section has been cleared either by complete 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 on duty shall satisfy himself -
(a) that the Train has arrived complete or the cause of blocking the section has been removed, and
(b) that the condition under which the line clear can be given are complied with.

(3) in case of sections provided with Block Proving Axle Counters or, continuous track circuiting between block stations, and complete track circuiting of all the running lines of the receiving station, and if there is clear indication of clearance of block and complete arrival of train, it shall be taken as assurance for complete arrival of the train by the Station Master on duty. Further, in such a case if the train was booked to run through and passes without tail lamp or such other approved device, the Station Master on duty shall advise the Station Master of station in advance to take remedial action to rectify the same but need not withhold closing of block section.

(4) When Block Proving Axle Counters or continuous track circuiting or both of them have failed, clearance of block shall be ensured by,—

(a) in case of a run through train by verifying the presence of a tail lamp or tail board or such other approved device by Station Master himself or a railway servant appointed in this behalf.

Provided that If the train passes from such a station without a tail lamp or tail board or such other approved device, the Station Master on duty shall advise the station in advance to stop the train and take remedial action and withhold closing of block section in rear until complete arrival of train is confirmed by the Station Master of station in advance.

(b) In case of stopping train worked with end of train telemetry, by taking assurance from the Loco pilot on the secured means of communication that he has arrived complete and is standing clear of fouling mark as per Clear Standing Length written on the clear standing length board else, by physical verification of last vehicle by Station Master himself or a railway servant appointed in this behalf.

101. 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 station, 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.

I-General Provisions

102. Block back or Block forward.—Whenever it is necessary to provide block protection in the interest of safety of trains and men, block back or block forward shall be done strictly in accordance with procedure prescribed by special instructions.

103. Authority for shunting or obstruction in block section.—(1) While permitting shunting or obstruction in block section, the section shall be either blocked back in single line and blocked back or blocked forward in double line section.

(2) the Loco pilot shall be given an authority (Form 3) authorising him to perform shunting in block section or obstruct the block section, and thereafter either come back or go to the station ahead. The authority shall either be —

(a) conveyed or transmitted on secured means of communication by Station Master on duty in accordance with special instructions, or

(b) delivered in writing in form 3 duly signed and stamped by Station Master on duty.

(3) The authority as mentioned in sub-rule (2), when applicable, shall also authorise the Loco pilot to pass departure signals if any, at danger.

(4) The Station Master shall see that the authority for shunting or obstruction in block section given to the Loco pilot is complete and accurate, signed in full and in ink, and that when it is conveyed or transmitted on secured means of communication, it is completely and correctly repeated by the Loco pilot.

(5) After completion of shunting and removal of obstruction, the Loco pilot shall advise clearance of block section to the Station Master on duty by - (a) returning the written authority given earlier to him duly signed in full and in ink, and stating that the shunting or obstruction is withdrawn from the block section, or

(b) conveying or transmitting on secured means of communication in accordance with special instructions. The Loco pilot shall see that the advice for clearance of block when it is conveyed or transmitted on secured means of communication, it is completely and correctly repeated by the Station Master on duty.

Provided that when obstruction was permitted in writing the corresponding advice of removal may be conveyed to the Station Master on duty on secured means of communication and follow it by returning the written authority as in sub-rule (5) (a) above.

(6) Only after confirmation is received that the block section is clear, Station Master on duty shall grant Line Clear to any other train.

(7) When shunting or obstruction in the block section is permitted, suitable entries in this regard shall be made in the Train Signal Register by the Station Master on duty.

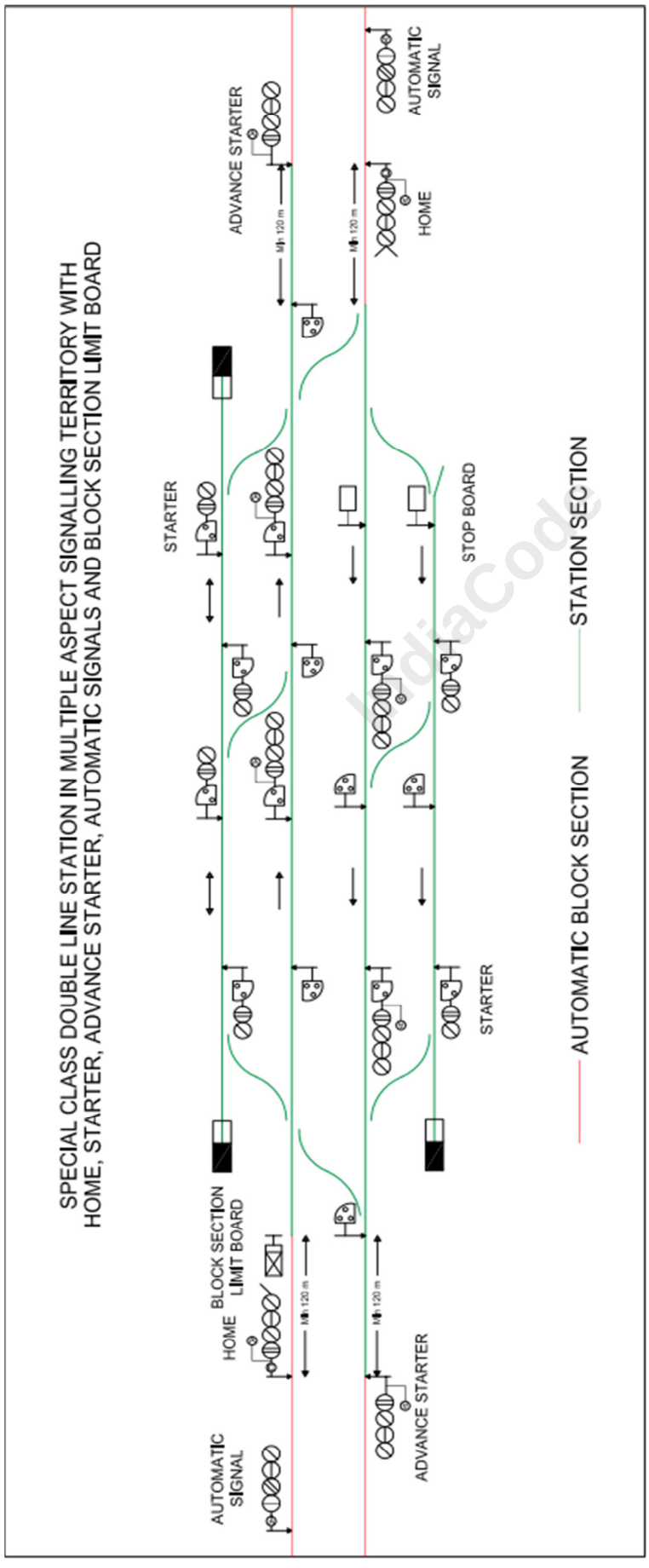
104. Typical though not exhaustive illustrative diagrams.—

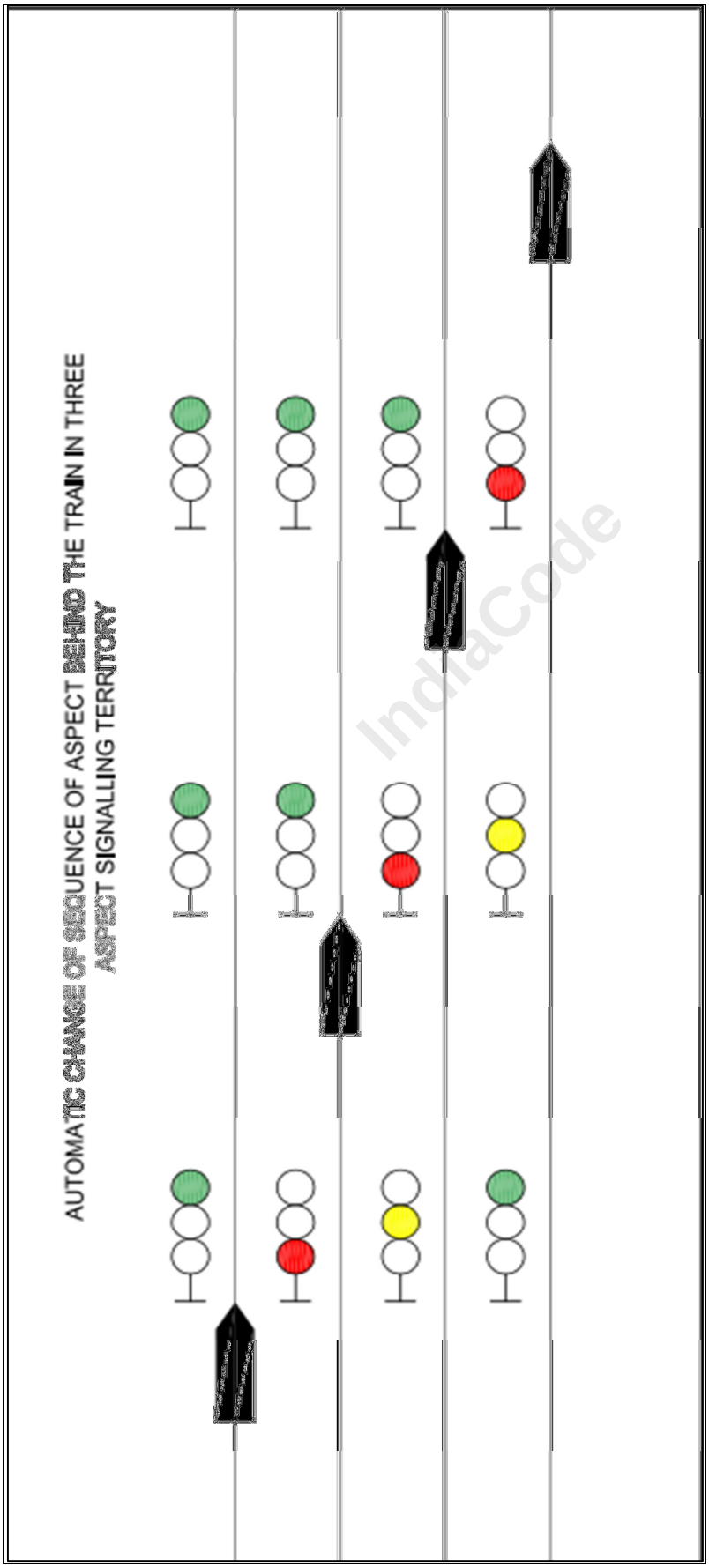
(1) Class 'B' and 'C' stations on single line and double line are illustrated in the following diagrams, which are not to scale.

(2) These diagrams are only indicative and not exhaustive.

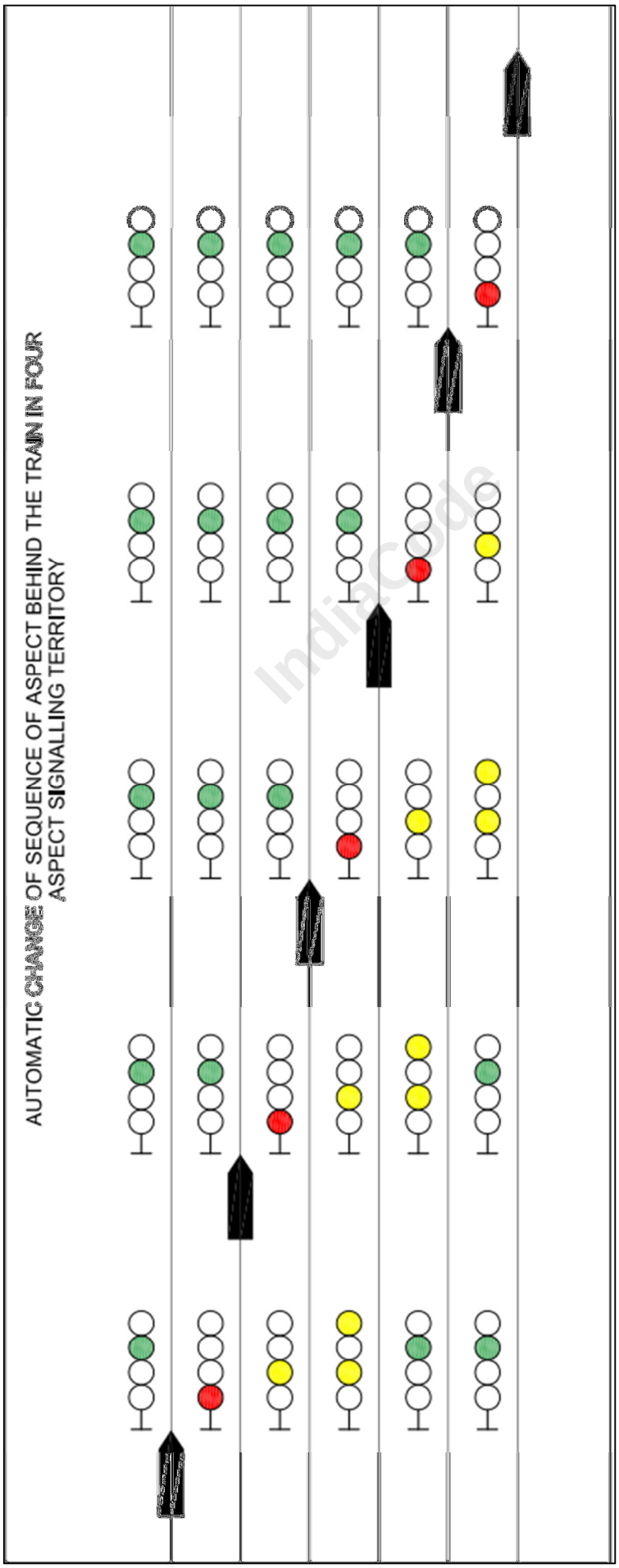
(3) Station layout shall vary depending on local conditions but shall have to conform to the provision of these rules.

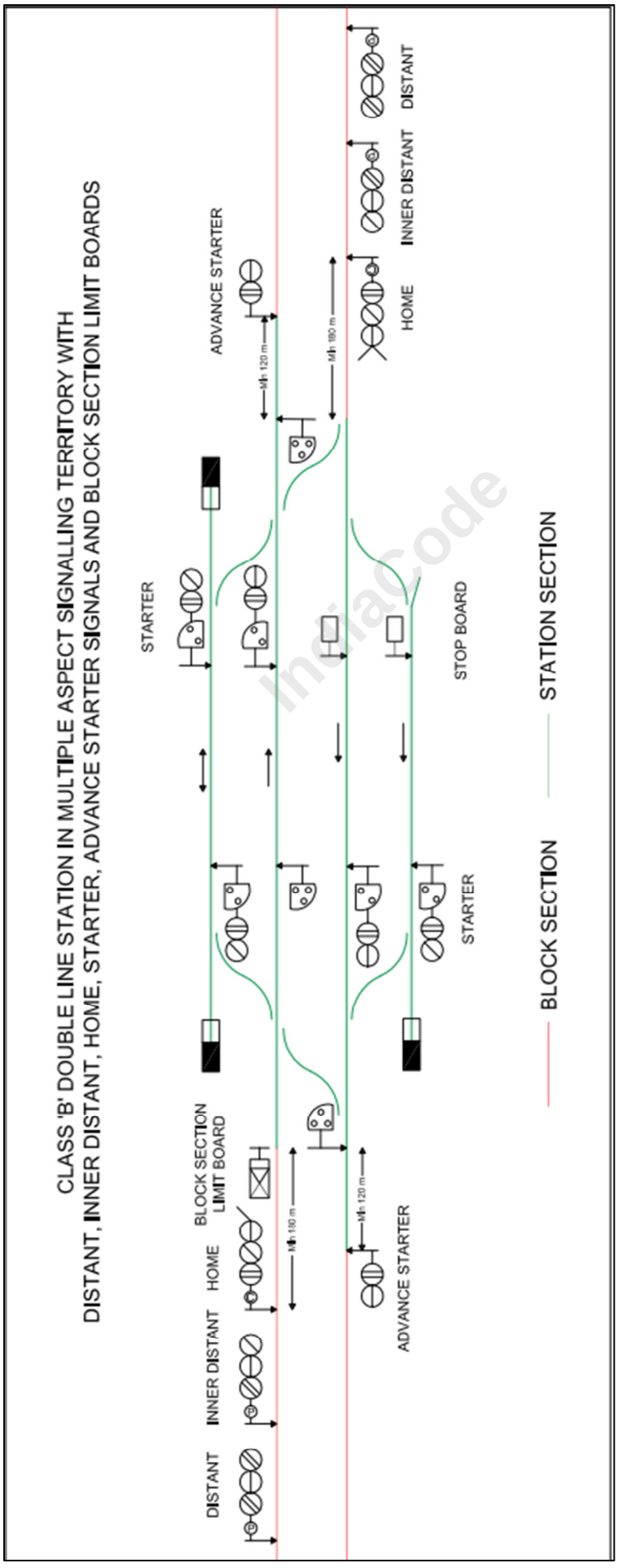
(4) Stations on double or multiple line sections shall have emergency cross-over between Up and Down main line alternatively in facing or trailing direction.

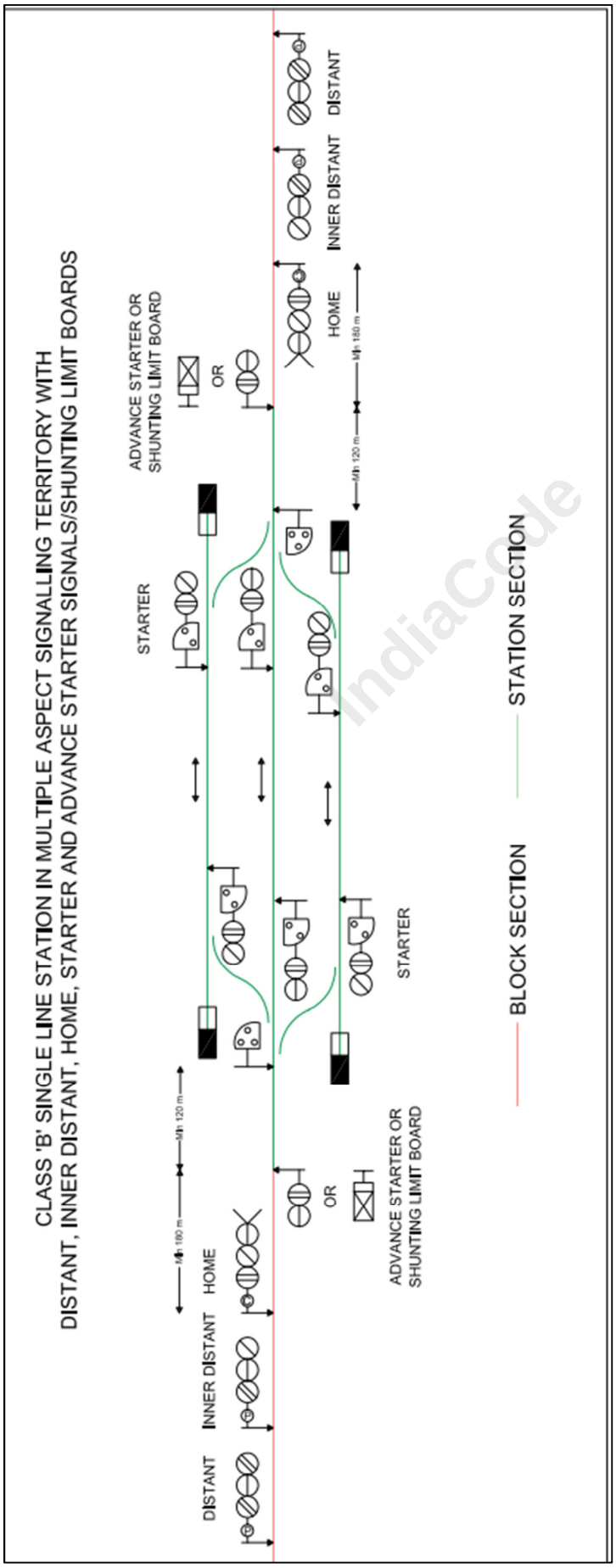

SPECIAL CLASS DOUBLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH
HOME, STARTER, ADVANCE STARTER, AUTOMATIC SIGNALS AND BLOCK SECTION LIMIT BOARD
AUTOMATIC SIGNAL
HOME
BLOCK SECTION LIMIT BOARD
ADVANCE STARTER
STARTER
ADVANCE STARTER
HOME
AUTOMATIC SIGNAL
STOP BOARD
STARTER
AUTOMATIC BLOCK SECTION
STATION SECTION

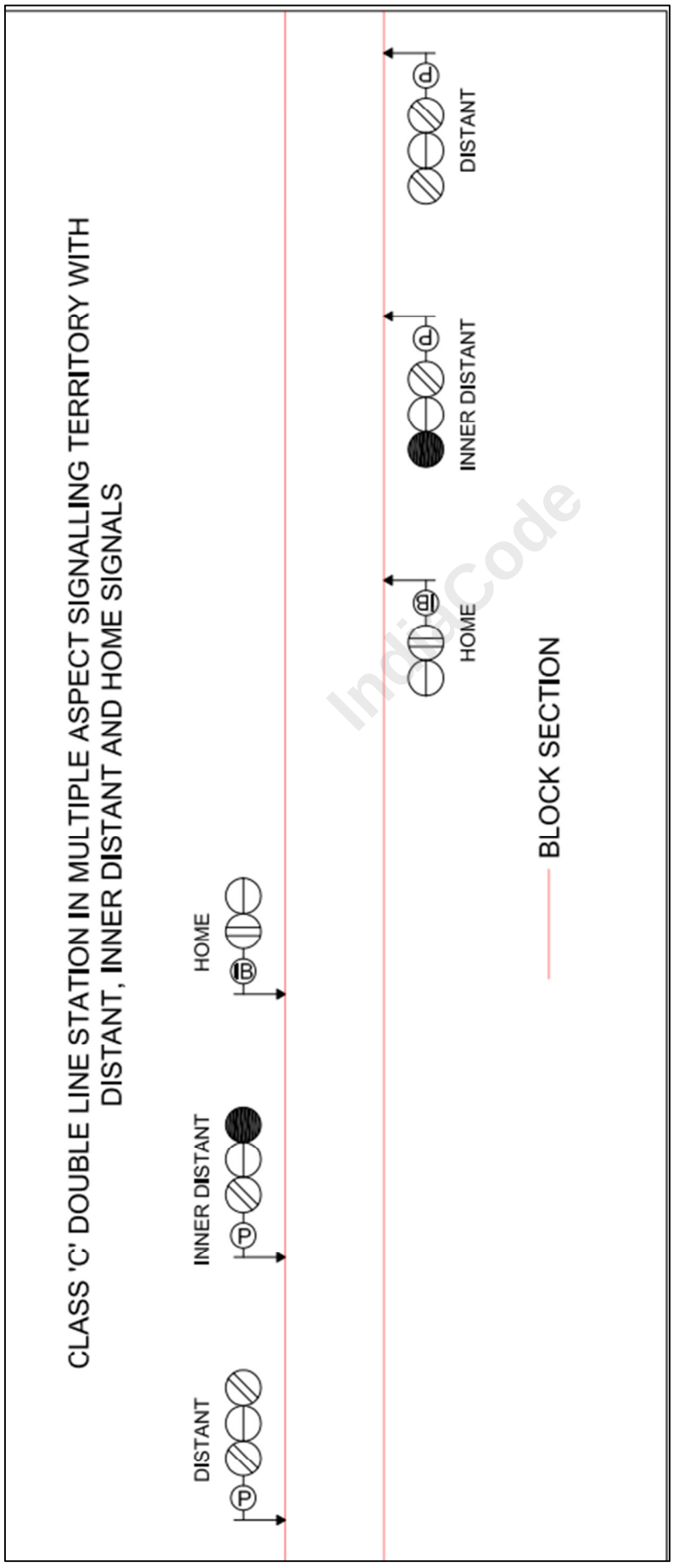

AUTOMATIC CHANGE OF SEQUENCE OF ASPECT BEHIND THE TRAIN IN THREE ASPECT SIGNALLING TERRITORY

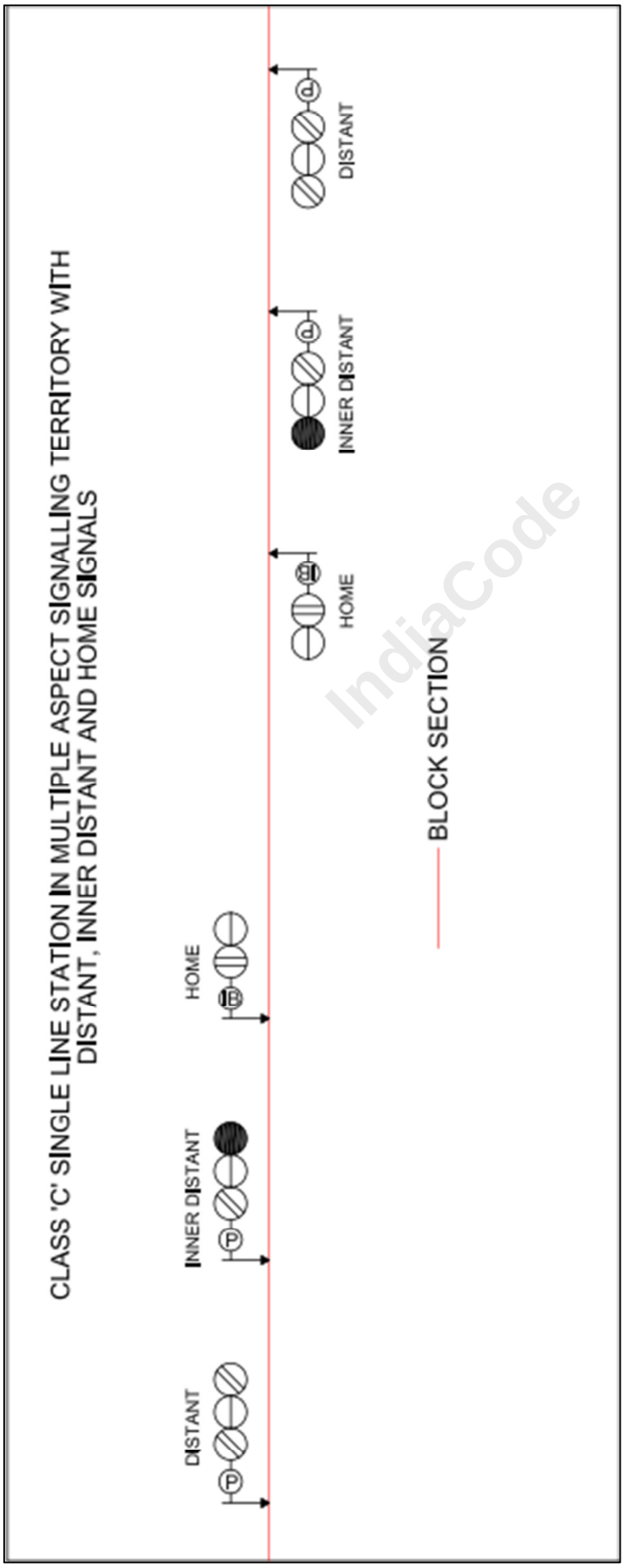
IndiaCode


AUTOMATIC CHANGE OF SEQUENCE OF ASPECT BEHIND THE TRAIN IN FOUR ASPECT SIGNALLING TERRITORY


CLASS 'B' DOUBLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH
DISTANT, INNER DISTANT, HOME, STARTER, ADVANCE STARTER SIGNALS AND BLOCK SECTION LIMIT BOARDS
DISTANT
INNER DISTANT
HOME
BLOCK SECTION LIMIT BOARD
Min 180 m
Min 120 m
ADVANCE STARTER
STARTER
ADVANCE STARTER
Min 120 m
Min 180 m
HOME
INNER DISTANT
DISTANT
STOP BOARD
STARTER
BLOCK SECTION
STATION SECTION
IndiaCode


CLASS 'B' SINGLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH
DISTANT, INNER DISTANT, HOME, STARTER AND ADVANCE STARTER SIGNALS/SHUNTING LIMIT BOARDS
DISTANT
INNER DISTANT
HOME
Min 180 m
Min 120 m
OR
ADVANCE STARTER OR
SHUNTING LIMIT BOARD
STARTER
ADVANCE STARTER OR
SHUNTING LIMIT BOARD
OR
STARTER
HOME
INNER DISTANT
DISTANT
BLOCK SECTION
STATION SECTION


CLASS 'C' DOUBLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH
DISTANT, INNER DISTANT AND HOME SIGNALS
DISTANT
P
INNER DISTANT
P
HOME
IB
HOME
IB
INNER DISTANT
DISTANT
BLOCK SECTION


CLASS 'C' SINGLE LINE STATION IN MULTIPLE ASPECT SIGNALLING TERRITORY WITH
DISTANT, INNER DISTANT AND HOME SIGNALS
DISTANT
INNER DISTANT
HOME
HOME
INNER DISTANT
DISTANT
BLOCK SECTION
IndiaCode

CHAPTER VI
THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

A - Rules applicable to Double Line

105. **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, axle counters or any other similar device approved by the competent authority appointed by Dedicated Freight Corridor Railway in this behalf;

(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 or any other similar approved device 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 up to the next Stop signal in advance but also for an adequate distance of not less than one hundred twenty meters; and

(ii) the signal is automatically placed to 'ON' as soon as it is passed by the train.

IndiaCode

(2) (a) under special instructions, one of the automatic or semi-automatic Stop signal between two stations in each direction may be made to work as modified semi-automatic signal;

(b) the mid-section modified semi-automatic Stop signal so provided shall be interlocked with the Home signal of the station ahead and the advance starter of station in rear through track circuits or axle counters or both and shall be controlled by the Station Master of the station ahead, and 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 ends;

(c) advanced starter signal of the station in rear shall be interlocked with the mid-section modified semi-automatic signal in such a way that when working with 'A' marker extinguished, the advanced starter shall assume 'OFF' aspect automatically or taken 'off' only when the line is clear upto a distance of not less than one hundred twenty meters beyond the mid-section modified semi-automatic Stop signal;

Similarly the mid-section modified semi-automatic Stop signal when working with 'A' marker extinguished shall assume 'OFF' aspect automatically or be taken 'off' only when the line is clear upto an adequate distance of not less than one hundred twenty meters beyond the Home signal of station ahead.

Provided further that the mid-section modified semi-automatic Stop signal in 'OFF' condition shall depict the aspect green or double yellow based on the aspect and number of automatic signal (including any other signal) between this signal and the Home signal of the receiving station.

(d) (i) during abnormal conditions like fog, bad weather impairing visibility, the mid-section modified semi-automatic Stop signal may be worked by extinguishing 'A' marker which shall also ensure that the 'A' marker of the advanced starter signal on the station in rear and home signal of station in advance shall also be extinguished;

(ii) when the modified system is to be introduced, the Station Master of the train despatching station shall talk to the Station Master of the receiving station giving his private number; concurrently the Station Master of the receiving station shall operate the corresponding switch or button and exchange his private number with the Station Master of the despatching station;

By this action of both the Station Masters, the "A" Marker of advanced starter of the dispatching station, the mid-section modified semi-automatic Stop signal and Home signal of receiving station, all shall be extinguished for that direction. The train working shall start under the new modified system in the direction for which the switch or button was operated. The relevant indications provided on the panels of both the stations shall change to depict that the signal is now working in modified semi-automatic mode. Similar action shall then be followed for the other direction;

(iii) at the time of introducing the modified automatic signalling system of working, the Station Master controlling the mid-section modified semi-automatic Stop signal should, as far as possible, take care that the aspect of this signal is 'ON' to avoid sudden braking by the Loco pilot of an approaching train, if any. In addition, the Home signal of the controlling station, be put in manual mode before introducing the changeover;

(iv) after the introduction of modified system, the advanced starter shall not assume 'off' aspect unless the last train between the advanced starter and the modified semi-automatic Stop signal, which had already gone past the advanced starter prior to switching over, has cleared the line upto one hundred twenty meters beyond the modified semi-automatic signal in mid-section; and

Similarly, the modified semi-automatic signal, shall not assume 'off' aspect unless the last train between the modified semi-automatic Stop signal in mid-section and the Home signal, which had already gone past the modified semi-automatic Stop signal prior to switching over, has cleared the line upto one meters beyond the Home signal.

Further, the interlocking will be such that the process of taking 'off' advanced starter signal and mid-section modified semi-automatic Stop signal need not be repeated for every train and between the two block stations, not more than two trains, one on either side of the modified Stop signal will be ensured by the signalling system between two section at any given direction at any given point of time.

(v) also during the time modified system is enforced, the Home signal of the receiving station shall continue to work in manual mode only;

(e) during normal condition, mid-section modified semi-automatic Stop signal shall work as normal automatic Stop signal with "A" marker lit;

(f) it may so happen that a Loco pilot encounters a situation when the 'A' Marker gets extinguished and the aspect of the modified semi-automatic signal turns on while he is approaching on account of change over. In such a situation, the Loco pilot shall stop his train short of and proceed only in accordance with clause (k) below;

(g) the change over from normal automatic signalling to modified automatic signalling shall take place at a prefixed nominated time as notified by the authorised officer;

(h) change over from modified automatic signalling to normal automatic signalling shall also take place at a prefixed nominated time as notified by the authorised officer;

(i) the normal system shall be reintroduced by operating the switch or button provided for the purpose under exchange of private number which will re-store the 'A' Marker on mid-section modified semi-automatic Stop signal to lit condition. The condition of 'A' Marker of Home and Advanced Starter signal shall continue to be determined by the controlling Station Master based on the local conditions;

(j) even with the change in the signalling arrangement other automatic signal in the section shall work normally and Loco pilot shall follow the existing rules while passing these; and,

(k) the Loco pilot on finding a modified semi-automatic Stop signal in mid-section with 'A' marker extinguished in 'ON' condition, he shall not take his train beyond the said signal unless he receives an authority conveyed or transmitted on secured means of communication by Station Master on duty of the station ahead in accordance with special instructions, or

In case, he is unable to contact the Station Master of block station in advance, he shall pass the signal at 'ON' after waiting for five minutes at the signal, proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction, at a speed not exceeding

ten kilometre per hour upto the next automatic signal and act as per aspect of that signal.

Provided further that where position of the trains in front can be verified through Train Monitoring System, the Controller can also authorise the Loco pilot to proceed upto the Home signal.

(3) in case of double line the last Stop signal shall not be taken 'OFF' for a train unless the line is clear upto an adequate distance of one hundred twenty meters beyond the next Automatic Stop signal, or when the next Stop signal is a manual or semi-automatic Stop signal for an adequate distance of not less than one hundred eighty meters beyond it.

106. Equipment of fixed signals on double line in Automatic Block territory. - (1) the equipment of signals at a station in each direction, shall be a Home and a Starter.

(2) The equipment of signals in the block section between two block stations may when required have one or more automatic or semi-automatic Stop signals; out of which one may be a modified semi-automatic Stop signal;

(3) In addition, such other fixed signals and boards as may be necessary for the safe working of trains may be provided.

(4) Where under special instructions, when one of the automatic or semi-automatic Stop signal in mid-section between two block stations has been modified to work as modified semi-automatic Stop signal, it shall be provided and worked in accordance with clause (2) of the rule 105.

IndiaCode

B - Rules applicable to Single Line

107 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, axle counters or any other similar approved device;

(b) the direction of the traffic shall be established only after Line Clear has been obtained and the controlling lever or switch or button operated to the required position;

(c) a train shall be started from one block station to the other block station in advance only after the direction of traffic has been established;

(d) line clear shall not be given by a block station unless the line is clear not only upto the first Stop signal but also for an adequate distance of one hundred eighty meters 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' aspect unless the line is clear upto 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 not less than one hundred eighty meters beyond it; and

(g) all Stop signals against the direction of traffic shall be at 'ON'.

(2) Where under special instructions, when one of the automatic or semi-automatic Stop signal in mid-section between two block stations has been modified to work as modified semi-automatic Stop signal, it shall be worked in accordance with rule clause (2) of the rule 105 , except that adequate distances referred to therein shall be not less than one hundred eighty meters.

108. Equipment of fixed signals at stations on single line in Automatic Block territory.-

(1) The minimum equipment of signals at a station for each direction, shall be a manually operated Home, a manually operated starter signal for each running line, and a manually operated advanced starter where more than one running line exists.

(2) The equipment of signals in the block section between two block stations for each direction shall be, an automatic Stop signal in rear of Home signal of the station and when required, one or more automatic Stop or semi-automatic Stop signals; out of which one may be a modified semi-automatic Stop signal; Under special instructions the Automatic Stop signal may be dispensed with if the distance between last Stop and first Stop signals is less than one thousand meters.

(3) In addition, such other fixed signals and boards as may be necessary for the safe working of trains may be provided.

(4) Where under special instructions, when one of the automatic or semi-automatic Stop signal in mid-section between two block stations has been modified to work as modified semi-automatic Stop signal, it shall be provided and worked in accordance with sub-rule (2) of the rule 105, except that adequate distance referred to in sub-clause (c) of sub-rule (2) of the rule 105 shall be one hundred eighty meters instead of one hundred twenty meters given therein.

IndiaCode

109. Conditions for taking 'OFF' manual Stop signal or semi-automatic Stop signal.- (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 not less than one hundred twenty meters beyond it.

(2) Last Stop signal – in case of single line, 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 a manual or working as manual Stop signal for an adequate distance of not less than one hundred eighty meters beyond it,

(3) The adequate distance referred to in sub-rules (1) of the rule 109 may be reduced at terminal stations subject to speed restrictions as prescribed by special instructions.

110. Railway servant in charge of working trains on single line.- (1) Except where centralised traffic control is in operation, the Station Master on duty 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) of the rule 110 below.

(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 on duty during emergency or as prescribed under special instructions; when such emergency control is transferred, the Station Master on duty shall be the railway servant 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) of the rule 110.

C-Rules applicable to multiple lines and twin single line

111. Rules applicable to multiple lines and twin single lines.- Rules applicable for double line or single line shall be applicable to multiple and twin single lines depending upon the number of lines and shall be specified in the station working rule; such sections shall be specified in the working time table in force.

D-Rules applicable to double or multiple or single and twin single line

112. Train to run through in automatic mode via the main line.- Running through of trains via the main line may be permitted when the semi-automatic main line home, starter and Advanced starter are worked in automatic mode with 'A' marker lit and the process of taking 'off' Home, Starter, and Advanced Starter Stop signal need not be repeated for every train; provided other

conditions for them to attain "OFF" aspect are fulfilled and subject to rules for obstruction prescribed by these rules.

113. Duties of Loco pilot when an Automatic Stop signal is to be pass 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 the rear of the signal;

(2) If after stopping and waiting for one minute, if the signal continues to remain at 'ON', he shall proceed ahead, as far as the line is clear, towards the next automatic Stop signal in advance exercising great caution so as to stop short of any obstruction.

(3) Where owing to the curvature of the line, fog, rain or dust storm, locomotive 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 ten kilometer per hour.

(4) The Loco pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the next Stop signal and even if it is 'OFF' act upon its indication only after he has reached it.

114 Reporting of an Automatic Stop signal when showing no light or is repeatedly changing its aspects from green or yellow to red or vice-versa or is flickering.- (1) When the Loco pilot passes an Automatic Stop signal at 'ON' he shall inform the fact to the Station Master of the next station through approved means of communication. In case, he had been authorised by the Station Master on duty of the station ahead or the Controller in terms of sub-rule (k) of the rule 105 to pass the defective signal, he need not report again. In addition the Loco pilot shall make entries in Signal Failure Register at the time of signing off.

(2) On receipt of information of a defective Automatic Stop signal, the Station Master on duty or the controller who had authorised the Loco pilot to pass a defective signal shall record the defect in the Signal Failure Register and advise the Signal Inspector concerned to rectify the defect.

115. Working of trains on centralised traffic control territory on double or single or twin single line.- On a section where centralised traffic control is in operation, the working of trains shall be governed by the special instructions.

116. Protection of a train stopped in an Automatic block signalling section.-When a train is stopped in automatic block signalling section and if for some reason the train is unable to proceed on account of accident, failure or obstruction, the Loco pilot shall protect his train and when required the adjacent lines in accordance with rule 223.

117. Working of trains in established direction during prolonged failure of automatic signalling between adjacent block stations.- (1) When a failure of Automatic signalling between two adjacent stations is likely to last for some time or cause serious delay, trains shall be worked, in accordance with rule 218.

IndiaCode

(2) Before suspending the automatic system of working the Station Master at either end shall confirm that the last train in the section has cleared and arrived complete at other end and the section is clear of any other obstruction and make an entry to this effect in the Train Signal Register.

(3) None of the manual or semi-automatic departure signal shall be taken 'OFF' instead authority to pass them at 'ON', and a separate authority to pass intermediate automatic signals at 'ON' shall be given to Loco pilot.

(4) At the next station, the train shall be received on proper signals if they are working or else, the Loco pilot shall bring his train to a stand outside the first Stop signal and sound one long whistle or advise the Station Master on duty through approved means of communication. The Loco pilot shall proceed past the first Stop signal which cannot be taken 'off' only when authorised in accordance with rule 211.

(5) As soon as signals are put right, normal working of trains on Automatic Block System may be resumed, after exchanging messages with Private Numbers by the on duty Station Masters concerned, assuring that the section is clear and make an entry to this effect in the Train Signal Register.

(6) All movement of trains and authorities issued shall be recorded in Train Signal Register.

118. Working of trains in wrong direction or Temporary Single line working.- (1) In automatic signalling territory, the trains shall run in the established direction only. The movement of trains against the established direction of the traffic is not permitted. However in case of temporary if it becomes unavoidable to introduce single line working to move trains against the established direction the trains shall be worked, from station to station over the section in accordance with rule 218.

(2) Before commencing movement in wrong direction the Station Master at either end shall confirm that the last train in the section has cleared and arrived complete at other end and the section is clear of any other obstruction and entries made in Train Signal Register.

(3) At the next station, the Loco pilot shall bring his train to a stand outside the first point and sound one long whistle or advise the Station Master on duty through approved means of communication. The Station Master after satisfying himself that all is safe shall arrange to pilot the train to its berthing place.

(4) When the normal working in the established direction is to be resumed, the Station Master at both ends shall first ensure that last of the train sent in wrong direction has arrived complete at next station, assuring that the section is clear under exchange of private number and entries made in Train Signal Register.

(5) All movement of trains and authorities issued shall be recorded in Train Signal Register.

119. Shunting or obstruction. - (1) Obstruction or shunting in station section upto the outer most facing points or Block section limit board in the direction of an approaching train and upto the Advanced starter in the direction of departing train shall be permitted freely, unless forbidden by special instruction, at stations where Home, Starter and advanced starter signal are either manual or semi-automatic Stop signals; and when are kept at 'ON'.

(2) No obstruction or shunting shall be permitted, in the face of an approaching train up to Home signal , unless it has been verified by Station Master through approved means communication that a train has come to stop at the Home signal kept at 'ON'.

(3) When the first Stop signal is taken 'OFF' for reception of a train , shunting or obstruction shall be permitted only on lines which are either isolated or the points and crossings over which the train has to pass are protected by Stop signals or shunt signals.

(4) No obstruction or shunting shall be allowed beyond the station section towards the block section in rear, unless the entire block section is first cleared of all trains and a message is exchanged between the block stations in rear to this effect to block back under exchange of private number.

(5) Obstruction or shunting may be allowed beyond the Advanced starter towards the block section in advance behind a train and the section need not be blocked provided movement of trains beyond respective Starter signals is restricted by switching to manual mode unless already a manual Stop signal and keeping them at 'ON'. The entry of trains into the section shall remain restricted until the obstruction has been removed and in case the obstruction is caused by a repair or maintenance vehicle, it has either returned back or is ordered to move ahead after completion of the work and its Incharge confirming to the Station Master that the line is safe for working of trains through secured means of communication to be followed by a written advice.

120. Despatching of relief engine or accident relief train in automatic signalling territory in the wrong direction during obstruction.- (1) When a relief engine or relief train is required to be dispatched in the wrong direction in an occupied section, it shall be treated as movement on an obstructed line and done in accordance with rule 229.

(2) Before the relief engine is sent, the Loco pilot of the incapacitated train shall be advised by the Station Master of the station from where the relief locomotive is being sent to remain stationary until told to proceed.

121. Pushing back of trains in automatic signalling territory during obstruction. - (1) In case of an emergency such as accident, obstruction or any other failure the trains cannot proceed to station in advance and are required to be pushed back in an automatic signalling territory, if no other train has entered the block section, the Station Master of the block station in rear may authorise the Loco pilot to reverse his train in accordance with the rule 158.

(2) In case when multiple trains are to be backed, the Station Master shall first advise Loco pilots of all the trains stopped behind, and then either a locomotive, if available, or the locomotive of a train which is yet to enter the block section shall be sent light as relief locomotive to pull the rear most train in accordance with rule 229.

When the relief locomotive has been attached to the rear most train, the locomotive of the train being pulled shall be detached and authorised to proceed ahead to pull the next train in front and so on. In case no relief locomotive can be sent, the Loco pilot of the rear most train shall be first authorised to push back his train in accordance with rule the 158, and then if need be its locomotive shall be used to start the relay procedure to pull other trains. Where feasible, two or more trains can be coupled to minimise the number of instances of reverse movement.

(3) The Loco pilot of each subsequent train shall ensure that their trains are reversed in accordance with the rule 158 and a distance of at least about two hundred meters clear of other train is kept.

(4) The movement of train under these rules shall be coordinated by the Controller. The Station Master and the Loco pilot of trains for the purpose of this rule work under order of the Controller.

122. Procedure to pass Semi-Automatic Stop signal at 'ON'. - (1) When a Semi-Automatic Stop signal is worked as an Automatic Stop signal, the provision prescribed under rule 113 shall apply.

(2) When a Semi-Automatic Stop signal is working as a manual Stop signal and it becomes defective, it may be passed according to the procedures prescribed under rule 211 and 212 as the case may be.

(3) When a Loco pilot is authorised to pass a Semi-Automatic Stop signal working in manual mode at 'ON' by taking 'OFF' the Calling-on signal fixed below it, the Station Master on duty and the Loco pilot shall follow additional precautions prescribed in 136.

Provided further that in case of modified semi-automatic Stop signal with 'A' marker extinguished, the Loco pilot shall follow sub clause (k) of sub-rule (2) of the rule 105.

123. Passing a level crossing gate Stop signal having 'A' marker at 'ON' in automatic signalling territory. - If the Loco pilot finds a Level crossing Gate Stop signal at 'ON' in an Automatic signalling territory, -

(1) He shall comply with the provisions of rule 113, if the 'A' marker is illuminated; or

(2) If the 'A' marker light is extinguished, he shall,- (a) sound the prescribed code of whistle to warn the Gateman and bring his train to a stop in rear of the signal; and

(b) if after waiting for one minute or for such lesser time as prescribed under special instructions, if the signal is not taken 'OFF', he shall draw his train ahead cautiously upto the level crossing; and

(c) after ascertaining that the gate is 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 upto the next Stop signal complying with the provisions of rule 113.

124. Passing a Semi-Automatic level crossing gate Stop signal having 'A' as well as 'AG' marker at 'ON' in Automatic Signalling territory.-

(1) The Semi-Automatic level crossing Gate stop signal shall be provided with illuminated 'A' and 'AG' markers.

(2) When a loco pilot finds a semi-automatic level crossing gate signal at 'ON' with illuminated 'A' marker, he shall comply with the provisions contained in rule 113.

(3) When 'AG' marker light is illuminated he shall comply with the provisions of sub-rule (2) of rule 123.

(4) When both 'A' and 'AG' markers lights are extinguished, the loco pilot shall comply with the provisions of rule 211.

IndiaCode

D. BLOCK WORKING

125. Line clear. - The running of every train shall, in its progress from one block station to another, shall be regulated automatically by means of Track circuits or Axle counters and Automatic Stop signals described in rule 105 and 107 and there is no need to take Line Clear under normal conditions.

However, Line Clear shall have to be taken through one of the approved means of communication given in sub-rule (2) of rule 90 for establishing direction in single line, before dispatching a train from a station during suspension of automatic signalling or temporary single line working, or in any other situation that may be prescribed by special instruction; Message shall also be exchanged for shunting or obstruction in the block section.

126. Transmission of signals. - Although taking permission to approach or Line Clear under normal condition is not required in automatic block signalling territory, the timings of departure of every train to the station in advance and arrival of a train to the station in rear, and every other signal when it is required to be exchanged for working of automatic block, and as the occasion may require under these rules, shall be transmitted on the approved means of communication.

127. Train signal register.- The Train signal register referred to in rule 96, shall be maintained at block stations under the Automatic Block Signalling system of working. Every signal received or sent shall be entered in the Train Signal Register immediately after acknowledgement.

128. Train management system.- On sections provided with Train Management System which is capable of displaying exact location of every train, location and aspect of every signal, and Loco pilot of every train is connected with the Control on secured means of communication, such of the duties of Station Master as can be performed centrally by the Controller, shall be governed by special instructions.

129. Provision of communication instruments. - An approved means of communication along with its back up of type as in sub-rule (2) of the rule 90 except clause (a) thereof shall be provided at every station.

130. Certificate of competency- (1) No person shall operate communication instrument, panel or Route relay interlocking or Solid state interlocking or similar such device until he has passed a test in the operation of the same and unless he holds a certificate of competency granted by an authority appointed in this behalf by Dedicated Freight Corridor Railway administration.

(2) The certificate of competency referred to in sub-rule- (1) of rule 130 shall only be valid for a period of three years or such longer period as may be laid down by special instructions.

131. Block back or Block forward-(1) Whenever it is necessary to provide block protection prescribed by these rules or is dictated by itself in the interest of safety of trains and men, Station Master on duty shall block back or block forward the block section under exchange of private number message after confirming from the Station Master at other end that the block section is clear of all trains after tallying the train number of the last train.

(2) All dispatch signals have been put back to 'ON'.

(3) An entry to this effect shall also be made in the Train signal register.

(4) In addition to switching 'ON' of the buzzer alarm where provided, prescribed collars shall be put on the buttons operating the dispatch signals.

132. Authority for shunting or obstruction in block section. - While permitting shunting or obstruction in block section, the Loco pilot shall be given an authority for shunting in accordance with rule 103.

IndiaCode

CHAPTER VII

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

133. Responsibility of the Station Master for working.-(1) The Station Master besides being personally responsible for duties assigned to him under these rules or by any special instruction shall also be responsible, in his supervisory capacity, for, -

(a) efficient discharge of the duties devolving upon the railway servants employed, either permanently or temporarily, under his orders at the station or within the station limits;
(b) maintaining discipline at his station and shall promptly report all cases of neglect of duty to his superiors without delay; and
(c) ensure that he and the railway servants appointed at his station undergo training as prescribed and are in possession of competency certificate required to perform their duties.

(2) A railway servant employed under his orders shall be subject to his authority and direction in the working of the station.

(3) The Station Master shall also see and responsible for,-

(a) supply of copy of authorised translation of general rules to every railway servant subordinate to him who should be supplied with a copy in terms of sub-rule (c) of the rule 3;
(b) supply of subsidiary rules and station working rules applicable to the station and its distribution to the concerned cabins, level crossings;
(c) distribution or exhibition of working time table in force together with all correction slips, and appendices, if any, other instructions and notices having references to the working of the lines;
(d) preparation and maintenance of books and returns and its regular submission by the staff concerned;
(e) preservation of records of documents and returns upto the period prescribed by special instructions;
(f) keeping adequate supply of authorised printed forms;
(g) all messages despatched in connection with the working of trains, written authority to proceed, shall be prepared in prescribed forms and in ink, signed and stamped by the railway servant authorised to despatch or issue the same, such message or written authority to proceed shall not be prepared and signed in advance.

(4). The Station Master incharge of the station shall inspect his station periodically so as to cover all aspects of station working during a month and inspection shall include aspects of train working, safety and other amenities and facilities if any. The inspection shall be carried out keeping in mind that the working of the station is carried out strictly in accordance with the rules and regulation in force and the competency certificate of staff wherever relevant are valid.

IndiaCode

(5) The Station Master shall check that all equipments provided to him or made available in his office for facilitating train working and safety and which are relied upon by these rules are in proper working order, and they are kept neat and clean, and shall immediately report all defects there into the proper authority.

134. Responsibility of Station Master regarding points, signals and other equipment- The Station Master shall ensure.-(1) (a) that he is thoroughly acquainted with the duties of railway servants employed for train working in regard to operation of block instruments, panels, points, signals, other signalling equipment or systems, and traction installation, at his station and shall satisfy himself that they perform their duties correctly;

(b) that he maintains an effective supervision over such railway servants (where provided) and frequently supervises and inspect their working; and

(c) that they have undergone the requisite training, possess the requisite competency certificate and are allowed to work independently only after signing on the assurance register after picking up or absence lasting more than thirty consecutive days or more that they have understood their duties, working rules, including station working rules.

(2) That points, signals, level crossing gates other signalling equipments or systems, and traction installation within the station limit and that the whole machinery of his station are in proper working order and are being regularly maintained by the concerned railway servant. He shall immediately report all defects therein to the railway servant responsible for maintenance, control and concerned officials.

(3) That no railway servant other than the Station Master or a competent railway servant appointed in this behalf shall ask for or give line clear, or authority to proceed.

(4) That the prescribed equipments are kept neat and clean and readily available at the station and maintained in good working order.

135. Access to and operation of equipment.- Only authorised railway servant and no other shall be permitted to have access to or operate signals, points, electrical block instruments or any other device or instrument, or communication equipments or overhead equipment fittings or any other appliances connected with working of the train, and railway generally.

136. Reception of train on an obstructed line. - (1) (a) reception of a train at a station shall normally be done on a signalled line which is clear of any obstruction;

(b) in case of emergency when a train is to be received on an obstructed line the Station Master on duty shall, -

(i) ensure that the signals controlling the reception of the train are kept at 'ON'; and

(ii) 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 halt 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 to pass the Stop signal at 'ON' in written authority in Form 5.

(3) The Loco pilot shall enter the obstructed line at speed not exceeding fifteen kilometre per hour and keep his train well under control so as to be able to stop short of any obstruction or on being shown a hand danger signal.

(4) A Stop hand signal shall be exhibited by a competent railway servant assigned by Station Master at a distance of about forty five meters from the point of obstruction to indicate to the Loco pilot as to where the train shall necessarily be brought to a stand, and hand piloted beyond that point if so intended.

137. Reception of a train on a non-signalled line.- (1) In case in an emergency or under special instruction if a train is to be received to a non-signalled line, the Station Master shall, -

(a) ensure that the train is first brought to a stand at the first Stop signal ;

(b) ensure that the line on which it is intended to receive the train is clear upto the place at which the train is required to come to a stand;

(c) ensure that all the points over which the train has to pass are correctly set and the facing points locked; and

(d) authorise the Loco pilot to pass the Stop signal at 'ON in written authority in Form 6, and also advise the Loco pilot, that his train is being received on a non–signalled line;

(e) ensure that, in case Stop boards are not provided on the non-signalled line on which the train is to be received, a competent railway servant is deputed to show hand signals from the first facing point taking off on to the non-signalled line in order to ensure that the rear of the train stands clear of the fouling mark.

(2) The Loco pilot, while entering a non-signalled line, shall proceed cautiously at a speed not exceeding fifteen kilometre per hour and be prepared to stop short of any obstruction and stop his train short of Stop Board of the line on which his train is being received, or before the fouling mark, if no Stop board is provided and exchange signals with the railway servant deputed behind in accordance with clause (e) of sub-clause (1) of the rule 137.

(3) Placing of Stop Boards on non-signalled lines,- (a) Stop Board bearing legend 'STOP' written in white on a red background shall be provided on all non-running lines or lines of a non-interlocked yards such that it is placed clear of the Fouling Mark. Further, the Clear Standing Length in meters shall be written at the bottom of the board below the legend 'STOP';

(b) Loco pilot of a train on being received on a non-signalled line shall stop short of the Stop board and shall not proceed beyond unless authorised in the manner prescribed in these rules.

138. Departure of a train from a non-signalled line or a line provided with a common departure signal. – (1) (a) Departure of a train shall normally be done from a signalled line having a starter signal;

(b) In case it is needed to depart a train from a non-signalled line or a line provided with a common last Stop signal, the Loco pilot shall be given an authority to start either on a secured message or in written authority in Form 7, in addition to the authority to proceed under the system of working.

(2) The permission to start and to proceed referred to in clause (b) of sub-rule (1) of the rule 138 shall not be given unless all the points for the departure of the train have been correctly set and the facing points locked.

139. Control of shunting of trains and vehicles.- (1) Shunting of trains or vehicles shall be supervised by Station Master or yard Master on duty, and carried out only on such lines, at such times, and in a manner, that it does not involve any danger.

(2) Shunting operations shall be controlled by either fixed shunt signals, or hand signals or verbal instructions given on the approved means of communication.

(3) Whenever coupling or uncoupling of vehicles or locomotives is involved, or where it becomes essential to use hand signals to guide Loco pilot the shunting operation shall be controlled either by appointed shunting staff where available or by the Assistant Loco pilot of the train to guide the Loco pilot.

(4) The Loco pilot shall not, however, depend entirely on signals verbal direction and shall always be vigilant and cautious.

(5) The speed during shunting operations shall not exceed fifteen kilometer per hour unless otherwise authorised by special instructions.

(6) Permission before entering on or crossing a running line, - No Loco pilot shall take his locomotive on or across any running line until he has satisfied himself that all the correct signals have been taken 'OFF' and Hand signals are being shown wherever prescribed.

140. 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.

141. Shunting on gradients.- (1) When shunting is being performed on a gradient the railway servant in charge of the shunting shall ensure that sufficient number of brakes are used to secure vehicles detached from the train as provided for in rule 147 and that all precautions.

(2) Shunting on a gradient as mentioned in sub-rule (1) above at a station may be prohibited or restricted in the station working rules if necessary in view of local conditions.

142. Loose shunting.- (1) The vehicles stencilled or labelled 'Not to be loose shunted', or such other vehicles or any vehicle when loaded with certain commodities specified under special instructions shall not be loose shunted or hump-shunted nor shall other vehicles be loose shunted against them. The list of such vehicles and commodities shall be specified from time to time under special instructions.

(2) No vehicle may be loose shunted unless it is provided with an efficient hand brake or is attached to a vehicle fitted with an efficient brake, and until a competent railway servant is available to apply brakes when necessary and to avoid dashing with force against other vehicles.

(3) Loose shunting shall not be permitted on running lines or on a line which leads to a running line.

(4) Loose shunting of vehicles shall not be permitted on lines if the gradient is one in four hundred or steeper, and during bad weather impairing visibility.

IndiaCode

143. Fly shunting of vehicles.- Fly shunting to send loosely shunted vehicle or group of vehicles, one after another, to place them on different lines by reversing the points after passage of the leading vehicle or group of vehicles for next vehicle or group of vehicles to get diverted on other line shall be permitted at a station only if specifically allowed under special instructions, and where permitted it shall not commence unless the person responsible for shunting has taken adequate measures and precautions so as to avoid vehicles dashing with force against each other un-necessarily, and ensures that shunting does not cause vehicles to escape resulting in infringement to other movement which is likely to take place or is taking place, or endangering of life or property in any manner.

144. Train operation and shunting at stations under centralised traffic Control.- (1) No train operation and shunting shall be performed at a station under centralised traffic control without the permission of the centralised traffic control Operator or when centralised traffic control is not in operation, without the permission of the Station Master.

(2) For the purpose of train operation and 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 train operation and shunting at the station of that part on the station for which the local control has been made over to him in the manner prescribed under special instructions.

145. No obstruction on a running line without the permission of Station Master on duty.- (1) Under no circumstances and in what so ever manner, no railway servant shall cause fouling or obstruction of a running line without obtaining the prior permission of the Station Master on duty 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 out and the necessary signals are kept at 'ON' until the obstruction is removed.

(2) When it be necessary to detach a vehicle from a train and leave it standing on the running line Station Master on duty shall secure the vehicle as prescribed under rule 147 and take such additional precautions as may have been prescribed in Station Working Rules; he shall also place or use stop callers on relevant buttons of point and signals that leads to the obstructed line and advise the control to make arrangement to expeditious removal of the vehicle obstructing the running line. He shall also switch on the intermittent buzzer wherever provided on the panel to remind him of the obstruction. The controller shall ensure that no running line at any station under his jurisdiction remain obstructed for a long time for want of loco or other aids and assistances which the Station Master has asked for.

(3) 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.

IndiaCode

146. Drawing of a train to an advanced position.- (1) A train waiting for an authority to proceed under absolute block system of working shall not be allowed to draw out up to an Advanced Starter for despatch, except where track circuit, axle counter or a similar such device has been provided between the Starter and Advanced 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 the station section itself.

147. Securing of vehicles at stations.- (1) The Station Masters shall ensure that each vehicle standing at their stations are so placed and secured that they do not and cannot obstruct other lines in the manner specified below,-

(a) vehicles shall be coupled together and hand brakes applied; or

(b) if brakes cannot be tightened, the vehicles shall be secured with safety chains fastened to the rail and padlocked and the sprags or wooden wedges or skids shall also be used to prevent rolling down of vehicles.

(2) As far as possible, such vehicles shall be stabled on lines that are isolated from the running lines.

(3) Whenever one or more vehicles are detached from a train,- (a) before the locomotive of the train is detached to shunt the vehicle, the competent railway servant provided for shunting, or in his absence the Assistant Loco pilot of the locomotive shall ensure that brakes of the portion of the train being left behind is adequately secured against any movement which may obstruct the adjacent line;

(b) before uncoupling the vehicles being stabled it shall be ensured that they have been secured as in sub-rule (1) of the rule 147;

(c) when detached vehicles are kept on a running line, the Station Master shall further ensure that the points leading to the line are set and locked against the line and stop callers are used to prevent operation of buttons associated with points and signals that lead to the obstructed line.

(4) In case of stabling of full load,-

(a) a minimum of six wagons at each end, in a load of upto sixty vehicles, shall be secured by either applying hand brakes by assistant Loco pilot or secured with at least two safety chains one at either end fastened to the rail and padlocked by the Station Master. Further at least four sprags or wooden wedges be used, two each below the outermost pair of wheels. In case the load exceeds sixty vehicles it shall be treated as two separate loads;

(b) the vehicles of stabled load shall be coupled together. In case, the stabled load has to be split for any reason and also in case of a long haul train each split part shall be treated as a separate load for the purpose of securing;

(c) when stabled on a running line, action as in sub-rule (2) (c) shall also be taken and remarks made in train signal register in red ink to the effect that is blocked.

(d) a full train shall not be stabled on a running line having gradient more than one in four hundred; and

(e) in case of stabling of train with locomotive attached or stabling of light engine before shutting down the locomotive, the Loco pilot shall additionally ensure that every given brake, including hand brake and parking brake have been applied, and locomotive secured with wooden wedges.

(5) In case a train is stalled in block section besides protecting the train in terms of rules 223, the vehicles shall also be secured when either the locomotive is to be detached or being shut down or a portion of the train is left behind or the continuity of brake has been affected due to accident.

148. Leaving vehicle in siding outside station limit. - No railway servant shall leave any vehicle in a siding outside station limit, unless the vehicle is clear off all running lines and unless protection through assured isolation is provided by the interlocking.

149. Station working rules.- In addition to the General Rules and Subsidiary rules, each station shall be provided with Station working rules applicable to that station issued under special instructions. It shall give complete description of train operation in normal as well as in abnormal condition as per the lay out and signalling equipment of the station. The Station working rules must invariably be updated immediately in case of any changes in the lay out or signalling equipment or introduction of any innovation or device to facilitate train operation or

to ensure safety. Each page of the Station working rules must be numbered along with Station code. Each page should be initialled and last page signed in full by designated Operating and Signalling officials, affixing their designation, appointed in this behalf by the authorised officer of dedicated freight corridor railway.

CHAPTER VIII
WORKING OF TRAINS GENERALLY

150. Standard time. - (1) The working of trains between stations shall be regulated by the Indian standard time.

(2) Every work place and railway servant on whom any responsibility is given under these rules, shall ensure that clocks and watches are always kept synchronized with the Indian standard time.

151. Time of attendance for train crew. - Every member of the train crew shall be in attendance for duty at such place and at such time as may be prescribed by special instructions.

152. 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 be run on each line shall be prescribed by special instructions.

153. Supply of working time table and Schedule of Standard Dimensions. - (1) A copy of the working time table in force shall be supplied to each station, every member of train crew, inspector of electrical way or works, inspector of permanent 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 schedule of standard dimensions for the time being in force shall be supplied to each inspector of electrical way or works, inspector of permanent way or works, signal Inspector, and train examiner.

B - Speed of Trains

154. Limits of speed generally. - (1) (a) every train shall run on each section of the railway within the limits of speed sanctioned for that section by special instructions;

(b) the maximum speed sanctioned, permanent speed restrictions, booked speed of scheduled freight trains, and maximum permissible speeds of rolling stock in use over a section shall be shown in the working time table; and

(c) all locos work on dedicated freight corridor network will have working speedometer. The loco pilot shall observe the sanctioned sectional speed and the maximum permissible speed of his train whichever is lesser, when all speedometers in the driving cab become defective en-route, the loco pilot shall estimate the speed of his train with the help of his watch, kilometre posts and inter-station running time given in the working time table. The loco pilot should not exceed ninety per cent of maximum permissible speed in case speedometer is defective.

(2) The Loco pilot shall never exceed the maximum permissible speed, regulate and control the speed of his train according to the working time table so as to avoid excessive speed or loss of time, and observe all permanent, and temporary speed restrictions.

(3) When a train is to be stopped or speed restricted due to line being under repair or because of obstruction, action by Loco pilot and the railway servant responsible for protecting obstruction or undertaking repairs shall be taken as specified in rule 242.

155. Caution Order.- (1) Whenever, in consequence of the line being under repair or for any other reason, or special precautions are necessary on a portion of a line, a caution order in Form 8 detailing the kilometers between which such precautions are necessary, the reason for taking such precautions, and the speed at which a train shall travel, shall be handed over 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) The provisions of sub-rule (1) of the rule 155 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, or included in the working time table as permanent speed restrictions.

(3) Method of notifying imposition and cancellation of Caution Order.-(a) When a competent railway servant finds it necessary to impose special precautions as in sub-rule(1) of the rule 155, he shall, unless he is the Station Master himself, advise in writing through numbered message to the Station Master on duty of the block station controlling entry into the concerned block section, detailing therein the kilometers between which such precautions are necessary, the reason for taking such precautions, the speed at which a train shall travel and any other information required as necessary;

Provided that the provision of written advice for imposing special precautions during emergency can be dispensed with if means of secured communication are provided between the Station Master and the said railway servant in accordance with special instructions, and written advice may follow.

(b) When a competent railway servant finds it necessary to cancel special precautions imposed earlier he shall advise in writing through a numbered message to the Station Master on duty of the block station controlling entry into the concerned block section, referring to his earlier message.

Provided that for early resumption of normal working, the written advice for cancellation of special precautions may follow and advice given on means of secured communication in accordance with special instructions.

(4) Duty of Station Master for imposition of Caution Order,-

(a) on receipt of information for imposition of special precautions, the Station Master on duty receiving such information shall immediately inform the Station Master on duty at the other end of the affected block section, and both of them shall stop the very next train to issue caution order. They shall continue to issue caution order to all subsequent trains until confirmed by the Controller that caution order to the Loco pilots of the trains thereafter have been issued by the notice station; and

(b) after informing the Station Master of the block station at other end, the Station Master on duty receiving such information shall also inform the Station Master on duty of the notice station on approved means of communication and to the Controller or the centralised traffic control Operator under exchange of Private Number.

(5) Duty of Station Master for cancellation of Caution Order, - The Station Master on duty on receiving advice for cancellation of special precaution, shall advise this fact to all those functionaries who had been earlier advised in terms of sub-rule (4) of the rule 155 above, and after issue of advice regarding cancellation of caution order, the Station Master shall discontinue the issuing of the Caution order.

(6) Duty of the Station Master of notice station regarding issue of Caution Order, - On receipt of advice for issue of Caution Order, the Station Master of the notice station shall acknowledge the same and not allow any train which has to pass through the affected block section, to leave his station, from that point onwards, unless he has issued a Caution Order. He shall also give particulars of the first train to which the Caution Order has been issued to the Station Master on duty of the station in rear of site of restriction. In case of there being no caution, the notice station shall still issue a caution order depicting 'NIL 'in Form 9.

(7) Duty of the Station Master of the station from where a train is to start regarding issue of Caution Order, - In case of a train originating from a station which is not a notice station, the Station Master shall consult the Controller or the centralised traffic control Operator or the Station Master of the notice station in rear and issue Caution Order upto the notice station in advance. In case of single line the details of special precautions to be imposed can be had from the notice station in advance also.

(8) Change of train crew en route,- In case of change of train crew en-route, the Loco pilot taking over charge shall take over all Caution Orders relating to his train to acquaint himself of the conditions of the line giving due acknowledgement to the Loco pilot who is being relieved.

(9) Description and Preparation of Caution Order, - (a) the caution order referred to in sub-rule (1) of the rule 155 shall be prepared on white paper in blue or black ink or typed or made out on computers with the words "CAUTION ORDER" written on top of the form in bold letters of appropriate font size to draw attention distinctly and signed in full with station stamp;

(b) all forms should be serially numbered, machine printed or assigned by computer;

(c) caution Order shall be prepared in two foils–one each for the Loco pilot and station record;

(d) entries shall not be made on the back of the caution order, if more than one Caution Order form or page is used, pages shall be serially numbered;

(e) it shall specify the kilometerage and the station at which or stations between which caution is required to be observed, the reason thereof and the speed at which the train will travel on the restricted zone. Full station name and its code shall be used instead of code alone;

(f) wherever speed restrictions are required to be observed at two or more locations, the kilometrage of all such locations shall be indicated in geographical order in relation to the direction of movement, and serially numbered;

(g) in case of any error in printing or overwriting, a fresh one shall be prepared.

(10) Delivery of caution order, - (a) the caution order shall be delivered to the loco pilot of the train by the station master on duty through a competent railway servant deputed by him and the signatures of loco pilot shall be obtained on each page the record foil in token of their having received a legible copy of the caution order;

Provided, in case where details of the caution order can be displayed as text in front of the Loco pilot in his driving cab, and updated through electronic media from a centralised office, the responsibility of the Station Master as stipulated in this rule shall lie with the designated official on duty in the centralised office.

Provided further that such a system shall not only facilitate delivery of caution order but also capture acknowledgement by the Loco pilot at the time of taking over the charge and subsequently at the time of each updation;

(b) except in case of distributed power formation where all the locomotives are driven from one single cab of the leading locomotive, where there are more than one working locomotive manned by different Loco pilot, the Caution Order shall be given to each of them and their signatures shall be obtained.

(11) 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, in the caution order register and on every Monday he will bring forward in geographical order in relation to the direction of movement, the caution order presently applicable; and

(b) similar records shall be kept at other places namely control offices, crew booking offices, also where information in this regard is received.

(12) Preservation of Caution Orders, - Record foils of the caution order shall be preserved for a period as prescribed under special instructions.

156. The Limits of speed over facing points. - (1) The speed of trains over non- interlocked facing points, turn-out and cross-overs shall not exceed fifteen kilometers per hour.

(2) The speed over interlocked turn-outs and cross overs shall not exceed fifty kilometers per hour unless a higher limit is prescribed for special type of cross over and turn-outs in accordance with special instructions.

IndiaCode

(3) A train may run over interlocked facing points on a straight road at such speeds as may be permitted by standard of interlocking.

157. Limits of speed while running through stations. - (1) No train shall run through via the main line in an interlocked station at a speed exceeding fifty kilometers per hour , unless the line is isolated from other lines by setting of points or other approved means, and inter-locking is such as to maintain this condition during the passage of the train.

(2) In every case in which trains are permitted to run through, on a non- isolated line, all shunting on adjoining line shall be stopped. Further no vehicle un-attached to a loco motive are which is not properly secure in accordance with the rule 147 shall be kept standing on a connected line which is not isolated from the line on which the train is run through.

158. Locomotive pushing. - (1) No locomotive or self-propelled vehicle shall push any train outside station limit except with special instructions and at a speed not exceeding twenty five kilometers per hour.

Provided that this sub-rule shall not be applied to a train, the leading vehicle of which is equipped with driving apparatus and which may be operated under special instructions.

Provided further that this sub-rule shall not apply to a locomotive assisting in the rear of a train, which may be permitted under special instructions to run without being coupled.

Provided also that no train which is not equipped with continuous brake shall be pushed outside station limit except in case of emergency.
Provided further that a 'patrol 'or 'search light' special with one or more vehicles in the front, may be permitted to run at a maximum speed of forty kilometre per hour.

(2) When the movement of train with engine pushing is undertaken either during night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, the leading vehicle shall be equipped with the prescribed light and marker lights.

(3) When locomotive is pushing the load and is the rear most, it shall carry a tail lamp or tail board or its equivalent.

(4) If for some reason a train is required to be pushed back to return to the station in the rear under its own power,-

(i) the pilot will first seek the permission from the Station Master on the approved means of communication, and the Station Master shall permit reversal only after ensuring that there is no obstruction behind the affected train in the block section;

(ii) the loco pilot shall reverse his train at a speed not exceeding twenty five kilometre per hour in clear visibility and as far as possible, stop at a place where the last vehicle, is approximately around the location of the first Stop signal of the opposite

direction in double line or first Stop signal of the same direction in single line in case of absolute block system, or the first semi-automatic or manual signal either of the opposite directions or of the same direction in case of automatic block section. Further, the train shall be piloted into the station guided by the hand signal shown by the authorised staff;

(iii) station master shall arrange to hand signal the train from the location it has stopped as given in clause (ii) above;

(iv) (a) as far as possible, the Loco pilot shall be regularly guided by the person deputed to hand signal through the approved means of communication, the position of the rear most vehicle and condition of level crossing or any other obstruction behind, if any; and

(b) in case of poor visibility conditions the Assistant Loco pilot shall hand pilot the train on foot up to the point at which the station staff has been deputed as in clause (iii) at a speed not exceeding eight kilometre per hour.

(v) The Loco pilot shall make frequent use of locomotive whistle as a warning to the road traffic while approaching and passing across the level crossing. Assistant Loco pilot shall keep a sharp look-out in the rear and take measures to stop the train, if circumstances so warrant. Approved means of communication shall be used by the Loco pilot and the station master to keep informing each other the location of the train.

IndiaCode

C - Equipment of Trains and Train Crew

159. "Railway Emergency Alert" Alarm.- No train shall be worked without having Mobile Radio of mobile train radio communication system either installed in loco cab or available with loco pilot for initiating and receiving Railway Emergency Call, except in case of any emergency in accordance with special instructions.

160. End of Train telemetry. - (1) No train shall be worked without a communication display unit in the driving cab of the locomotive and a sense and brake unit of end of train telemetry system mounted on the rear coupler of the rear most vehicle, except in case of emergency in accordance with special instructions.

(2) In order to indicate to the staff that the train is complete, the last vehicle, shall be distinguished by the red retro-reflective painted sense and brake unit in the rear having a flashing red lamp which is lit both by day and night.

(3) In order to warn loco pilots of trains approaching from rear on the same or adjoining lines, the sense and brake unit shall also carry an amber flasher light which can be switched 'ON' or 'OFF' by the Loco pilot. Further the amber flasher light shall be of such design that it is automatically switched 'ON' in case of parting of train.

Provided further that the provision of this rule shall not apply to rail cars, or light single or coupled locomotive.

161. Head light, marker lights, flasher lights and speedometer. - (1) A train shall not work at night or in bad weather conditions impairing visibility or in long tunnels, unless the locomotive carries in the front an electric head light of an approved design, two electric white marker lights, one flasher light on top in the front; and two red marker lights in the rear for use during light running.

(2) A locomotive employed exclusively on shunting at stations and yards shall, at night or in bad weather conditions impairing visibility, display such head lights as are prescribed by the special instructions and exhibit two red marker lights in front and in rear.

(3) The electric head light 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; and

(c) On such other occasions as may be prescribed by special instructions.

(4) In case the electric head light fails enroute or a train has to be worked without headlight in an emergency, the locomotive shall display two electric white marker lights referred to in sub- rule (1) of the rule 161 pointing in the direction of movement and the train shall run at a speed not exceeding fifty kilometre per hour or severest speed restriction imposed in the section whichever is less to reach the location where the problem can either be rectified or a relief locomotive is provided.

(5) Locomotive shall not be turned out from the shed if head Light, marker lights and flasher lights are in defective condition. In case of flasher light is found defective enroute the loco pilot shall inform the controller to make arrangement for rectification or arrange a relief locomotive.

In the mean time before reaching the location where the problem can be rectified in case the train is stopped on account of accident or any other cause besides showing danger signals towards the direction from which the train shall be approaching, he shall instead repeatedly switch 'on' or switch 'off', the head light of his locomotive till his train meets first train from opposite direction and also make use of the approved means of communications to warn the Loco pilot of any approaching train.

(6) Locomotive shall not be turned out from the shed if speedometer or recorder are in defective condition. In case of speedometer or recorder becoming defective during run, the Loco pilot should estimate the speed of his train either from the number of posts passed in an interval in electrified territory or otherwise so as not to exceed the ninety per cent of the maximum permissible speed of that section or the train whichever is less.

162. Tail board or tail lamp. - (1) In order to indicate to the staff that a train is complete, the last vehicle, shall be distinguished by affixing to the rear of it,-

(a) a red retro-reflective painted sense and brake unit to the rear of it having a flashing red lamp which is lit both by day and night as given in sub-rule (2) of rule 160; or

(b) (i) by day, a tail board of approved design or a red painted tail lamp of approved design which may be unlit; or

(ii) by night, as well as in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility during day, a flashing red tail lamp of approved design;

(c) Such other device as may be prescribed by special instructions.

(2) Working of trains with a red flag as a last vehicle indicator- except in case of front portion of a parted train, no train shall be worked in the block section without the tail board or tail lamp as prescribed under these rules. In emergencies only, and under special instructions in each case, a red flag may be used in lieu of a tail board or unlit tail lamp.

(3) In case of a locomotive or coupled locomotives running light, they shall have a red flag by day and marker lights lit as red (after covering it with red slides) by night to indicate the last vehicle.

IndiaCode

163. Equipment of Loco pilot or Assistant Loco Pilot.-

(1) Equipment of Loco pilot- Each Loco pilot shall have with him, while on duty with his train, the following equipment, -

(a) a copy of these rules or such portions thereof as have been supplied to him under rule 3

(b) a copy of the working time tables and all correction slips and appendices, if any, in force on that section over which the train is to run;

(c) torch cum tri-colour hand signal lamp (steady white, flashing red and green);

(d) two red flags and one green flag mounted on stick;

(e) unless forming part of the locomotive equipment, mobile radio of mobile train radio communication system ;

(f) a portable amber flasher light;

(g) unless forming part of the locomotive equipment, hand set of secured means of communication network;

(h) one pair of spectacles as spare and one watch;

(i) where required blank forms of "line clear ticket" and "passing of signal at danger" for receiving authority on Secured Means of Communication.

(j) such other articles as may be prescribed by Railway Administration in this behalf.

(2) If any Loco pilot is not in possession of any article mentioned in sub-rule (1) of rule 163, he shall report the fact to his superior who shall make good the deficiency.

(3) Equipments of Assistant Loco pilot - Each Assistant Loco pilot shall have with him, while on duty with his train, the following equipments, -

(a) a copy of these rules or such portions thereof as have been supplied to him under rule 3
(b) a copy of the working time tables and all correction slips and appendices, if any, in force on that section over which the train is to run;

(c) torch cum Tri-colour Hand signal Lamp (steady white, flashing red and green);
(d) two red flags and one green flag mounted on stick;
(e) unless forming part of the locomotive equipment, hand set of Secured Means of Communication network;
(f) one pair of spectacles as spare and one watch;
(g) such other articles as may be prescribed by Railway Administration in this behalf.

(4) If any Assistant Loco pilot is not in possession of any article mentioned in sub-rule (3), he shall report the fact to his superior who shall make good the deficiency.

IndiaCode

164 Locomotive Equipment .- Each Locomotive shall carry - (1) a Cab Radio of mobile train radio communication system
NOTE: Where Cab Radio of mobile train radio communication system is not provided as part of locomotive equipment, an operational radio of mobile train radio communication system shall be provided to the loco pilot.

(2) Fire extinguisher, skids of approved design and such other accessories as may be prescribed by special instructions.

(3) On board safety device as may be prescribed for the section, unless exempted under special instructions.

165. Manning of locomotive in motion .- (1) No locomotive shall be allowed to be in motion on any running line, unless both Loco pilot as also the Assistant Loco pilot are upon it, except when otherwise provided by special instructions.

(2) Subject to the provision of sub-rule (3) of the rule 165, in no circumstances shall a person other than the Loco pilot or a railway servant duly qualified in all respects, drive a locomotive on any running line.

(3) If any of the Loco pilot or assistant Loco pilot becomes incapacitated, the Controller and the Station Master of station in advance shall be informed on the approved means of communication for arranging relief and the train shall be worked by the Loco pilot or duly qualified assistant Loco pilot cautiously upto the next station.

(4) On receipt of information of incapability of either of the train crews to proceed, the relief crew and the medical aid as needed shall be arranged by Controller from the nearest station.

166. Driving a train. - (1) The loco pilot and assistant loco pilot shall acquaint themselves 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.

(2) (a) train shall be invariably driven from the front compartment of the leading locomotive;

(b) in case of the driving apparatus of the front compartment becomes defective the train can be driven from the rear compartment at a restricted speed in accordance with special instructions and a competent railway servant shall travel in the front compartment showing hand signals prescribed under these rules.

(3) (a) no railway servant shall be allowed to drive a train on any part of the running line or work as Loco pilot unless he is duly qualified to drive and holds a valid certificate of competency issued by the competent authority;

(b) the responsibility which shall be accountable for strict implementation of this rule shall be prescribed by the concerned railway administration.

IndiaCode

167. Riding on locomotive. - (a) no railway servant other than loco crew shall be authorised to ride on the locomotive except those who are permitted under special instructions.

(b) no unauthorised person shall manipulate any apparatus unless authorised under special instructions.

168. Working of trains in absence of end of train telemetry. - When it becomes unavoidably necessary to work a train without end of train telemetry it shall be done under special instructions.

169. Working of trains in absence of Amber flasher light in the rear of a train.- When it becomes unavoidably necessary to work a train without a provision of showing amber flasher light in rear it shall be done under special instructions.

Position of Brake van on train,-When a train is being worked with Cab Radio or operational radio but without end of train telemetry, and one brake van shall be attached to the rear of the train for a guard to travel and perform brake van functions, provided that reserved carriages or other vehicles may be placed in rear of such brake van.

170. Working of trains in absence of Cab Radio or Operational radio of mobile train radio communication system. - When it becomes unavoidably necessary to work a train without 'Cab Radio or Operational radio of mobile train radio communication system' it shall be done under special instructions.

Competent railway servant to travel in brake van to work as guard,-

(1) Except when trains are worked with both Cab Radio and Operational radio of mobile train radio communication system and end of train telemetry system, or when either of them is not provided or in emergency, every running train shall be provided with a competent railway servant to work as guard.

(2) The guard of a running train shall travel in the brake-van or hand braked vehicle except,-

(a) in an emergency; or
(b) as permitted under these rules.

(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 instructions.

(4) Equipment of Guard,- (a) when trains are worked with a guard travelling in the brake-van, in addition to the equipment listed in rule 163, he shall also carry,-

(i) a red tail board;
(ii) a red tail lamp,;
(iii) detachable air pressure gauge with adapters;
(iv) an amber flasher light when cab radio or operational radio of mobile train radio communication system is available but not end of train telemetry;
(v) sufficient supply of Detonators when 'Cab Radio or operational radio of mobile train radio communication system' is not available; and
(vi) such other articles as may be prescribed by Railway Administration in this behalf.

(b) if guard is not in possession of any article mentioned in sub-rule (1) of the rule 170, he shall report the fact to his superior who shall make good the deficiency.

(5) The competent railway servant who have correct knowledge of detonators and their use shall only be assigned to work as Guard and he shall keep them ready for immediate use.

171. Couplings. - No vehicle that is not fitted with a coupling or couplings of approved pattern shall be attached to any train.

D - Vehicles and Cranes

172. Cranes. - (1) Attaching of travelling cranes to trains,-

(a) no travelling crane shall be attached to a train until it has been certified by a duly authorised railway servant that it is in proper running order, and with a dummy truck for the jib, if necessary; and should preferably be marshalled next to Locomotive,

(b) the speed of the crane shall be restricted either to sectional speed or maximum permissible speed of that crane whichever is less subject to all permanent and temporary restrictions imposed.

(2) Working of crane on electric traction, - No crane shall be worked on line having electric traction or adjacent to it unless such overhead equipment is made dead and earthed by the overhead equipment staff and all movements of the crane jib shall be carefully controlled so as not to foul the traction overhead equipment overhead equipment; and other precautions taken in accordance with rule 265.

(3) Crane working shall not be commenced or carried out without the prior permission of the station master on duty and unless line or lines that will be obstructed are blocked.

(a) the crane supervisor shall notify the Station Master on duty in writing the nature of the work, the line that will be occupied by the crane and other line or lines that will be obstructed during the period of operation, if any, and time required for the work;

(b) in case of working of crane in station section the lines for which block is taken, shall be treated as deemed ‘obstructions’ for the purpose of taking 'OFF' signals or train working or shunting. The affected line shall be protected by setting the points against such line and Stop plugs placed over the relevant point switches or buttons. Buzzer where provided shall also be switched 'on';

(c) in case of working of crane in Block Section,-

(i) the crane shall be despatched from the station in rear only after blocking back or blocking forward the block section along with necessary authority for shunting or obstruction as in rule 103 and the requisite caution order is given;

(ii) if the work necessitates stopping of trains on any of the adjacent line including Indian Railway line , block for the same shall be asked for by the Supervisor and the affected section shall also be blocked back or blocked forward by the Station Master including Indian Railway station master despatching the crane;

(iii) if the work involves infringement of adjoining line only during operation of the crane when the jib is raised and trains can be passed by stopping operation of the crane, the Supervisor shall arrange to show signals in accordance with rule 242 and Loco pilot of trains proceeding into the section shall be issued caution order by station master at either end of the section;

(d) when a crane is working, the Supervisor in charge shall see that the adjacent lines for which block has not been taken is not infringed at any cost; and

(e) after the crane work is over, the crane supervisor shall issue a memo to the station master on duty including Indian Railway station master to the effect that the work is over and other lines blocked or fouled are clear of obstructions and are safe for the passage of trains.

Provided further that written memo may follow the advice given on secured voice communication where provided for early commencement of train operation on line other than the one occupied by the crane.

(f) normal train working shall be resumed on receipt of this assurance from the supervisor of the crane;

(g) station master on duty shall record such of the events in red ink in the train signal register; and

(h) Railway servant holding a competency certificate issued by the competent authority appointed by Railway administration shall only operate or supervise crane operations.

173. Loading of vehicles. - (1) No wagon shall be so loaded as to exceed the maximum gross load on the axle fixed for the route on which it has to travel across the Dedicated Freight Corridor Railway or Indian Railway lines. In case of route is having varying axle load limits for different sections, least of the permissible axle load shall be chosen or train booked and dispatched via dearer route having uniform axle load limit.

Maximum gross load on the axle for sections of Dedicated Freight Corridor Railway lines shall be fixed by Director, operation and business development and that for the Indian Railway lines shall be fixed under section 72 of the Indian Railway Act 1989, or such varied carrying capacity, as may have been prescribed under sub-section (4) of the said section.

IndiaCode

(2) Except under special instructions, no wagon shall be so loaded as to exceed the maximum moving dimension prescribed for the route on which it has to travel across Dedicated Freight Corridor Railway or Indian Railway lines. In case route is having varying maximum moving dimension limits for different sections least of the permissible maximum moving dimension shall be chosen.

Limits of maximum moving dimension for normal movement as also rules for over dimensional consignments for the sections of Dedicated Freight Corridor Railway lines shall be fixed by Director, operation and business development and that for the Indian Railway lines shall be fixed by Railway Board.

(3) When the length of consignment projects to an unsafe extent beyond the end of wagon on which it is loaded, an additional wagon shall be attached to act as a dummy.

174. Marshalling order and attachment of damaged or defective vehicles. - (1) The station master or yard master where provided shall ensure, that the marshalling of vehicles in the formation of the train conforms to the special instructions prescribed for the purpose.

(2) No derailed vehicle after re-railment or a hot axle vehicle shall be attached unless it has been certified fit to run by a competent train examiner.

Provided that in case of a hot axle detected between stations, the loco pilot, if he considers it safe to do so, may take such vehicle to the next station at a slow speed where such train shall be preferably received on the main line, otherwise stopped at the first stop signal before receiving it on loop line and the vehicle shall be examined and certified before proceeding ahead.

(3) If station master on duty 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 vehicle shall be detached from the train.

(4) Attaching of vehicles outside end of train telemetry,-

(a) any number of vehicles fitted with pressure brake in good working order may be permitted to be attached on the train provided the sense and brake unit of the end of train telemetry is shifted and installed on the rear coupler of the rear-most vehicle;

(b) In case of clearance of a damaged vehicle, not having air pressure brake in working order, or where sense and brake unit cannot be installed on the rear coupler of the rear-most vehicle, only in emergency to clear an occupied running lines, not more than one such vehicle shall be permitted, and that also upto a short distance. In such cases the train shall be treated as running without tail lamp and all measures prescribed in these rules for working of such trains shall be followed.

The controller shall advise all the stations enroute to verify the fouling mark clearance through physical verification whenever required, and complete arrival on the basis of last vehicle number.

Provided that running of a train specially for the purpose of clearing the section of such damaged vehicle not having air pressure in working order shall be done as per special instructions; and

(c) Attaching of vehicles when the train is worked without end of train telemetry shall be governed by special instruction.

IndiaCode

E- Precautions before Starting train

175. Loco pilot to examine notices before starting.- Every loco pilot before starting with a train shall examine the notices issued for his guidance and ascertain there from whether there is anything requiring his special attention on that section of the railway over which he has to work.

176. Examination of train before starting.- (1) No train shall be despatched from a station unless it has a valid brake power certificate to the effect that the train is fit to proceed and has the prescribed brake power, issued by a train examiner except in the circumstances and manner prescribed under sub-rule (2) below.

(2) When newly formed train is to be despatched from a non-train examination station, or the brake power certificate is no more valid in terms of special instructions issued to this effect, the loco pilot of the train may start his train after he is satisfied of continuity and availability of adequate air pressure in the train brake system upto the last vehicle.

Provided further that such a train shall be worked only up to the next train examination station in the direction of movement and train given examination before proceeding ahead.

(3) The loco pilot, shall carefully examine the load of any open wagon and over dimensional consignments which may be attached to the train and if any such load has shifted or requires adjustment, he shall have it secured or the wagon detached from the train.

177. Duties of Loco pilot before commencement of journey.- The loco pilot shall, before the commencement of the journey and after performing any shunting en-route, ensure that,- (a) his locomotive is in proper working order;

(b) a valid brake power certificate of the train is available with him and the train is provided with the prescribed brake power and where end of train telemetry is provided, its console is showing continuity in the train brake system till the last vehicle and the pressure is adequate;

(c) the end of train telemetry system, if installed, is configured correctly and fully functional;

(d) the head light, flasher light and marker lights as prescribed in sub-rule (1) of rule 161 are in good order, and these are kept burning brightly, when required;

(e) in case of a distributed power formation, the control and power apparatus, and brakes of the complete train are in proper working order;

(f) the train carries a last vehicle check device as per rule 162;

(g) that he has received the train consist and other prescribed documents; and length of train endorsed on train consist has been correctly indicated;

(h) cab radio or operational radio of mobile train radio communication system ' is provided to him;

(i) approved or secured voice communication phone alongwith the contact numbers of the station and the controller falling enroute are available;

(j) all working on board safety device are switched on;

(k) the applicable caution order has been received at the originating or notice station; and

(l) generally, as far as he can ascertain, the train is in a state of efficiency for travelling.

178. Examination of single and multiple units including formation of distributed powering of trains by Loco pilot.- When coupling single or multiple units together, the loco pilot shall be responsible for observing that all electrical or pneumatic couplings are properly connected, and after all couplings have been connected, the loco pilot while taking over the complete train shall satisfy himself that the control and power apparatus and brakes of the complete train are in proper working order.

179. Railway servant when assigned to travel with the train under exceptional circumstances.- Railway servant, if any, assigned to travel with the train shall,- (1) obey all the lawful order of

his loco pilot in all particulars and assist him discharge his duties prescribed under these rules besides,

(2) undertaking such additional duties as are assigned to him specifically.

180. Starting of trains.- (1) A loco pilot shall not start his train from a station without the prescribed authority to proceed. Before starting the train, he shall satisfy himself that,-

(a) all correct fixed signals and where necessary, hand signals are given;
(b) the line before him is clear of visible obstruction; and
(c) generally, as far as he can ascertain, all is right for the train to proceed.

(2) The station master shall not give authority to proceed to the loco pilot until he is satisfied that all is right for the train to proceed.

181. Loco pilot to be in-charge of train.- After the locomotive has been attached to a train, and during the journey, the loco pilot shall be in charge of the train in all matters affecting stopping or movement of the train for traffic purpose.

182. Subordination of Loco pilot in station limits.- When a train is within station limits, the loco pilot shall be under the orders of the station master on duty.

183. Assistant Loco pilots to obey Loco pilots.- The assistant loco pilot shall obey all the lawful order of his loco pilot in all particulars and assist him discharge his duties prescribed under these rules.

184. Loco pilot to obey certain order.- After a locomotive has been attached to a train and during the journey, the loco pilot shall obey all orders given to him by the station master on duty or any railway servant acting under special instructions, so far as they do not infringe the safe and proper working of his locomotive.

F- Duties of Staff Working Trains during journey

185. 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.

186. Loco pilot and Assistant Loco pilot to look back.- Whenever and wherever possible, 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 and in case any danger signal is being exhibited by any railway servant.

InuaCode

187. Duties of locomotive crew in respect of signals.- (1) Though the prime responsibility in respect of observing and compliance of signals remains with the loco pilot, the loco pilot and assistant loco pilot shall identify each signal, engineering indicator, neutral zone indicator, for lowering pantograph, whistle board as soon as it becomes visible and shall call out their aspects to each other. Provided that,-

(a) a 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) he shall not, however, trust entirely to signals but always be vigilant and cautious.

(2) The loco pilot, on receiving "railway emergency call" shall immediately stop his train and be guided by signals that he may receive or if no hand signals or amber flasher signals are at once visible to him,-

(a) if it is day and he has clear view of line ahead, proceed very cautiously at such speed as will enable him to stop short of any obstruction;

(b) if it is day and the view of the line is not clear due to curvature etc., or if the visibility is impaired for bad weather, or during night, proceed very cautiously on hand signals given by assistant loco pilot who shall walk ahead of the train for this purpose; and

(c) after proceeding fifteen hundred meters from the location where "railway emergency call" was first heard if he does not sight any amber flashing light, or no hand signals are received, or "railway emergency call" is switched off, he may then resume authorised speed after confirming from the station master of the station ahead that all is well as far as his line is concerned.

(3) If in consequence of fog or storm or 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 two or more engines are attached to a train, the loco pilot of the leading locomotive shall be responsible for the observance of and compliance with the signals and the loco pilot of other locomotive shall watch for and take signals from the loco pilot of the leading locomotive except in case of distributed power formation where the train is driven through a single controlling apparatus in the front locomotive.

(5) (a) if the loco pilot notices that his locomotive explodes a detonator he shall immediately bring his train to a stop, be guided by the signal that he may receive or if no hand signal or other signal are at once visible to him he shall follow the procedure as given in clause (d) to (f) of this sub-rule (5) of the rule 187;

(b) in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility if his locomotive explodes two detonators place about ten meters apart he shall control his train immediately and shall follow the aspect of the fix signal ahead within a distance of two hundred seventy meters;

(c) if his locomotive explodes three detonators about ten meters apart, he shall control his train and move cautiously to stop short of any obstruction and be guided by the

signal that he may receive or if no hand signal or other signal are at once visible to him he shall follow the procedure as given in clause (d) to (f) of this sub-rule (5) of the rule 187;

(d) if it is day and he has clear view of line ahead, proceed very cautiously at such speed as will enable him to stop short of any obstruction;

(e) if it is day and the view of the line is not clear, or if the visibility is impaired on any reason, proceed very cautiously on hand signals given by assistant loco pilot who shall walk ahead of the train for this purpose; and

(f) after proceeding fifteen hundred meters from the place where the explosion occurred, if he does not explode any more detonator or sees no other signal, he may then resume authorised speed, The loco pilot shall report the incident to the controller or the next station.

188. Exchange of 'all right signal' between Loco pilot and Station Master on duty or station staff while a train passes through a station.- (1) Where the secured means of communication between loco pilot and the station master, and video monitoring of passing trains is provided in station master office, the loco pilot of a train while running through a station and station master on duty shall call out to each other that all is right for the train to proceed. The sequence and the manner of calling out shall be in accordance with special instructions. If all is not right, the station master shall advise the loco pilot on same means of communication to stop the train.

(2) Where video monitoring of passing train is not provided, the loco pilot, shall, while running through a station, look out for and acknowledge the 'all right' signals with the station master or such other staff at the station, as may be specified by special instructions, shall give if the train is to proceed in a safe and proper manner. If not, the station master or the other station staff shall immediately inform on secured means of communication and exhibit a stop hand signal on receipt of which, the loco pilot shall take the immediate steps to stop the train.

(3) Action to be taken by station master on duty in case the loco pilot fails to whistle or loco pilot fails to exchange “all-right” signal,-

(a) the station master on duty shall immediately ascertain the cause of not exchanging all right signal from the loco pilot through secured means of communication, in case he is unable to contact the loco pilot, he will advise the Station in advance and to the controller;

(b) the station master on duty in advance on receiving such advice shall take steps, as far as possible, to receive such train on main line and also set the route onwards, stop all other movement via or near the line on which it is being received but reception signal shall not be taken 'OFF' until the cause of not exchanging all right signal from the Loco pilot through approved secured means of communication have been ascertained and in case he is not able to contact the loco pilot, the train shall be declared a runaway train and action taken as advised by the controller.

(4) (a) If station master on duty fails to exchange "all-right" signal the loco pilot shall advise the controller on secured means of communication or to the next station;

(b) on receiving such information the controller shall call the station master on duty of station where all right signal were not exchanged to verify his availability. If the station master on duty does not respond all train movement shall be stopped and emergency procedures shall be invoked as prescribed in these rule.

(5) The all right signal can be exchanged either by loco pilot or assistant loco pilot of a train depending on from which side the ground staff is exhibiting the signal.

(6) While running through a portion of Indian Railway station falling by the side of Dedicated Freight Corridor Railway alignment the loco pilot and the assistant loco pilot shall exercise great vigil and whistle to warn against unauthorised crossing of the track.

189. Loco pilot to keep a good look out.- When train is being worked with end of train telemetry, during the journey including before starting at stations or en-route, the loco pilot shall (1) Keep a good look-out and satisfy himself from time to time that the end of train telemetry on his train is in position and that the train is complete in every respect.

(2) When passing by manned level crossing gate or railway staff working on track, loco pilot or assistant loco pilot look back to see if any signal is being given by them, to indicate that something is wrong with the train.

190. Trains held up at first Stop signal.- (1) In case the train is held up outside first Stop signal without any apparent reason for more than five minutes, the loco pilot shall sound the prescribed whistle intermittently. If the signals are still not taken "OFF" he shall call the station master on approved means of communication. If the station master does not respond, he shall depute the assistant loco pilot (except in case of trains worked with single loco pilot) to proceed to the station to warn the station master.

(2) If the station master on duty on becoming aware of the waiting train shall take action as is appropriate for reception of train or ask the loco pilot to wait. In case of failure of the signal, he shall authorise the loco pilot to pass the stop signal at danger by one of the permitted means in accordance with the rule 211 provided all other conditions of reception of the train are fulfilled.

191. Loco pilot not to detach locomotive from train.- Loco pilot shall not detach his locomotive from a running train unless permitted by station master of station in advance and as provided for in these rules.

192. Sounding of locomotive whistle.- (1) Except under special instructions, the loco pilot shall always sound the whistle of the locomotive according to the prescribed code of whistle or the following circumstances, namely,-

(a) before putting a locomotive in motion;

(b) when entering a tunnel;
(c) when approaching a manned or unmanned level crossing; and
(d) at such other times and places as may be prescribed by special instructions.

(2) locomotive whistle code shall be as under,-

The signals below by '0' stand for a short whistle and '—' for a long whistle,-

S.No.	Whistle Code	Indication
1	____ (long)	**(a) Before starting,-**
		I. indication to loco pilot of assisting or banking locomotive and acknowledgement by the loco pilot of assisting or banking locomotive to leading locomotive that the loco pilot of leading locomotive is ready to start; II. indication to loco pilot of assisting or banking locomotive and acknowledgement by the loco pilot of assisting or banking locomotive to leading locomotive that the loco pilot of leading locomotive is ready to start; III. locomotive ready to leave or go to loco yard; IV. pressure recreated on ghat section, remove sprags and also release brakes; and V. before starting a train from station or mid-section.
		(b) On run,-
		(i) indication to loco pilot of assisting or banking locomotive and acknowledgement by the loco pilot of assisting or banking locomotive to leading locomotive that the loco pilot of leading locomotive is that assistance is not required;
		(ii) passing stop signal at 'ON' on proper authority;
		(iii) passing an automatic stop signal;
		(iv) passing an intermediate block signal at 'ON' when the loco pilot is unable to contact the station in rear; and
		(v) lower or raise pantograph to be acknowledged by loco pilot of assisting locomotive.
2	_____ (Continuous long)	**(a) Before starting,-**
		(i) recall railway servant protecting train in rear;
		(ii) material train ready to leave; and
		(iii) main line cleared after backing into siding.
		(b) On run,-
		(i) approaching level crossing or tunnel or area of restricted visibility or curves or cutting or site of accident;
		(ii) running through a station;
		(iii) approaching a stop signal at 'ON';
		(iv) detained at a stop signal;

IndiaCode

		(v) in consequence of bad weather impairing visibility or any other reason the view of signals is obstructed;
		(vi) apprehension of danger;
		(vii) danger signal to the loco pilot of an approaching train whose path is fouled or obstructed for any reason;
		(viii) while working on a single line section when single line working is introduced on a double line section; and
		(ix) 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.
3	O O_____ (Two short one long)	insufficient air pressure in locomotive,-
4	OOO (Three short)	(a) train is out of control, guard to assist, if present; and
		(b) train cannot proceed ahead on account of accident or failure or obstruction or any other exceptional cause.
5	__ O __(One long, one short one long)	(a) train entered block section with wrong 'authority to proceed;
		(b) train parting;
		(c) train arriving incomplete;
		(d) fouling mark not cleared; and
		(e) signal defective.

G - Duties of Staff on Arrival

193. Shutting 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.

194. Loco pilot to stop close to the Starter signal or the stop Board. - (1) The loco pilot of a train shall stop his train as close to the starter signal or the stop board referring to that line, as is possible.

(2) The loco pilot shall satisfy himself as to the complete arrival of train from the presence of transmitting sense and brake unit of end of train telemetry system through the indication provided on the end of train telemetry console. In case his train has not arrived complete he shall at once inform the station master on duty.

(3) The clearance of fouling mark in front and rear shall be verified by station master from the indication on the panel with the help of axle counter or track circuiting.

(4) In case of failure of axle counters or track circuit;

(a) the clearance of fouling mark in front shall be verified and confirmed to station master by loco pilot when asked for on secured voice communication;

(b) the complete arrival of train shall be verified and confirmed to the station master when asked for on secured means of communication by the loco pilot when end of train telemetry is functional. In case end of train telemetry is not functioning the station master shall verify presence of last vehicle physically; and

(c) the clearance of fouling mark in rear shall be verified and confirmed by loco pilot when asked for by the station master by comparing the length of his train recorded on the consist with the clear standing length written below the starter signal or on the stop board when end of train telemetry is functional. In case end of train telemetry is not functioning the station master shall verify clearance of fouling mark in rear physically.

(5) A clear standing length Board indicates the length of a line written in white over a red back ground shall be fixed below the Starter on its post bearing legend "clear standing length ……..meters" or the length written on bottom of the stop board.

195. Detaching locomotive.- Wherever a train has been brought to a stand, and it is necessary for the locomotive, with or without vehicle, to be detached from the rest of the train, the loco pilot shall, before the locomotive is uncoupled, satisfy himself that the hand brakes of the load have been put on securely and take such other measures as may be prescribed by special instructions.

196. Loco pilot not to leave train till handed over. - The loco pilot on completion of his journey shall report himself to the station master on duty, and shall not leave the station until he has made over his reports, all journals and documents kept up by him in connection with the running of his train and correctly made over to a railway servant nominated for this purpose or to a relieving loco pilot.

197. Loco pilot not to leave locomotive 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 incharge of the locomotive. In case a self-propelled vehicle manned by a single pilot only, a pilot may leave it when necessary,-

Provided that he has locked the cabs and has put the vehicle in low gear with the ignition switch in the off position and screwed down and locked the hand brakes.

198. Reporting of defects in signals. - (1) All instances of poor or obstructed visibility along with their cause if noticeable shall be reported by the loco pilot to the station master on duty of the next station on the approved means of communication.

(2) When such report is made by a loco pilot, the station master shall take immediate steps to get it rectified.

H - Working of Material Trains, Track Maintenance Machine, Tower Wagon or Car and Rail-cum-Road Vehicle

199. Working of a material or departmental train to carry out some work in between two block stations or within station limit.- (1) Material or departmental train shall not carry out any work without the prior permission of station master on duty and unless the line or lines that will be obstructed are blocked.

(a) the supervisor in-charge of the material or departmental train shall notify the station master on duty in writing the nature of the work, the line that will be occupied by the said train and line or lines likely to be infringed other than the one occupied by the train, if any, during the period of operation, and time required for the work;

(b) in case of working of material or departmental train in station section, the lines for which block is taken, shall be treated as deemed 'obstructions' for the purpose of taking 'off' signals or train working or shunting. The affected line shall be protected by setting the points against such line and stop plugs placed over the relevant point switches or buttons. Buzzer where provided shall also be switched 'on',

(c) in case of working of material or departmental train in block section,-

(i) the train shall be dispatched from the station after blocking back or blocking forward the block section along with necessary authority for shunting or obstruction as in the rule 103 and requisite caution order is given;

(ii) If the work necessitates stopping of trains on any of the adjacent line, block for the same shall be asked for by the supervisor and the affected section shall also be blocked back or blocked forward by the station master despatching the train;

(iii) If the nature of work is such that train movement need not be stopped on the adjoining line but infringement is apprehended during loading or unloading of material, the supervisor shall arrange to show signals in accordance with the rule 242 and loco pilot of trains proceeding into the section shall be issued caution order by station master at either end of the section.

(d) when neither the block has been taken nor signal to warn the loco pilots as in sub-clause (iii) of clause (c) of this sub-rule (1) of the rule 199 have been ensured on the adjoining line, the supervisor in charge shall see that during loading or unloading adjacent line are kept clear.

(e) after the loading or unloading is completed, the supervisor in charge shall issue a memo to the station master on duty to the effect that the work is over and other lines blocked or fouled are clear of obstructions and are safe for the passage of trains.

Provided further that written memo may follow the advice given on secured voice communication where provided for early commencement of train operation on line under the system of working.

(2) The supervisor-in-charge shall ensure, as far as possible, that the time for which the block has been asked for is not exceeded,

(3) When the train is ready to return,- (a) The supervisor-in-charge before leaving the site shall take permission of the station master of station in advance or in rear where the train is to arrive as per authority through the approved means of communication;

(b) on getting the information from the supervisor in-charge of the material train, the station master on duty shall arrange for reception of the train;

(c) the supervisor on arrival of the train at the station shall confirm to the station master in writing against the relevant entry in train signal register that the section has been cleared of the obstruction after completion of work and the whole of the train has arrived;

(d) normal working of trains on the lines for which block was taken, shall commence only after obtaining assurance from the supervisor as in clause (c) of sub-rule (3) of the rule199;

(e) in case axle counter fails due to counting mismatch during working of material or departmental train; track maintenance machines, tower wagon, rail cum road vehicle, resetting of axle counter can be done by station master as per laid-down procedure; and

(f) in case axle counter fails due to damage of axle counter equipment, cable etc. especially during working of material train, track maintenance machines, resetting of axle counter will not restore normal functioning of axle counter. In such cases, signal maintenance staff will have to attend and rectify the damaged equipment, cable etc. before normal functioning of axle counters is restored.

(4) When the locomotive is pushing the material or departmental train the supervisor in-charge or a competent railway servant deputed by him shall exhibit hand signals to the loco pilot continuously from the leading vehicle fitted with air brake valve or hand brake, the speed of train shall be restricted to twenty five kilometre per hour, and when such a leading vehicle is not available the speed shall be further restricted to ten kilometre per hour and loco pilot shall be hand signalled.

Provided further that in case only one or two vehicles are in front of the locomotive as in case of patrol special a maximum speed of forty kilometre per hour may be permitted during run.

(5) The working instruction to ensure safety of men and material as also to avoid escaping of vehicle from the work site for different grades, curvatures, type of vehicles and machines shall be prescribed under special instructions.

(6) Track laying machines propelled by a locomotive shall be worked in accordance with this rule.

200. Working of Track Maintenance Machine. - (1) Track maintenance machine shall run in the charge of a competent railway servant called incharge appointed in this behalf by the Dedicated Freight Corridor Railway administration who shall be personally responsible for all safety aspect regarding its movement and shall be responsible for taking the block, clearing the block etc.

(2) Track maintenance machine shall be driven by a qualified person called the track maintenance machine operator who should possess a valid competency certificate to drive the vehicles on rails issued by the competent authority appointed in this behalf by the Dedicated Freight Corridor Railway administration.

(3) The details of training and its schedule, as also the tests prescribed for possessing competency certificate and its validity, shall be in accordance with the special instructions.

(4) Track maintenance machines shall be treated as trains when moving under their own power between block stations to block station. Relevant provisions for working, failure or accident to a train, action to be taken during break-down, etc. as provided for in these rules shall also apply in case of track maintenance machine. For the purpose of through movement maximum of five machines can be permitted to run in a convoy, if they cannot be coupled for some reason. In that case,-

(a) the first machine will move on a proper authority and the others on the authority of the machine following issued to each of the operators;

(b) as a token of acknowledgement of moving in convoy, the machine operator will endorse on the permit that they are aware of number of machines in front and rear, as the case may be;

(c) caution order will be given to all the five operators in which number of machines following shall also be mentioned;

(d) machine operator will ensure that a minimum distance of one hundred twenty meters is kept between the successive machines;

(e) gateman at level crossings will be specifically advised as to the number of machines in the convoy so as not to open the gate till whole of the convoy has passed;

(f) when moving in convoy, the speed shall be restricted to forty kilometre per hour; and

(g) the permit shall be deposited with the station master at the station in advance who shall close the line only when last of the permit has been received.

(5) The track machine shall not carry out any work without the prior permission of station master on duty and unless the line or lines that will be obstructed are blocked,—(a) the supervisor in-charge of the track machine shall notify the station master on duty in writing the line that will be occupied by the said machine and line or lines likely to be infringed

other than the one occupied by the machine, if any, during the period of operation, and time required for the work; Relevant provisions contained in Chapter-X shall also apply;

(b) in case of working of track machine in station section the lines for which block is taken, shall be treated as deemed 'obstructions' for the purpose of taking 'OFF' signals or train working or shunting. The affected line shall be protected by setting the points against such line and stop plugs placed over the relevant point switches or buttons. Buzzer where provided shall also be switched 'on';

(c) In case of working of track machine in block section,-

(i) the machine shall be dispatched from the station after blocking back or blocking forward the block section along with necessary authority for shunting or obstruction as in the rule 103 and the requisite caution order is given;

(ii) if the work necessitates stopping of trains on any of the adjacent line, block for the same shall be asked for by the supervisor and the affected section shall also be blocked back or blocked forward by the station master despatching the train;

(iii) if the nature of work is such that train movement need not be stopped on the adjoining line but infringement is apprehended during operation of the machine, the supervisor shall arrange to show signals in accordance with the rule 242 and loco pilot of trains proceeding into the section shall be issued caution order by station master at either end of the section.

(d) when neither the block has been taken nor signal to warn the loco pilots as in sub-clause (iii) of clause (c) of sub-rule (5) of the rule 200 have been ensured on the adjoining line, the supervisor in charge shall see that during operation of the machine adjacent lines are kept clear.

(e) after the work is completed, the supervisor incharge shall issue a memo to the station master on duty to the effect that the work is over and other lines blocked and/or fouled are clear of obstructions and are safe for the passage of trains. Provided further that written memo may follow the advice given on secured voice communication where provided for early commencement of train operation on line under the system of working.

(6) The supervisor-in-charge shall ensure, as far as possible, that the time for which the block has been asked for is not exceeded.

(7) When the machine is ready to return, - (a) the supervisor-in-charge before leaving the site shall take permission of the station master of station in advance or in rear where the machine is to arrive as per authority through the approved means of communication;

(b) on getting the information from the Supervisor in-charge of the machine, the station master on duty shall arrange for reception of the machine;

(c) the Supervisor on arrival of the train at the station shall confirm to the station master in writing against the relevant entries in train signal register that the

section has been cleared of the obstruction after completion of work and all the machine or machines have arrived; and

(d) normal working of trains on the line for which block was taken, shall commence only after obtaining assurance from the Supervisor as in clause (c) of this sub-rule (7) of the rule 200.

(8) The working instruction to ensure safety of men and material as also to avoid escaping of vehicle from the work site for different grades, curvatures, type of vehicles and machines shall be prescribed under special instructions.

201. Working of Tower Wagon or Cars. - (1) Tower wagon shall run in the charge of a competent railway servant called incharge appointed in this behalf by the Dedicated Freight Corridor Railway administration who shall be personally responsible for all safety aspect regarding its movement and shall be responsible for taking the block, clearing the block etc.

(2) Tower wagon shall be driven by a qualified person called the tower wagon operator who should possess a valid competency certificate to drive the vehicles on rails issued by the competent authority appointed in this behalf by the Dedicated Freight Corridor Railway administration.

(3) The details of training and its schedule, as also the tests prescribed for possessing competency certificate and its validity, shall be in accordance with the special instructions.

(4) Tower wagon shall be treated as a train when moving from one block station to another block station. Relevant provisions for working, failure or accident to a train, action to be taken during break-down, etc. as provided for in these rules shall also apply in case of tower wagons.

(5) The tower wagon shall not carry out any work without the prior permission of station master on duty and unless the line or lines that will be obstructed are blocked,-(a) the supervisor in-charge of the tower wagon shall notify the station master on duty in writing the line that will be occupied by the said tower wagon and line or lines likely to be infringed other than the one occupied by the tower wagon, if any, during the period of operation, and time required for the work; relevant provisions contained in Chapter-X shall also apply;

(b) in case of working of tower wagon in station section the lines for which block is taken, shall be treated as deemed ‘obstructions’ for the purpose of taking 'off' signals or train working or shunting. The affected line shall be protected by setting the points against such line and Stop plugs placed over the relevant point switches or buttons. Buzzer where provided shall also be switched;

(c) in case of working of tower wagon in block section,-

(i) The tower wagon shall be despatched from the station in rear only after blocking back or blocking forward the block section along with necessary authority for shunting or obstruction as in rule 103 and the requisite caution order is given;

(ii) if the work necessitates stopping of trains on any of the adjacent line, block for the same shall be asked for by the supervisor and the affected section shall also be blocked back or blocked forward by the station master despatching the train; and

(iii) if the nature of work is such that train movement need not be stopped on the adjoining line but infringement is apprehended during operation of the machine, the supervisor shall arrange to show signals in accordance with the rule 242 and loco pilot of trains proceeding into the section shall be issued caution order by station master at either end of the section.

(d) when neither the block has been taken nor signal to warn the loco pilots as in sub-clause (iii) of clause (c) of the sub-rule (5) of the rule 201 have been ensured on the adjoining line, the supervisor in charge shall see that during working adjacent lines are kept clear.

(e) after the work is completed, the supervisor in charge shall issue a memo to the station master on duty to the effect that the work is over and other lines blocked or fouled are clear of obstructions and are safe for the passage of trains. Provided further that written memo may follow the advice given on secured voice communication where provided for early commencement of train operation on line under the system of working.

(6) The supervisor-in-charge shall ensure, as far as possible, that the time for which the block has been asked for is not exceeded.

(7) When the tower wagon is ready to return,-

(a) the supervisor-in-charge before leaving the site shall take permission of the station master of station in advance or in rear where the tower wagon is to arrive as per authority through the approved means of communication;

(b) on getting the information from the supervisor in-charge of the tower wagon, the station master on duty shall arrange for reception of the tower wagon;

(c) the supervisor on arrival of the tower wagon at the station shall confirm to the station master in writing against the relevant entries in train signal register that the section has been cleared of the obstruction after completion of work and the tower wagon or wagons have arrived; and

(d) normal working of trains on the line for which block was taken, shall commence only after obtaining assurance from the supervisor as in clause (c) of the sub-rule (7) of the rule 201.

(8) The working instruction to ensure safety of men and material shall be prescribed under special instructions.

202 Working of multiple material or departmental trains and or other maintenance vehicles or machines.- (1) More than one material or departmental train or track maintenance machine or tower wagon may be allowed to work in the same block section in the shadow of block taken by one of them or during corridor block.

(2) Such maintenance vehicle or train shall be despatched matching with the sequence of location at which they have to work and in accordance with the following,-

(a) such vehicle or train may be despatched into the blocked section either as one train to be separated at the site or singly one after another by issuing a shunting order 103 to the operators or loco pilot of first vehicle or train, and written authority to proceed without line clear 'authority to proceed without line clear' to the operators or loco pilots of subsequent vehicle or trains;

(b) the 'authority to proceed without line clear' given to the operator or loco pilot shall be the authority, to proceed up to the assigned location. The kilometers up to which he must proceed into the obstructed block section, shall be recorded on this authority; and

(c) the 'authority to proceed without line clear' may confirm whether the vehicle or train is to return after completion of the work or proceed ahead to the next block station or wait at the place of assigned location for clearance of line by the vehicle or train in the rear or front as may be applicable. The 'authority to proceed without line clear' shall also mention, if any, vehicle or train has gone ahead or shall be following it.

(3) While proceeding into the obstructed section, the speed of the vehicles or train shall be restricted to twenty five kilometre per hour in clear visibility over the straight, otherwise to ten kilometre per hour when approaching or passing any portion of the line when the view ahead is not clear, or obstructed, or during bad weather impairing visibility. A caution order to this effect shall be issued to the loco pilot of the relief train.

(4) Where more than one such vehicle or train is required to be sent, successive vehicles or trains shall maintain a minimum distance of one hundred twenty metre from each other. The operator or loco pilot of each of them shall protect his vehicle or train in the rear in case his vehicle or train is stopped in between before reaching their assigned location.

(5) The incharge of individual vehicles shall be responsible for protection of their vehicles in front and rear by showing hand danger signals and maintaining a safe distance from each other in accordance with special instructions.

203. Workers on material or departmental train, track maintenance machine, tower wagon, and Rail-cum-road vehicle.-The official incharge of a material or departmental train, track maintenance machine, tower wagon, or rail-cum-road vehicle shall before giving the signal to loco pilot or operator to start, see that all the workers are on board and warn them to sit down.

204. Protection of material or departmental train, track maintenance machine, tower wagon, and Rail-cum-road vehicle, when stabled. - (1) A material or departmental train, track maintenance machine, tower wagon, rail-cum-road vehicle shall not be stabled on a running line at a station, except in unavoidable circumstances.

(2) When a material or departmental train is stabled at a station, it shall be protected and the station master on duty shall ensure that,-

(a) the vehicles of the material or departmental 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 or departmental train, track maintenance machine, tower wagon, or rail-cum-road vehicle is stabled and such points have been secured with clamps or cotter bolts and are locked; and

(c) the keys of such locks are kept in his personal custody until the material or departmental train, track maintenance machine, tower wagon, or rail-cum-road vehicle is ready to leave the siding or line.

(3) The official incharge of the material or departmental train, track maintenance machine, tower wagon, or rail-cum-road vehicle shall not relinquish the charge until he has satisfied himself that the train has been protected as prescribed in these rules.

India Code

I - Private Locomotives and Vehicles

205. Private locomotives and vehicles.- Locomotive or other vehicle, which are the property of a private owner, shall be allowed to enter upon the Dedicated Freight Corridor Railway, in accordance with special instructions.

J - Trains carrying over dimensional consignment

206. Carrying of over dimensional consignments.- Subject to these rules special instructions for working of trains carrying over dimensional consignment on electrified and non-electrified sections shall be notified separately by the authorised officer.

CHAPTER IX

FAILURES, UNUSUAL OCCURRENCES AND ACCIDENTS

A - Defective or damaged points

207. Defective or damaged points.-(1) Points shall be treated as defective when either they fail to respond correctly to the operation of the device which controls their operation from normal to reverse or vice-versa, or to the operation of the device for locking the point in either position, or when electrical indication regarding setting and locking fails to appear, or when any component or part of the point layout is damaged or missing.

(2) Whenever points, crossings or guard rails 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 on duty.

(3) The Station Master on duty, on becoming aware of such defective or damaged points, 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 over such points;

(c) keep the signals at 'ON' until the defect is rectified;

Provided that after protection and placing of signal to 'ON" the Station Master on duty shall inspect them personally or get them inspected through competent railway servant of operating department as specified in station working rule, and,-

(i) if the defect is caused by an obstruction between the switch and stock rails, the obstruction shall be removed and the point shall be tested again to see whether it functions satisfactorily or otherwise; or

(ii) if the defect is due to other causes the Station Master on duty shall decide whether the points can be set correctly and clamped in one position or the other and would then be safe for the movement of trains he may authorise train movement treating it as non-interlocked point, at a restricted speed of fifteen kilometre per hour.

(d) signals controlling the movement of trains over points which are clamped and padlocked shall be treated as defective and trains shall be worked as prescribed under these rules.

IndiaCode

B - Defective Signals

208. Signal Defects.- (1) Signal shall be treated as defective when-, (a) if there is no fixed signal or it is not erected properly at a place where a fixed signal is ordinarily shown; or

(b) if the light of a signal is not burning; or

(c) if a white light is shown in place of a colour light; or

(d) if the aspect of a signal is flickering, misleading or imperfectly shown; and

(e) if more than one aspect is displayed.

(2) On encountering a defective signal, the Loco pilot shall act as if the signal was showing its most restrictive aspect.

(3) 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 an imperfect aspect and having satisfied 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.

(4) A five lamp direction type route indicator shall be treated as defective if less than three lamps are lit.

209. Duties of Station Master generally when a Stop signal is defective.- (1) As soon as a Station Master on duty becomes aware that a signal has become defective, he-

(i) shall take action in accordance with rule 211 and 212 as may be required for working of trains past the defective signal; and

(ii) shall report the occurrence to the railway official responsible for maintenance of the signals, and also to the Controller, besides making an entry in the signal failure register.

(2) When the information of any defect in signal is received which does not pertain to his station he shall immediately inform the Station Master concerned and the controller of the facts.

(3) (a) at stations where indication of point for its setting and locking is verified on Station Master's panel independent of signals coming 'off' or not, the reception or despatch of trains on defective signal shall be arranged without clamping of facing points thus verified,

(b) in case indication as given in sub clause (a) of sub-rule 3 of rule 209 above is not provided on Station Master panel, the facing and trailing points shall have to be clamped and padlocked before reception or despatch of trains is arranged on defective signal,

(c) if the repeating signal is defective in 'ON' position, the Loco pilot of a train on being informed on secured voice communication by the Station Master on duty shall proceed with Caution upto the place from where the signal to which it refers is clearly visible and thereafter shall act as per indication given by that signal.

210. Duties of Loco pilot and Station Master when Distant signals is defective.-(1)When a Distant signal is out of order it is expected to fail in 'ON' position or its light is extinguished. In both cases, the Loco pilot is to observe the most restrictive aspect of the signal and regulate speed of his train accordingly.

(2) The Station Master on duty shall immediately advise the official responsible to rectify the defect to avoid detention to trains.

211. Duties of Station Master and Loco pilot when an approach Stop signal is defective.—(1)(a) on approaching a defective approach Stop signal namely Home, Intermediate or routing Home(s), the Loco pilot shall first stop his train at the foot of the defective signal and proceed only after receiving an authority as in sub-rule (3) of the rule 211 below.

(b) the Loco pilot shall proceed cautiously at speed not exceeding fifteen kilometer per hour, exercising vigil up to the next Stop signal and thereafter follow the aspect of that signal.

IndiaCode

(2) The Station Master on duty, before granting authority to pass the defective approach Stop signal at 'ON', shall first ensure that conditions for taking 'OFF' the said signal have been fulfilled. Provided further that when the notice of defective signal has been given to the Loco pilot at a station in rear he shall also arrange to showing of proceed hand signals after the route has been set.

(3) The Loco pilot shall not pass a home or a routing home signal when it is at 'ON' or defective, unless, -

(a) he has, at a previous station, received authority in Form10 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 shown at the foot of such signal; or

(b) after coming to stand, he is either authorised by taking 'OFF' a Calling-on signal where provided; or

authority in Form11 is conveyed or transmitted on secured means of communication by Station Master on duty in accordance with special instructions; or

given a written authority in Form11, delivered at the foot of the defective approach Stop signal through a competent railway servant.

212. Duties of Station Master and Loco pilot when a departure Stop signal is defective.- (1) The Loco pilot of a train shall not pass a departure Stop signal that refers to him, when it is at '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,-

(a) by taking 'OFF' the calling-on signal where provided under special instructions, below the departure Stop signal other than the last Stop signal, or

(b) authority is conveyed or transmitted on secured means of communication by Station Master on duty in accordance with special instructions, or

(c) given a written authority in Form12 delivered through a competent railway servant.

(2) The Station Master on duty, before granting authority to pass the defective departure Stop signal at 'ON' in the manner given in sub-rule (1) of the rule 212, shall first ensure that conditions for taking 'OFF' the said signal have been fulfilled.

(3) in case of departure signals protecting points Station Master shall also arrange to show hand signals to the departing train at the foot of such signal.

213. Intimation to officials when defects remedied. - As soon as a defective signal has been put into working order, the Station Master on duty shall intimate the fact to the officials who were advised of the defect.

IndiaCode

214. 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 stop, draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction.

215. 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 on duty of the block section in rear on telephone provided on the signal post or either of approved or secured means of communications, and take his permission before passing beyond it.

(2) The Station Master shall authorise the Loco pilot to pass the Intermediate Block Stop signal at 'ON' only after taking line clear from the block station in advance.

(3) If the Loco pilot is unable to contact the Station Master on duty of the block section in rear, he shall after waiting for five minutes at the signals shall pass the Intermediate Block Stop signal at 'ON' and proceed cautiously into the block section ahead and be prepared to stop short of any obstruction, at a speed not exceeding fifteen kilo meter per hour, if he has a good view of the line ahead, otherwise at a speed not exceeding eight kilo meter per hour and report the failure to the Station Master on duty at the block station ahead.

(4) The Station Master of the block station controlling the Intermediate Block Stop signal on becoming aware that such a signal is defective shall, before despatching a train, after ensuring that there is no train upto the next block station, may treat the entire section upto the next block station immediately ahead of the Intermediate Block Stop signal as one block section and issue authority to the Loco pilot to pass both Advanced Starter signal and Intermediate Block Stop signal at 'ON', after taking line clear under condition of failure of block instrument in terms of rule 217.

216. Passing of a Level Crossing gate Stop signal at 'ON'.- (1) When a Loco pilot finds a gate Stop signal at 'ON', he shall stop in rear of the signal and sound the prescribed code of whistle,

(2) (a) if the level crossing gate stop signal is provided with a 'G' marker, the Loco pilot, or marker "AG" is lit in automatic signalling territory, if the signal is not taken 'OFF' within 1 minute, he may draw his train ahead cautiously and stop short of the level crossing.

(b) he shall then be hand signalled past the gate by the gateman, if there is one, or in absence of a gateman by assistant Loco pilot after ascertaining that the gate is closed against the road traffic.

(3) If the Loco pilot finds, after stopping at the signal that there is no 'G' marker, nor 'AG' marker is lit in automatic signalling territory, he shall treat the gate signal as any approach Stop signal and proceed further only in accordance with rule-211.

C- Failure of instruments or other equipments for obtaining or granting Line Clear and other signalling equipments

217. Failure of Block instrument. - (1) Whenever the Station Master on duty is unable to obtain or grant line clear, or take it to train on line position, or close the section through the instrument on account of failure of block instrument or Block Proving through Axle Counter or any other reason, the instrument shall be treated as failed. In such a case, line clear shall be obtained through other permitted means of Communication in accordance with the rule 90.

(2) If the failure of line clear instrument has taken place after departure of a train such that Station Master on duty is unable to take it to train on line position, or close the section through the instrument, the Station Master after confirming complete arrival of last train under exchange of private number with the Station Master of block station in advance shall normalise the instrument by resetting axle counters and take line clear for the subsequent train.

(3) When line clear is taken by means other than block instrument, an entry to this effect shall be made in Train Signal register, and the private number exchange by Station Master on duty of station in advance shall be mentioned in the line clear ticket granted to the Loco pilot.

(4) The line clear ticket shall always be prepared by Station Master on paper in accordance with sub- rule (2) of the rule 97 irrespective of the manner of its delivery to the Loco pilot as mentioned in clause (b) of sub- rule (1) of the rule 97.

(5) The Station Master on duty shall switch on the buzzer where provided to remind him of the abnormal condition, otherwise shall place a placard bearing words 'Block instrument failed'.

D - Temporary single line working on a double line section

218. Temporary single line working of trains on a double line section worked. -(1) Whenever an accident to train or track or any other obstruction prevents the use of one of the lines on a double line section temporarily, after ascertaining and, if need be, after verifying through visual inspection by a competent railway servant that the line is clear from all obstruction, the traffic, in consultation with Controller, may be worked on clear line as single line working under absolute block system on authority of written line clear ticket in form 2, or with personal permission of Director, Operation and Business Development, trains may follow each other even before the previous train has cleared the Block section on written authority in form 15, and in such a case,-

IndiaCode

(a) all signals irrespective of system of working, block instruments in case of absolute block system of working shall be suspended even for movement in the established direction. Likewise, semi automatic signals shall be put back to 'ON' aspect in manual mode.

(b) (i) as a reminder of suspension of signals at either ends of the section where single line working is introduced and at all the intermediate stations signal buttons shall be covered with stop plugs, as also,

(ii) as a reminder of suspension of block instruments, in case of Absolute Block System of working, the block instruments at either ends of the section where single line working is introduced and at all the intermediate stations shall be kept in train on line position and locked with keys kept in safe custody in Station through out the period of abnormal working; and-

(iii) Buzzer alarm, if provided shall also be switched on as a reminder of abnormal working.

(c) if there is an Intermediate Block Stop signal in case of Absolute Block System of working between the any two stations, the same shall be closed.

(2) The Station Master on duty proposing single line working and the Station Master on duty at the other end of the affected section shall exchange messages in form 13 containing the following information under exchange of Private Numbers namely-

(a) cause of introduction of single line working;

(b) the line by which the single line working is proposed;

(c) place of obstruction on the line which is obstructed;

(d) names of intermediate stations, if any, which shall be out of use;

(e) the number and the timings of the last train, which arrived or left the block station issuing the message; and

(f) whether he proposes to run trains one by one as in absolute block system on authority to proceed in terms of form 2, or trains shall be following each other even though the earlier train has not cleared the entire Block section in terms of form 15 for which permission of Director, operation and business development has been obtained.

(3) (a) before introduction of temporary single line, it shall be ensured by the Station Masters at either end that the entire stretch between which temporary signal line is proposed to be introduced is clear of all trains and that points and crossings at all the intermediate stations have been set and locked for main line.

(b) It shall be the duty of the Station Masters of intermediate stations not to change the settings of the points and crossings once so advised, during the entire duration of the temporary single line working.

(4) All trains shall be stopped before allowing them to proceed beyond the station at which temporary single line has been introduced and the Loco pilot of each train shall be handed over a written 'Line clear ticket for Temporary Single Line Working on Double Line

Section', form 14 or form 15 as the case may be, duly signed and stamped indicating the following, -

(a) the authority to proceed upto the last station mentioning the names of the intermediate stations;

(b) the line on which the train is to run from what station to what station;

(c) the maximum speed which is to be observed all throughout while running in block section. Provided that when trains are to follow each other their speed shall be restricted to maximum of twenty five kilo meter per hour in clear visibility otherwise to ten kilo meter per hour;

(d) whether a train (where applicable shall be following behind the said train) quoting the authority number of permission granted by the Director, operation and business development as conveyed by the controller and time of departure of the last train sent into the section; and

(e) the line clear ticket in form 14 for temporary single line working on double line is given only after ensuring the route is properly set and locked for movement of the train.

(5) Additional precautions to be taken in case trains are to run following each other.- (a) no train shall be allowed to run unless provided with Amber Flasher light in the rear which should be kept at 'ON' during the entire run, and 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 fifteen minutes, or such shorter interval as may be fixed by special instruction;

(b) the Loco pilot shall not start his train unless such interval has elapsed after the departure of the last train mentioned on authority form 15;

(c) all the trains following the first train shall be timed to run at the same speed and such speed shall not exceed twenty five kilo meter per hour except under special instruction;

(d) the actual time of the departure of each train shall at once be intimated to the block section station in advance and the actual time of arrival of each train shall at once be intimated to the block station in rear;

(e) the number of following train running at the same time between the two block station shall not be more than one for each five kilometers of station interval; and unless permitted by special instruction, shall never exceed four, whatever may be the length of the station interval;

(f) no obstruction shall be permitted out-side the outermost facing point in the face of an approaching train;

(g) when a train is stopped out-side the first Stop signal or the last Stop signal of the opposite direction or between stations for any reason and the detention exceed or is likely to exceed five minutes, it shall be protected in accordance with the provision of rule 223;

(h) once the direction of movement has been established it shall not be changed unless the last train has reached the station in advance, and the earlier message is first cancelled under exchange of private number as in sub-rule (11) of the rule 218 below. Thereafter, for running trains in the other direction, a fresh message shall be exchanged in the manner prescribed under sub-rule (2) of the rule 218 above.

(6) (a) in case of movement in the established direction, the Loco pilot shall also be given authority to pass the last Stop signal and all the governing signals falling enroute in 'ON' position and in case the last Stop signal is protecting any points, in addition to the written authority, he shall also be shown Hand signals at the foot of this signal; and

(b) in case of movement against the established direction, the Loco pilot shall also be given authority to start from a non-signalled line in accordance with rule 138 and piloted out of the station.

(7) Unless, all the gateman on the way have been informed of introduction of single line working on double line specifying the road on which the train shall work on the approved means of voice communication, the Loco pilot of the first train proceeding against the established direction shall be given caution order to stop and inform accordingly.

(8) Appropriate caution orders shall be issued to the Loco pilot of all trains.

(9) On approaching the next station via the wrong line, the Loco pilot shall bring his train to a stop opposite the first Stop signal of right line or last Stop signal of the line on which he is running, whichever comes first.

(10) The Station Master on duty of the station in advance shall authorise on form 16 to the Loco pilot to proceed beyond the said Stop signal only after ensuring that all the facing points have been correctly set and locked as the case may be and trailing points are correctly set over which the trains shall pass;

Provided that if the train is running on right line, the approach first Stop signal of the station in advance may be taken 'off' Provided further, that when trains are being worked in this manner, no advance authority for reception of train at the station in advance shall be communicated to the Loco pilot from the station in rear.

(11) Resumption of normal working.- (a) if there is a flow of trains for the established direction, i.e. signalled direction, for a substantial period or when obstructed line is available the temporary single line working can be cancelled and trains in established direction worked as per normal train working;

(b) signalled movement shall not be undertaken till advice of introduction of single line on double line is withdrawn and until the last train has arrived at the Block station in

advance and the line is clear between the two stations. The Station Master intending to initiate the signalled movement shall first consult the Controller to decide the last of the train after complete arrival of which at the either end, normal working shall be resumed;

(c) a message in form 17 shall be exchanged between the Station Master on duty at either end and Station Master of all the intermediate stations on the approved means of communication withdrawing the temporary single line of working after passage of the last train as decided;

(d) only after the specified train has passed their station, all the signal button plugs shall be removed and where applicable block instrument shall be unlocked; and

(e) unless already informed on the approved means of voice communication, the Loco pilot of first train shall be given a Caution Order to stop and inform all Gatemen on the way about the resumption of normal working.

E - Working of Trains during bad weather impairing visibility

219 Duties of Station Master in bad weather impairing visibility.- (1) In sections where Fog Safe device system is yet to be implemented, and when during bad weather impairing visibility it becomes necessary to indicate to the Loco pilot of an approaching train the locality of a signal action to be taken by the Station Master on duty shall be in accordance with the special instructions.

(2) Retro reflective signages and strips type on the signal posts shall be additionally provided especially in region prone to poor visibility during foggy weather in winter to assist Loco pilot navigate his train.

(3) To assist the Station Master arrive at conclusion in this matter a visibility test object would be defined in station working rule not less than one hundred eighty meters away from where it is sighted, which can be a starter or intermediate starter signal of direction towards the approaching trains.

(4) In case of automatic block signalling territory, provided with a modified semi automatic Stop signal in mid section, and when it has been decided to run trains with 'A' marker extinguished as provided for in sub- rule (2) of rule 105 and sub- rule (2) of the rule 107, the caution order issued to the Loco pilot shall specifically mention the exact location of the modified semi automatic signal in mid section, giving its distinguishing number, and that no fog signalling arrangement are being provided ahead of the same.

Provided, however, that when trains are being worked in this manner fog signalling of home signal shall be done as per sub-rule (1) of rule 219.

220. Working of trains without Fog Safe Device.- Additional duties of Railway servants in territories where Fog Safe Device has not been provided shall be in accordance with the special instructions.

221. Duties of Loco pilot in case of bad weather impairing visibility.- The Loco pilot shall take action in regard to speed of the train during bad weather impairing visibility as under, namely:-

(1) During bad weather impairing visibility when the Loco pilot in his judgment feels that visibility is restricted due to bad weather impairing the visibility, he shall run at a speed at which he can control his train to stop short of any obstruction.

(2) He shall switch on Fog safe device.

(3) The maximum speed which shall be permitted during foggy weather in automatic territory shall not exceed sixty kilo meter per hour on passing an automatic stop signal at Green, thirty kilo meter per hour in passing at double yellow, and such cautious speed on passing at single yellow so as to stop short of any obstruction; The maximum speed in Absolute Block System of working or where a modified semi-automatic Stop signal between two adjoining block stations is being used with 'A' marker extinguished in automatic block system of working, shall not exceed seventy kilo meter per hour.

(4) The Loco pilots shall whistle frequently to warn the gateman and road users of an approaching train at level crossings.

F-Train Stopping, Delayed, Unable to proceed and Incapacitated in Block section etc.

222. Working in case of accident or obstruction and reporting of unsafe movement.- (1) (a) when report of any accident or obstruction or unsafe movement of train is received or noticed by any railway servant, he shall immediately advise Station Master of the nearest station,

(b) on receipt of information of any accident or obstruction or unsafe movement either by himself or when advised by any other railway servant or person, Station Master shall see that all necessary precautions are taken by the most expeditious means possible, for the protection of traffic and take such action as is specially provided for in these rules or under special instructions.

(2) If the accident happens to a train, the Loco pilot shall immediately advise the Station Master at either end on the approved means of communication and the controller stating as far as possible the nature of obstruction or unsafe condition, cause of accident if known, and the type of assistance required.

(3) If an accident happens to a train, the Station Master on duty shall immediately advise the control and shall arrange for all necessary assistance sent to the train which can be made

available locally and take such action as is specially provided in this rules or under special instructions.

(4) On receipt of information regarding any accident or obstruction or reporting of unsafe movement, the controller shall immediately send such assistance as necessary for protection and subsequent restoration of traffic.

(5) The Station Master shall, as soon as practicable, report each accident in accordance with special instructions.

223 Protection of trains stopped between stations.- . (1) When a Loco pilot finds that his train cannot proceed after stopping between stations on account of accident, failure (other than Loco failure), obstruction or other exceptional cause, unless it is obvious that none of the adjacent line or lines is obstructed, he shall immediately initiate 'Railway Emergency Call' where mobile train radio communication system is provided and switch 'ON' the amber flasher lights provided in the locomotive in the front and sense and brake unit of end of train telemetry. The Loco pilot shall then, when on other than single line section or on a section of double or multiple lines when temporarily worked as a single line, and unless it is obvious that the adjacent line is not obstructed, take following action in front and rear of the train-

(A) on a double line section where trains on the adjacent line run in the opposite direction,-

(i) if it is obvious that the adjacent line is obstructed the Loco pilot shall depute his Assistant Pilot to get down and show flashing red danger signal to any train approaching from the front; and

(ii) if in doubt whether the adjacent line is obstructed or not,-

(a) The Loco pilot shall himself show flashing red danger signal to any train approaching from the front and the Assistant Loco pilot shall proceed towards the last vehicle watching the train carefully,

(b) if the Assistant Loco Pilot finds that adjacent line is obstructed he shall return to assist Loco pilot,

(c) in case he finds that the adjacent line is not obstructed he shall inform the Loco pilot on approved means of communication to switch 'Off' amber flasher lights, and return to assist the Loco pilot, except where it is desired to stop an approaching train to obtain assistance.

(B) On Twin single line section where trains on the adjacent line run in both directions, -

If it is obvious that the adjacent line is obstructed or if in doubt whether the adjacent line is obstructed or not, -

(a) the Loco pilot shall himself show flashing red danger signal to any train approaching from the front;

(b) the Assistant Loco Pilot shall proceed towards the last vehicle, watching the train carefully, and showing flashing red danger signal and position himself well past the last vehicle, close to the obstructed line, and continue to show flashing red signal towards any train approaching from the rear;

(c) if the Assistant Loco pilot finds that the adjacent line is not obstructed he shall inform the Loco pilot on approved means of communication and return to assist the Loco pilot.

(C) On a multiple line section with uni-directional traffic on the nominated lines, -

(i) If it is obvious that an adjacent line on which trains normally run in opposite direction is obstructed or if in doubt whether any of such adjacent line is obstructed or not, the Loco pilot shall himself show flashing red danger signal to any train approaching from the front; and

(ii) If it is obvious that an adjacent line on which trains normally run in the direction of the affected train is obstructed or when it is not known whether any of such adjacent line is obstructed or not, -

(a) the Assistant Loco Pilot shall proceed towards the last vehicle showing flashing red danger signal, watching the affected train carefully, and position himself well past the last vehicle, in vicinity of obstructed line, and continue to show flashing red signal towards any train approaching from the rear;

(b) in case the Assistant Loco pilot finds that none of the adjacent line is obstructed he shall return to assist the Loco pilot after informing the Loco pilot on approved means of communication except where it is desired to stop an approaching train to obtain assistance.

(D) On a multiple line section where trains run in both directions.- If it is obvious that the adjacent line or lines are obstructed or if in doubt whether the adjacent line or lines are obstructed or not,-

(a) the Loco pilot shall himself show flashing red danger signal to train approaching from the front.

(b) the Assistant Pilot shall proceed towards the last vehicle, watching the train carefully, and showing flashing red danger signal and position himself well past the last vehicle, in close vicinity of the obstructed line, and continue to show flashing red signal towards any train approaching from the rear and convey the details of line or lines that are obstructed to the Loco pilot.

(c) in case the Assistant Loco pilot finds that none of the adjacent line or lines are obstructed he shall inform the Loco pilot on approved means of communication and return to assist the Loco pilot, except where it is desired to stop an approaching train to obtain assistance.

(E) When report of obstruction is received by the Station Master or the Controller, he shall immediately advise Station Master at other end, and Station Masters of foreign railway lines controlling the territory where the obstruction has taken place for taking action to protect traffic on their lines. A similar action shall be taken when details of the accident are updated as in clause sub-rule (F) of the rule 223 below.

(F) As soon as the line or lines that are actually obstructed are known, the Loco pilot shall update the earlier information to the Station Master of nearest station, for taking action to protect traffic only on obstructed lines allowing traffic to resume on clear lines, and convey other details of accident including assistance required to the Station Master of the nearest station or the control as in sub-rule (2) of the rule 222.

(2) Action to locate and remove the cause of stoppage or rectify any defect either in the locomotive or in vehicle or to remove any other obstruction which might have caused the stoppage shall be taken, if practicable, only after having assured that the obstruction on line or lines has been protected properly in accordance with the procedure laid down above.

(3) When either the mobile train radio communication system is not available or it is yet to be integrated with a similar facility on foreign railway, protection of train stopped between stations, on sections where lines of different railway run in parallel, shall be undertaken in accordance with special instructions.

224. Trains unusually delayed in a block section.- (1) In case a train is unusually delayed beyond twenty minutes of the normal running time or earlier if the circumstances so require, the Station Master on duty at the station in advance shall immediately contact Loco pilot on the approved voice communication to ascertain the reason for the delay and to satisfy that all is well with the train or if any precaution are to be taken for running subsequent train on the same or adjacent line and measures are required to be taken for rescue and relief of the affected train or obstruction, if any.

(2) In case the Loco pilot does not respond, bring it to the notice of the Station Master of the station in rear and to the controller to this fact. Thereafter on double or multiple lines, the Station Master at either end of the block section shall immediately stop all trains proceeding in the block section on adjacent line or lines in either direction and warn the Loco pilots of such trains by issue of suitable caution orders, with instruction to ascertain the whereabouts and the condition of the delayed train and inform.

In case of single line, the Station Master at either or both ends shall despatch a railway servant by the fastest mode available to ascertain the whereabouts and the condition of the delayed train.

225. Train not to move after assistance has been asked for in case of accident or break down.- After the advice of the train that it is unable to proceed and assistance has been asked for, the Loco pilot shall not move from its present location, even if he is subsequently able to move, until either the assistance has arrived or is permitted by the Station Master of the station from where the assistance has been asked for through approved means of communication.

226. Train in a block section without authority to proceed.– (1) When a 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 and report the occurrence to the nearest block station by most expeditious means. He shall thereafter move only in accordance with the instructions given to him by the Station Master of station in advance to whom the occurrence was reported.

(2) When controller or a Station staff becomes aware that the train does not have an authority to proceed or a proper authority to proceed, they shall immediately act to stop the train and on electrified territory, the Station Master shall have the authority or responsibility to advise traction power controller directly without delay for switching off over head equipment power to stop the train.

(3) The train shall be treated as an obstruction in the block section and protected as such, in accordance with procedure prescribed in rule 223.

(4) The Station Master of the station in rear shall inform the Station Master on duty at the other end of the obstructed block section, and,-

(a) if there is no other train in the block section the train may be allowed to proceed to the next station authorising the Loco pilot on approved means of communication; and

(b) in case a wrong train has entered the block section on Line Clear obtained for a different train standing at a station, the train for which the line clear had been obtained shall not be allowed to depart.

227 Train Parting.- (1) If any portion of a train, while in motion, becomes detached, the Loco pilot shall,-

(a) the Loco pilot shall use his judgment 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;

(b) in case of derailment protect adjacent line, as in rule 223;

(c) apprise the control and the Station Master in rear through approved means of communications;

(d) in case there is banking or assisting locomotive behind, the Loco pilot shall sound the prescribed code of whistle to inform the Loco pilot of a banking or assisting locomotive, and

(e) in automatic signal territory the Station Master/Controller shall alert the Loco Pilot immediately following the affected trains.

(2) The Loco pilot of a banking or assisting locomotive, if any, shall, -

(a) do all that they can do to prevent collision to the front portion and bring the rear portion to a stand; and

(b) attract the attention of the Loco pilot in the front portion by sounding prescribed code of whistle or through approved means of communication;

(3) (a) when both portions of a parted train are brought to stand within the 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 Assistant Loco pilot after securing few of the vehicles of stationary rear portion in the manner prescribed under these rules; and

(b) if the two portions cannot be coupled, the Loco pilot and the Assistant Loco pilot shall take action as per the provisions prescribed under rules 228.

(4) 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 additionally warn the Station Master, on duty by sounding prescribed code of whistle and through approved means of communication, not to close the block section in absolute block system of working.

(5) When a portion of train is left on the line in the block section, except a locomotive to bring back the portion left behind, no other train shall be allowed to enter the section on same line until the remaining portion of the train has been brought to the station and the block section has been cleared.

(6) When the Loco pilot is sent back to bring the portions left behind, he shall be given an 'authority to proceed without line clear'(Form 18) in addition to the expired Line Clear ticket which is already in his possession.

(7) When the train has parted and the Loco pilot has no control or is in doubt as to the exhibition of the Amber flasher light in the rear, and also the location of the rear portion which may or may not be causing infringement to the adjoining track besides taking action in accordance with rule 223 above to protect train he shall initiate "Railway Emergency Call" where mobile train radio communication system is provided to warn Loco pilots of other approaching trains.

IndiaCode

228. Working of train in two or more portions due to loco unable to haul the load or for any other reason.- (1) In consequence of the inability of the locomotive to take the whole train forward or due to an accident or any other reason, when a train stops in the block section and is unable to proceed further, the Loco pilot shall apprise the controller and the Station Master in advance on the approved means of communication.

(2) If the locomotive is capable of proceeding either with or without vehicles, and the Controller so decides as to clear the front portion leaving behind the rear portion in block section, before uncoupling, the Assistant Loco pilot shall apply hand brakes of at least one third of total vehicles on a train or at least of twelve vehicles whichever is higher to prevent the portion left behind from rolling, and note down the last vehicle number of the portion coupled with the locomotive.

(3) When action as provided for in sub-rule (2), has been completed the station master of station in advance shall permit on approved means of communication, authorising the Loco pilot to uncouple and proceed to the next station.

(4) The Loco pilot shall not leave with or without vehicles until exact location of both the ends of the portion being left behind has been clearly noted and advised to the Controller and a red flag or lamp is shown on the front and the rear vehicle of the portion being left behind.

(5) When front portion is being taken forward no tail lamp or tail board or any other last vehicle check device shall be used.

(6) The Assistant Loco pilot shall stay behind to ensure that vehicles under his charge are kept undisturbed and shall place himself forty five meters ahead of the obstruction towards the direction of approach of the relief locomotive as decided by the Controller.

(7) The Loco pilot on reaching the station in advance shall not clear the block section unless Station Master or any cabin falling enroute have been again warned by him that the section behind should not be closed as it is obstructed on approved means of communication as also by sounding the requisite whistle code.

(8) If Intermediate Block Stop signal is ahead the Loco pilot shall stop his train at the signal and inform the Station Master of the station in rear by telephone available on the signal post or through approved means of communication before proceeding further so that subsequent trains are not permitted to enter the block section.

(9) On reaching of front portion at the block station in advance, the Station Master shall not close the block section. The complete arrival of the front portion of the load shall be

IndiaCode

verified on the last vehicle number basis before sending back any relief engine on the same line.

(10) The Controller shall in the meanwhile decide to clear the portion left behind either by sending a separate relief locomotive from the station in rear or by bringing the locomotive back on the same line.

(11) When the Loco pilot is to bring his locomotive, with or without vehicles, back on the same line or from the station in rear, he shall be given written authority to proceed without line clear 'authority to proceed without line clear' against the established direction of movement on the line blocked by the portion of the train left behind. In addition, the caution order restricting the speed to twenty five kilo meter per hour in clear weather and ten kilo meter per hour during bad weather impairing visibility with instructions to stop at least forty five meters short of the obstruction indicated by the kilometreage reported earlier and thereafter to be hand signalled by the Assistant Loco pilot at the site of obstruction.

(12) (a) when the Loco pilot is to bring his locomotive, with or without vehicles, back on the same line, in addition to the provisions of sub-rule (11) of the rule 228, on 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 cross the same line or that portion of track over which the said Loco pilot would be returning;

(b) the Station Master before giving such an authority shall obtain necessary assurance as prescribed by special instruction from the Station Masters having diversion facility and also inform the Controller of the circumstances;

(c) on a double or multiple line sections, the Loco pilot may, under instructions from the Station Master on duty, take the locomotive 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 locomotive, shall work the train to the station to which he is directed.

(13) 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.

(14) When the portion left behind is cleared by a locomotive sent from the station in rear to pull it back, the Loco pilot on return shall stop opposite the first Stop signal when approaching from the established direction or at the last Stop signal of the opposite direction whichever comes first and thereafter received in accordance with rule 218.

(15) In automatic block signalling territory procedure as applicable in rule 120 and 121 as the case may be, shall be followed for sending a relief engine to pull or push the portion of the train left behind.

229. Working of relief locomotive or relief trains (Accident Relief Train/Accident Relief Medical Van) on blocked line.- (1) (a) In case of an accident resulting in complete blocking of running lines, if it is considered necessary to run train or trains to the site of the accident for relief or other purposes, such trains may be despatched into the obstructed section by issuing a written authority to proceed without line clear 'Authority to Proceed Without Line Clear' to the Loco pilots of such trains on the prescribed form;

(b) where more than one such train is required to be sent, Loco pilot of each of them shall depute one of the available railway servant to station himself forty five meters behind each of them to show hand danger signal to the next relief train. The Station Master on duty shall dispatch next relief train only after receipt of such confirmation;

(c) further, before issuing such an 'Authority' to any train , the Station Master on duty shall obtain permission to the effect from the Controller regarding marshalling of train to be despatched. The Controller in turn shall first confirm the marshalling required by the officer-in-charge at the site of accident.

(2) (a) the authority to proceed without line clear given to the Loco pilot shall be the authority, to proceed up to the point of obstruction and return back up to the first Stop signal of the station;

(b) The kilometers up to which the Loco pilot shall proceed into the obstructed block section, shall be recorded on this authority.

(3) The authority to proceed without line clear may confirm whether the train is to return after completion of the work or wait at the place of obstruction till the line behind is cleared on return of the train in rear. The Loco pilot of the second and subsequent train shall also be given an authority to proceed without line clear with a similar endorsement made on the form, and that another train has gone ahead or shall be following into the obstructed section.

(4) While proceeding into the obstructed section, the speed of the train in the last five kilometers of stretch immediately preceding the obstruction shall be restricted to twenty five kilo meter per hour in clear visibility over the straight, otherwise to ten kilo meter per hour when approaching or passing any portion of the line when the view ahead is not clear, or obstructed, or during bad weather impairing visibility. A Caution Order to this effect shall be issued to the Loco pilot of the relief train.

(5) When more than one relief trains are being sent, following each other before the first one has reached the site, the speed of successive trains shall be restricted as in sub-rule (4) of the 229 right from the despatching station, and the Loco pilot of each of them shall protect

his train by deputing a railway servant to show hand danger signal forty five meters away in the rear in case their train is stopped in between before reaching the place of obstruction.

G - Report of conditions likely to affect running of trains

230. Report of conditions likely to affect running of trains to Controller or Centralized Traffic Control Operator.- 1) Loco pilots and Station Masters shall advise the Controller or the Centralized Traffic Control Operator of any known condition, or unusual circumstances which is likely to affect the safe and proper working of trains.

(2) In the event of Loco pilot experiences any condition in and around either on the adjacent track or the track over which his train has passed in case of automatic block system of working, which is considered by them to be detrimental to safe running of train, the train shall be stopped in the block section and affected line shall be protected in accordance with rule 223.

Provided further that in case of absolute block system of working and when adjacent lines are not involved, the train need not be stopped in the block section. In this case the train shall be stopped at the next block section without clearing the block section and Station Master informed not to permit any train in the affected block section.

Provided also that the Loco pilot when sees any obstruction or danger on adjoining track shall stop short of obstruction if possible, even though his train is not affected, and protect the line in accordance with rule 223 and shall not proceed further till permitted by Station Master of nearest station or the controller which shall be given after either the entry of trains on the affected lines have been stopped or obstruction has been protected by alternative means provided for as in rule 242 or caution order has been implemented for every successive train or the section is blocked, as the case may be.

Provided that in case he has already crossed the obstructed area on the adjacent line before stopping, he shall convey the location of obstruction in rear to Controller on secured means of Communication who in turn shall inform the Loco pilots of the approaching trains.

(3) The Controller or the Centralized Traffic Control Operator, on becoming aware of such defect or failure shall convey the same to the railway servant responsible for the maintenance of such asset and other concerned railway officials.

(4) The concerned maintenance official under whose domain the reported apprehension or occurrence falls, on receipt of advice from Station Master, shall at once arrange to inspect the affected portion of the block section.

IndiaCode

H- Vehicles escaping from station

231. Vehicles escaping from station. - (1) If any vehicle escapes from a station, the Station Master on duty shall take immediate steps to warn the station at the other end of the block section, gateman, Controller and railway servants concerned, as far as practicable, to prevent an accident.

(2) The Station Master on duty shall, -

(a) advise the station in the direction in which the vehicle has escaped by sending the emergency danger signal on the block instrument, where provided, otherwise advise him on approved means of communication;

(b) initiate 'Railway Emergency Call' if provided to alert Loco pilot of the trains in close proximately and concurrently put back all signals to 'ON' condition.

(c) not permit further train movement in either direction of the affected section until it has been ascertained that the line is clear of obstruction;

(3) The Station Master on duty who has received the signal shall promptly, -

(a) 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 line is clear;

(b) admit the train in front of the run away vehicle if any, before taking steps to stop or divert the runaway vehicle;

(c) (i) arrange to derail the running vehicle by turning it into a derailing or dead end portion of the isolation provided or into a derailing siding, if available. Provided further, that if the block section ahead is clear and the line is not on a falling gradient, the vehicle may be allowed to run through upto the next station; or

(ii) repeat the emergency danger signal to the next station in the direction in which the vehicle is escaping if he is unable to stop the runaway vehicle at his station.

I– Fire

232. Fire.- (1) A railway servant noticing a fire shall take all possible steps to save life and property, to prevent it from spreading and to extinguish it.

(2) In the case of fire is on or adjacent to any electrical equipment, the railway servant shall, if he is competent in handling electrical equipment and specially trained for the purpose, have the affected part immediately isolated from its source of supply of electrical energy.

(3) Operation of specialised Fire extinguishers equipment and handling of fire of specific nature like electrical chemical etc. shall be dealt with in accordance with the special instructions.

(4) The occurrence of a fire shall in every case, be reported to the nearest Station Master by the expeditious means and the Station Master shall take such action as may be prescribed by special instructions.

CHAPTER X

ELECTRICAL AND PERMANENT WAYS AND WORKS

A - Railway servants employed on Way or Works

233. Inspector of Electrical and Permanent Ways and Works. - (1) There shall be an authorised railway servant one each for Electrical and Permanent Way and Works responsible for Way and Works under his charge and to perform the roll of Inspector of Way or Works prescribed hereunder.

(2) In these rules, wherever the expression 'Inspector of Way or Works' is used, it would construe to mean both Inspector of Electrical Way or Works and Inspector Permanent Way or Works unless the context is otherwise, or it is specifically mentioned to the contrary. Likewise, unless the context is to the contrary, the expression 'Way or Works' shall construe to mean both 'Electrical and Permanent Way or Works'. Further the expression 'Supervisor incharge" shall mean to be referring to the respective Inspector of Way or Works.

234. Condition of way and works. - Each inspector of Way and Works incharge of a length of line shall be responsible for the condition of the Way and works under his charge.

235. Maintenance of line.- Each inspector of Way and Works shall ,- (a) See that the length of line or works in his charge are efficiently maintained, ensuring their testing, and overhauling or maintenance at such interval and manner as is laid down by special instructions and submit report to their controlling officials;

(b) promptly report to the engineer-in-charge all accidents, or defects in the way or works, any abnormal condition, or incidence or apprehension of sabotage, which is likely to interfere with the safe running of trains, and at the same time take such action as may be necessary to prevent accidents;

(c) be responsible for the proper and efficient maintenance of all breakdown equipment, so as to be in state of readiness at all the time.

236. Keeping of material. - Each inspector of Way and Works shall see to the security of all rails, sleepers, traction installation equipment, insulators, and other connected 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.

237. Inspection of way and works.- (1) Every portion of the overhead equipment, and connected works, Permanent way, bridges and connected works including, points and crossings, tunnels, and any other equipment or works affecting the safety and working of trains shall be inspected by the railway servant appointed in this behalf at such interval and in such manner as is prescribed by special instructions.

(2) If any condition which is likely to affect the safety of train is noticed, the official inspecting the line shall take immediate action to protect the trains as laid down under these rules, and thereafter take necessary action to rectify the defect.

238. Patrolling of lines.-(1) In addition to the inspection referred to in rule 237, whenever any portion of a railway is likely to be endangered by abnormal conditions such as heavy rains, breaches, floods, storms, cold or hot weather and civil disturbances, the line shall be patrolled regularly during the period of vulnerability in such a manner and at such interval as is prescribed by special instructions.

(2) Whenever a railway servant deputed to patrol the line notices any condition likely to affect the safety of a train or otherwise apprehends danger, he shall initiate 'Railway Emergency Call' where mobile train radio communication system is provided and place an amber flasher signal in a prominent position to warn the loco pilots of approaching trains. In case trains are expected to approach from two different directions, two of such flasher signals shall be fixed showing towards both of the directions. In case, he does not have 'Cab Radio or operational radio of mobile train radio communication system; he shall immediately inform the Station Master of the nearest station on any other approved means of communication to initiate Railway Emergency Call where mobile train radio communication system is provided . After securing the obstruction, he shall place himself to show danger hand signal to any approaching train. Ground equipment to trigger on board safety device, where implemented, shall also be fixed by such railway servant;

When either the 'mobile train radio communication' system is not available or it is yet to be integrated with a similar facility on foreign railway, protection of obstruction on sections where lines of different railway run in parallel, shall be undertaken in accordance with Special Instructions.

239. Work involving danger to trains or traffic.- No work, which will involve danger to trains or to traffic, shall be commenced or carried out without the prior permission of the inspector of Way and Works, or some competent railway servant appointed in this behalf by Dedicated Freight Corridor Railway administration; and the railway servant who gives such permission shall himself be present to superintend such work, and shall see that the provisions of rule 241, and rule 242 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 work may commence at once and the person authorised to undertake that work under special instructions shall himself ensure that the provisions contained in 241 and 242 are observed.

Provided further that in case of work involving overhead equipment or other electrical equipment,-

(a) the inspector of works before giving permission to commence the work shall inform the traction power controller and who in turn will arrange to isolate and make dead the portions of electrical equipment concerned and issue a permit-to-work thereon under rule 264;

(b) in case of an emergency the traction power controller shall switch 'off' the power first and then advise the station master on duty and Controller of the power block imposed and reasons for doing so;

(c) after completion of the work Inspector-incharge of work shall confirm to the Station Master on duty and traction power controller for the restoration of electrical tension in overhead equipment. After their mutual confirmation on the approved secured means of communication, if available otherwise by exchanging written messages in terms of rule 172 the overhead equipment shall be restored to work; and

(d) The Station Master on duty when power block alone is given shall ensure that no electric rolling stock is permitted into or over sections of track for which work permit is issued and overhead lines are dead, and points and crossings are protected by means of stop callers in accordance with special instructions.

Provided further that Loco pilot of diesel train are given requisite caution order to observe such precautions at the work site as is needed and the Inspector-incharge of the work shall also show signals at work site as provided in rule 241.

240. Work during night and bad weather impairing visibility.- (1) During night and bad weather impairing visibility, unless traffic block has been taken, no rail or overhead equipment 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.

(2) When such work has to be undertaken in an emergency, the site of work shall be protected in accordance with the provisions prescribed in rules 241 and 242. However, in place of banner flag, a red light shall be displayed.

241. Precautions before commencing operations, which would obstruct the line.-(1) No railway servant employed on the overhead equipment, permanent way or works shall change or turn any component of overhead equipment or a rail, disconnect points or signals or commence any other

operation which would obstruct the line without permission of the Station Master on duty obtained either in writing or on secured means of communication, and until Stop signals have been exhibited and line has been either blocked or protected as in rule 242.

And if within station limits all the necessary signals have been placed at 'ON'; Provided that exhibition of Stop signals may be dispensed with if such operations are performed or carried out after the line has been isolated by setting the relevant points against it and stop plugs put on the concerned switches and buttons so that signals cannot be taken 'OFF' for that line.

(2) No work involving removal of any rail from the track shall be under taken without traffic block, except as provided in sub-rule (3).

(3) In emergent cases, official incharge undertaking such operations before commencement of work 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 memo and simultaneously arrange to inform the Station Master on duty for the need to block the track and obtain confirmation of the same in writing or on secured means of communication.

(4) The traffic block in mid-section may be permitted behind a train which is yet to clear the block section and in such a case,-

(a) the official in charge of the work shall personally ensure that the commencement of work takes place only after the permitted block time or when the last train advised to him has gone past the work site, whichever is later;

(b) the Station Master granting block shall ensure that no movement is undertaken after the committed block time or the departure of the last train thus advised, whichever is earlier.

(5) On completion of the repairs, the inspector of concerned Way and Works individually, or the competent railway servant appointed in this behalf by Dedicated Freight Corridor Railway administration, shall issue a fit certificate to the Station Master on duty prescribing speed limit, if any, to be observed by the trains over the site of obstruction. On receipt of fit advice, the Station Master shall resume the working of trains in accordance with the fitness advised.

242. Showing of signals to stop a train in case of obstruction or when the line is under repair but movement of trains on that portion of the track need not be suspended.- (1) Whenever the nature of the work of maintenance or the line is otherwise obstructed such that movement of train on a portion of track need not be suspended and train can pass over it with restrictions, the Loco pilot of the approaching train shall be warned in the following manner,- -

(a) the Loco pilot shall be advised by the Station Master on duty at station in rear or by Station Master of notice station through a Caution Order the location, nature of work or obstruction, and whether he is to either stop dead and then proceed at a

given restricted speed, or proceed at a given restricted speed without stopping at the site; and

(b) the official incharge of the work shall ensure showing of signals to warn the Loco pilot of an approaching train as described in sub- rule (2) of the rule 242 below.

(2) A caution indicator board, stop indicator board or speed indicator board, and a termination board of approved design and which are lit by night, shall be shown as prescribed in clause (a) and (b) in the direction from where the trains have to approach in case of double line, and in each direction in case of single line.

All indicators shall be placed on the left hand side visible to the Loco Pilot.

(a) **when the trains have to stop dead short of obstruction and only then proceed cautiously,-** a Stop Indicator shall be exhibited at a distance of thirty meters from the place of obstruction and a Caution Indicator shall be placed at a distance of twelve hundred meters from the place of the obstruction. In addition, Termination Indicator shall be provided at the place where a Loco pilot may resume the authorised speed. A railway servant shall be deputed at the Stop indicator board to obtain the signature of the Loco pilot;

(b) when the train is not required to stop short of obstruction but proceed at restricted speed,- a speed Indicator shall be exhibited at a distance of thirty meters from the place of obstruction and a Caution Indicator shall be placed at a distance of eight hundred meters from the place of the obstruction. In addition, Termination Indicators shall be provided at the place where a Loco pilot may resume the authorised speed; and

(c) **In case of multiple stop dead or speed restrictions over a continues stretch of line,-** only one caution indicator from twelve hundred meters from the first obstruction and one termination indicator after the last obstruction shall be provided. Further, multiple Stop Indicator or Speed Indicators shall be placed in a manner so as to ensure that none of the restrictions imposed on any portions of the affected track is compromised towards the unsafe side.

(3) In case the place of obstruction is within station limits.- (a) the provision of sub-rule (2) of the rule 241 may be dispensed with, if the affected line is isolated by setting and securing of points or by securing at 'ON' the necessary manually controlled Stop signal or signals; and

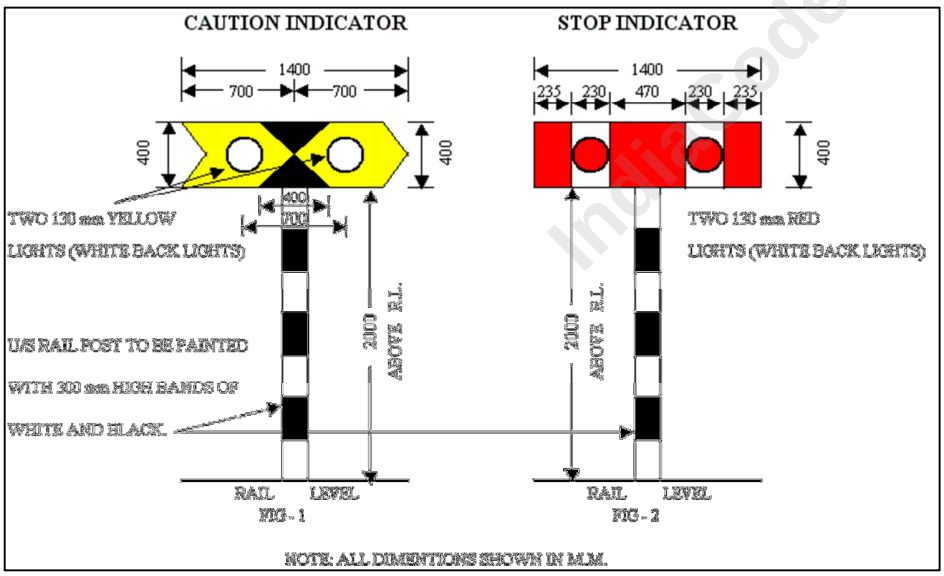
(b) approach signals shall not be taken 'OFF' for a train unless the train has been brought to a stop at the first Stop signal, except in cases where the Loco pilot has been issued with a Caution Order at a station in rear, informing him of the obstruction and the details thereof; and

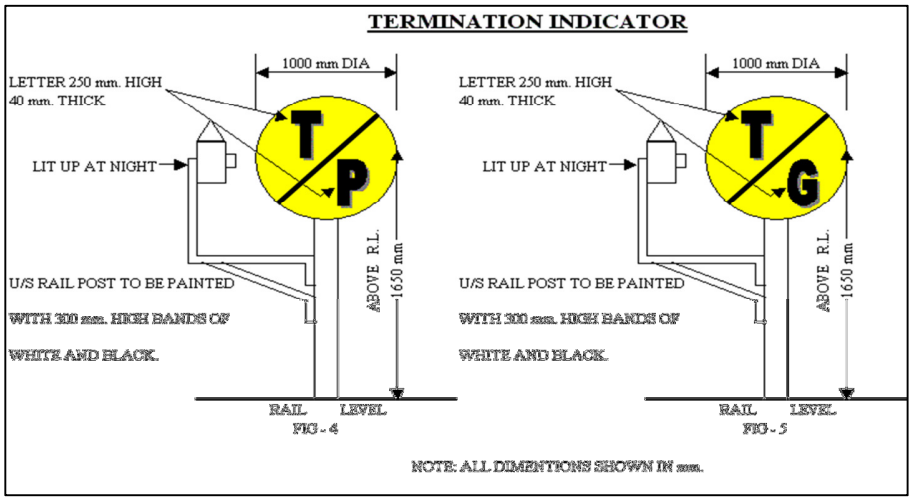
(c) upon entering the affected line the Loco pilot shall be hand signalled from a distance of not less than thirty meters from the place of obstruction.

Provided further that in case the Loco pilot have been pre-warned of the details of the obstruction and if the restriction is not stop dead before proceeding, the competent railway servant deputed to hand signalled the Loco pilot shall first exhibit a Stop signal and advise the speed at which the Loco pilot shall take his train across the obstruction.

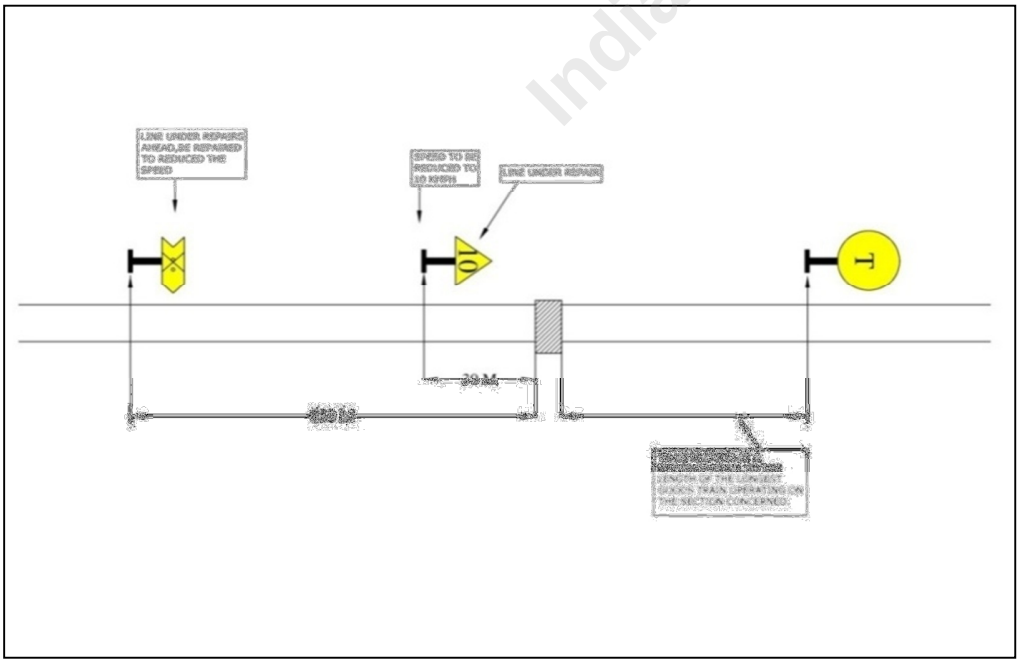
(4) if the place of work is situated in the automatic signalling territory, and if the distance between the place of obstruction and the automatic signal controlling the entry of the train into the signalling section concerned is less than twelve hundred meters and provided the automatic signal has been secured at 'ON' the caution indicator referred in clause (a) of sub-rule (2) may be dispensed with.

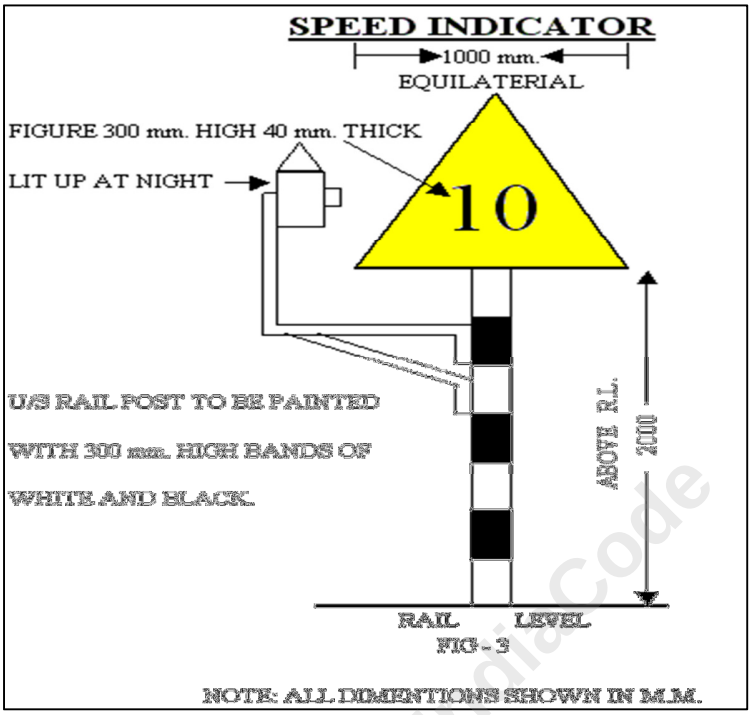
(5) The shapes and sizes of the indicators are as given below:-
Retro reflective type indicator shall be provided, the shapes and sizes of the indicator are as given below:




TERMINATION INDICATOR
1000 mm DIA
LETTER 250 mm. HIGH
40 mm. THICK
LIT UP AT NIGHT
T
P
U/S RAIL POST TO BE PAINTED
WITH 300 mm. HIGH BANDS OF
WHITE AND BLACK.
ABOVE R.L.
1650 mm
RAIL LEVEL
FIG - 4
1000 mm DIA
LETTER 250 mm. HIGH
40 mm. THICK
LIT UP AT NIGHT
T
G
U/S RAIL POST TO BE PAINTED
WITH 300 mm. HIGH BANDS OF
WHITE AND BLACK.
ABOVE R.L.
1650 mm
RAIL LEVEL
FIG - 5
NOTE: ALL DIMENTIONS SHOWN IN mm.

IndiaCode


LINE UNDER REPAIRS AHEAD,BE REPAIRED TO REDUCED THE SPEED
SPEED TO BE REDUCED TO 10 KMPH
LINE UNDER REPAIR
T
30 M
400 M
LENGTH OF THE LONGEST GOODS TRAIN OPERATING IN THE SECTION CONCERNED



(6) Showing of signals as prescribed in this rule shall also be applicable for protecting individual line or lines individually where trains are not to proceed after stopping.

(7) In addition to the above, where train protection and warning systems are implemented, temporary ground equipment shall also be installed.

(8) Responsibility of Loco pilot,- (a) the Loco pilot of a train on approaching stop hand signal or stop Indicator, shall stop in rear to sign and affix train number date and time on the restriction book presented to him by the engineering flagman;

(b) The loco pilot after affixing his signatures shall re-start on being shown a proceed with caution hand signal by the flagman at a speed not exceeding eight kilometre per hour till the train has cleared the restricted length, as per termination board or on being shown a proceed hand signal from behind, before resuming normal speed.

243. Assistance in protection of trains etc. - Every railway servant employed on Way or Works shall, on the requisition of the Loco pilot, render assistance for the protection of the train.

244. Knowledge of signals and equipment of track inspecting and maintenance staff.- Each Inspector of Way or Works shall see,-

(a) that every overhead equipment and track inspecting or maintenance staff employed under him has a correct knowledge of the use of hand signals and such other signals as provided to him;

(b) That every track inspecting and maintenance staff is supplied with tools and implements, hand signals and other equipment as is prescribed by special instructions and are relevant for performing the task assigned to the them.

245. Inspection of signals, tools and implements.-(1) Each Inspector of Way and Works shall inspect signals, tools and implements supplied to overhead equipment and track inspecting and maintenance staff under clause (b) of the rule 244 periodically in accordance with special instructions and ascertain whether the above signals, tools and implements and other related equipment are complete and in good order.

(2) In case any deficiency is noticed he shall see that any defective or missing articles are replaced immediately.

246. Responsibility of Inspector of Way and Works as to safety of line.-Each Inspector of way or Works shall,-

(a) see that his length of line is kept safe for the passage of trains; and

(b) when repairing, lifting or lowering the overhead equipment or 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 action prescribed in 242 is taken.

247. Ballasting and Working near a line.- (1) No railway servant employed on the way or works shall carry on any blasting operations on or near the railway except as permitted by special instructions.

(2) Whenever any work is to be undertaken near a line requiring movement of men, vehicles or any equipment, the work shall not commence until the safety distance from the track has been clearly demarcated in the manner prescribed under special instructions.

248. Putting in or removing points or crossings. - Except in cases of emergency, no railway servant shall put in or remove any points or crossings amounting to change in the yard layout than as permitted by special instruction and work shall be done only under traffic block.

249. Duties of electric and permanent ways and works inspectorial or maintenance staff when apprehending danger.- If any electric and permanent way and works inspectorial or maintenance staff 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

IndiaCode

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 to the Inspector of Way or Works.

B - The Working of Trollies, Motor Trollies and Lorries

250. Distinction between Trolley and Lorry-. (1) A vehicle, not more than five feet high from rail level and which can be lifted bodily off the track by four railway servants or less shall be deemed to be a trolley and any similar but heavier vehicle shall be deemed to be a lorry.

Note: A ladder on wheels of height more than five feet shall be deemed to be a lorry. Similarly a rail dolly when loaded with rails being heavy shall be treated as a lorry even though the height is less than five feet.

(2) Any trolley which ,-

(a) Is propelled by pushing or paddling, is a push trolley, and when it is self-propelled, by means of a motor, is a motor trolley; and

(b) The design of the trollies should be such that when on the move at least one person faces the rear so as to warn the person leading or driving in the front of any approaching train from behind.

IndiaCode

(3) A trolley shall not, except in cases of emergency, be used for the carriage of permanent way or other heavy material and when a trolley is so loaded, it shall be deemed, for the purposes of these rules, to be a lorry.

251. Equipment of Trolley including Motor Trolley or Lorry.- Each trolley or lorry shall have the following equipment, namely:-

(1) two hand signal lamps or tricolour torches;
(2) two red and two green Hand signal flags;
(3) a chain and a padlock;
(4) a copy of the updated working time table pertaining to the section in force;
(5) a motor horn and a search light (for motor trolley only);
(6) two banner flags and two additional red lamps;
(7) such other articles as may be prescribed by the railway administration in this behalf.

Note: The official in charge of the trolley, lorry or motor trolley shall also be in possession of a watch in addition to the prescribed equipment

.

252. Red flag or light to be shown on a Trolley, Motor Trolley or Lorry. - Every lorry or trolley when on the line shall show a conspicuously visible red flag by day and a red lamp by night, during thick foggy or tempestuous weather impairing visibility or in a tunnel in the direction from which a train may come in case of double line.

Provided further, when within station limits, and in single line the lights displayed at night shall be red in both directions.

253. Efficient brakes. - No lorry or trolley shall be placed on the line unless it is fitted with efficient brakes.

254. Competent railway servant to be in-charge of lorry or trolley when on the line.-(1)No lorry or trolley shall be placed on the line except by a qualified person appointed in this behalf by special instructions, and is in possession of a valid competency certificate issued by the competent authority mentioned therein.

(2) Such competent person shall accompany the lorry or trolley, and shall be responsible for its proper protection and its being used in accordance with the special instructions.

255. Attachment of lorry or trolley to train prohibited. - No lorry, trolley or motor trolley shall be attached to a train.

256. Time of running.- Except in emergency, a lorry shall ordinarily be run only by day and when the weather is sufficiently clear for a signal to be distinctly seen from adequate distance which can never be less than twelve hundred meters, or under block protection irrespective of day or night.

IndiaCode

257. Working of motor trolley. - (a) a motor trolley shall ordinarily be run either on line clear as a signalled movement as in case of a train or under block protection or during corridor maintenance block;

(b) A motor trolley can be permitted to follow a train on motor trolley permit in Form19 cautiously maintaining a safe distance at least four hundred meters and be prepared to stop short of a stopping train;

Provided the block section will be closed only after arrival of the trolley or trollies either at the origin or next station or lifted off the track in mid-section as confirmed by trolley in charge on secured voice communication.

(c) the trolley following a train shall be handed over the trolley permit which should be deposited with the Station Master of block station in advance or in the rear depending upon where its journey is ended; and

(d) more than one motor trolley can follow a train or each other. When more than one motor trollies are running together in the same direction, sufficient distance of more than one hundred meters shall be kept between them, and when they are following a train the trolley permit in Form19 shall be carried by the rear most motor trolley.

258. Working and protection of Trolley other than Motor Trolley.- A push or padelled trolley may be put on line with the permission of Station Master on duty and without blocking the line unless forbidden under special instruction. The qualified person in charge of the trolley shall,-

(i) ensure that sufficient margin is available between trains and for that he has ascertained the whereabouts of all approaching trains;

(ii) ensure that the visibility is clear so that trolley can be easily lifted off the track on sighting a train, or when clear view is not obtainable for an adequate distance due to geography and curvature of the track in the section, even if the weather clear, or visibility is impaired due to tempestuous weather take precautions for protection of his trolley, in both directions on single line and in the direction from which trains may approach on a double line in accordance with sub-rule (2) of the rule 259 below.

259. Protection of lorry on the line.- (1) A lorry whether loaded or empty shall be placed on the line under block protection, or in case of an emergency, when placed in the face of an approaching train only after confirmation by the Loco pilot through secured means of communication that his train has stopped as instructed. When it is required to be placed behind a train, the Loco pilot of the last train shall be informed and the section shall be blocked forward after the last train has arrived at the station ahead. The Station master shall not permit backing of the train in case a lorry has been placed behind it in Form20.

(2) In case a rail dolly after unloading of rails is taken off the rails, the official incharge of the lorry shall inform the Station Master on duty confirming removal of obstruction as in rule 241 for normal movement of trains to resume.

260. Trollies including motor trollies or Lorries, when out of use.- Trollies including motor trollies or Lorries, tower wagon, rail-cum road maintenance vehicle when not in use, shall be placed clear of the line and the wheels thereof be secured with a chain and padlock.

261. Corridor Block and working under shadow block. - The department of Electrical Way and Works, Permanent Way and Works, Signalling and other train working related maintenance services shall schedule their maintenance work during corridor block.

C- Additional Rules for Electrified Sections

262. Reporting of defects in Electric Way and Works.-(1)When during the course of train run if,-

(a) any transient tripping of overhead equipment is experienced by the Loco pilot, he shall resume normal traction but keep a sharp look out including the adjacent line or lines for any abnormality or obstruction; and

(b) if no tension continues, the Loco pilot shall reduce speed of his train and be prepared to stop his train short of the damaged portion or, lower the pantograph to coast through it, as may be warranted in his judgement, depending upon physical

obstruction, and inform the Station Master of the nearest station and traction power controller by the first available means.

(2) Whenever any defect, damage or interference in overhead equipment is noticed by any Railway servant, he shall take action immediately to protect trains running on that line and/or at adjacent line and inform the Station Master on duty of the nearest station or traction power controller by first available means.

263. Warning to staff and public. - (1) In case breakage of an overhead line is noticed by any railway employee he shall make his best efforts to warn others including persons from public to keep away and avoid coming into contact with the line, and inform the Station Master on duty on either side or traction power controller by first available means immediate action for making the line dead.

(2) 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 notice shall be prominently fixed near all vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution.

(3) No person, staff or outsider shall climb on the top of the locomotives or on the roof any vehicle when those vehicles are located beneath overhead equipment except when the overhead equipment is dead and earthed in accordance with instructions issued by the officer authorised by the Dedicated Freight Corridor Railway Administration.

264. Permit-to-work on electrical equipment.- (1) If work is to be carried out adjacent to the electrical equipment or any other part thereof by other than the competent railway servant, such work shall be done only when and for such time as the person in-charge of the work has obtained a written permit-to-work, duly signed and given by the railway servant authorised for the purpose by special instructions. He, in turn, shall issue the same only with the knowledge of the traction power controller.

(2) If the work is to be carried out by the competent railway servant the permit-to-work shall be obtained by him from traction power controller.

(3) Procedure for obtaining permit-to-work in the danger zone of traction, electrical equipment or overhead equipment shall be in accordance with the special instructions complying with the provisions prescribed in these rules.

IndiaCode

(4) Each permit-to-work shall be numbered and entered in the log book of the traction power controller, together with the particulars and time when the equipment is made dead and re-energised.

265. Procedure for making the overhead equipment dead.- (1) Switches and other electrical installations shall be accessed only by the person authorised to do so. Procedure to be followed for making them dead shall be in accordance with special instructions.

(2) The Station Master on duty, or the railway servant authorised to switch off the overhead equipment to make it dead shall be fully aware of the location and conversant with operation of isolator switches provided for the purpose.

(3) Keys of the chambers or enclosures of live equipment shall be so kept as to be accessible to the authorised railway servant or Station Master for switching off the equipment in emergency.

266. Protection of staff at worksite. - (1) Appropriate callers and caution notices shall be prominently fixed on and near interrupter or Isolator switches both in the field as also in the remote control room when opened during maintenance.

(2) 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 within danger zone, the overhead equipment shall be made dead and earthed in accordance with special instructions.

(3) Every staff responsible for maintenance and repair of electrical ways and works shall additionally abide such other precautions and safety measures as prescribed by special instructions for any specific work involving different types of structures and equipments.

267. 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 overhead equipment can be adjusted to confirm to the new conditions.

268. Tripping of circuit breakers of locomotives at neutral sections.- (a) unless otherwise authorised by special instructions, the Loco pilot of the locomotive shall coast through the neutral section, duly switching off power and lowering of pantograph; and

(b) necessary indication boards, to indicate that a neutral section is being approached and the location from where the pantograph should be lowered respectively at distances in accordance with special instructions, shall be provided to guide the Loco pilot.

269. Rules regarding shutdown of overhead equipment.–(1) Except in case of emergency to pre-empt an accident, or damage to overhead equipment, shutting down of overhead equipment

shall be done ordinarily during Corridor Maintenance Block with the permission of the Controller.

(2) In case of fault in overhead equipment, traction power controller shall isolate faulty section) and in consultation with Controller may allow limited re-energisation of some portion to rescue a stranded train at such restricted speed as prescribed under instructions issued by the officer authorised by the Dedicated Freight Corridor Railway administration and provided the action does not damage the overhead equipment.

(3) Except in case of emergency the traction power controller and the Controller shall plan the regulation of train and only after the last affected train has reached the station, where it is either to wait or terminate, orders for shutting shall be given.

(4) It shall be responsibility of traction power controller to issue work permit only after he has confirmed that no electric train is in the block section.

(5) Switched on only after confirming from the official incharge of the work that all men have been removed from the danger zone and work is completed.

(6) (a) as soon as traction power controller comes to know about unsafe condition of a train working on electrified section, he shall immediately switch 'off' the OHE supply of both the lines of relevant sub-sector. traction power controller shall then advise in writing, the section controller of the section in which overhead Equipment has been switched 'off';

(b) on occurrence of any such incidence section controller or traction power controller from Dedicated Freight Corridor Corporation shall immediately intimate concerned section controller of Indian Railway as well;

(c) on receipt of advice from the traction power controller, the Section Controller shall under exchange of private number, advise the 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.

270. Additional rules for electrified sections. - Special instruction for working of trains on electrified section shall be notified by the authorised officer.

IndiaCode

CHAPTER XI

LEVEL CROSSING

271. There shall be no level crossing gate on Dedicated Freight Corridor Railway lines unless specifically notified by Dedicated Freight Corridor Railway administration. The working of notified level crossing gates shall be in accordance with the special instructions.

272. Controlling Railway of Level Crossing Gates. -

(1) In case of Level Crossing Gate which is common to Indian Railway and Dedicated Freight Corridor Railway lines, it shall be controlled by Indian Railway.

(2) In case of Level Crossing Gates which is not common to Indian Railway and Dedicated Freight Corridor Railway lines, it shall be controlled by Dedicated Freight Corridor Railway.

273. Interlocking of Level Crossing Gates, approach train warning and track locking.-

(1) (a) each Level Crossing Gates shall be provided with electrically operated lifting barriers interlocked with Gate signals provided on each line. The gates should normally be closed to road traffic;

(b) the gate signals shall remain 'ON' and attain "OFF' aspect only when the gate is closed and is so detected by interlocking;

(c) each gate shall have road signals as well as hooter alarm to warn road users of closing of the gate;

(d) the road signal shall show a steady yellow when barrier is lifted and steady red when closed towards the road users.

(2) (a) there shall be an indication panel in the gate hut to display 'ON' and 'OFF' aspects of Gate signals and the occupation or clearance of the approach warning track circuits of each track up to the point of train approach warning;

(b) a separate panel for the operation of booms through push buttons shall be provided for raising or lowering of booms as also for stopping it mid-way during operations; and

(c) separate Telephone shall be provided between Gateman and station master of block stations on either side; wherever the Level Crossing Gate is common to Indian Railway and Dedicated Freight Corridor Railway lines, separate telephones shall be provided between Gateman and station masters on either side of both Dedicated Freight Corridor Railway and Indian Railway stations.

IndiaCode

(3) Each level crossing gate shall be provided with approach warning and approach track locking systems. As soon as the train reaches a pre-determined point (eight kilometers on Dedicated Freight Corridor Railway System and five kilometers on Indian Railway System) line and on any of the lines an alarm in accordance with special instructions will sound in order to assist Gateman regulate road traffic and observe passing train. Further, as soon as the train reaches a pre-determined point (four kilometers on Dedicated Freight Corridor Railway System and two kilometers on Indian Railway System), if the boom is already closed, track locking of boom shall prevent opening of the gate until whole of the train has passed beyond the level crossing gate and subsequently, the gate signal shall assume 'OFF' aspect.

274. Knowledge of signals and Gate operation.-No person shall be deputed to work at level crossing gate unless he has full knowledge of signal and panels provided for operation of the gate and carries a valid certificate of competency issued by the competent authority appointed in this behalf by the controlling Railway administration.

275. Road traffic. -

(1) Subject to such special instructions in that behalf as are issued under sub-clause (2) of the rule 275, the normal position of Gate at Level crossings shall be "closed to road traffic" 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 when no train is approaching.

(2) Railway administration controlling the level crossing gate may from time to time issue special instructions for any particular level crossing gate to be kept normally "open to road traffic". In such a case, on sounding of buzzer the Gateman shall immediately take action to close the gate against road traffic for passage of a train or trains or for the purpose of any other railway operation; Provided that whenever the normal position of level crossing gate is "open to road traffic", the Gateman, at all times be prepared, to show a stop hand signal to any approaching train.

(3) If for any reason, the Gate at the level crossing cannot be closed, action shall be taken in accordance with rule 277.

(4) Detailed working instructions for operation of Gate panels shall be prescribed in the Station Working Rule of controlling station of Indian Railway and a copy of the same shall be kept in gate hut.

276. Supply and care of equipment. - (1) Based on number of lines and directions of movement permitted on each, the requirement of Hand signal lamps, flags (Red and Green), banner flags and such other articles as may be needed by the Gateman for efficient and safe working of trains, shall be prescribed in the Station Working Rule of controlling station of Indian Railway;

(2) Every gate man shall, - (a) be supplied with the equipment prescribed as per sub-rule (1) of the rule 276 above and such other articles as may be additionally prescribed by controlling Railway administration; and

(b) keep such signals, flasher lights and other equipment in proper order and ready for use.

(3) Controlling supervisor of a level crossing gate shall ensure that all the prescribed equipment are available and maintained at the Gates under his charge, as per the norms prescribed by special instructions.

277. Failure of locking arrangements at level crossing gates.- (1) Arrangement of fixing of safety chain and hand operated sliding boom shall be provided for use in case of failure of electrically operated lifting barriers.

(2) Indication for hand operated boom shall be provided on the gate panel and detected by the signals to show 'yellow' when taken 'OFF'.

(3) If need arises due to failure of alternatives to electrically operated boom as mentioned in sub-clause (1) of the rule 277 above, the gateman shall take action to close Gates against the road traffic by any other means if so feasible, and to Hand signal the train movement pass the Level Crossing in accordance with sub-rule (4) of the rule 277 below.

(4) In case for any reason the gate cannot be closed or fastened across thoroughfares on both sides of the track, - (a) He shall,-

(i) ensure that the fixed signals, protecting the gate are kept at 'ON';

(ii) show stop hand signal and do his best to stop any approaching train;

(iii) put banner flags by day and red lamps by night showing towards the direction of approaching trains;

(iv) not remove the banner flag or red lamp till the trains have come to stop short of it; and

(b) only after ensuring that the track is clear of obstruction or road users, the banner flag or red lamp may be removed and train hand signalled past the level crossing.

(5) If any defect in the mechanism of closing the gate against the road traffic, or defect of any other kind specially in the road surface, channel for flange of wheels or the fastenings thereof, or any signal pertaining to road traffic or fixed signals for trains, is noticed by the Gateman he shall immediately report the facts to the station master on duty of the controlling or of nearest station.

(6) The Station Master on duty on being informed of the defects shall inform the Station Masters at the other end to issue caution to the approaching trains if the defect so warrants, and inform the supervisor responsible for upkeep of the Gate to rectify the defect.

IndiaCode

(7) The supervisor responsible for upkeep of the gate and its equipment, on being informed of the defect, if the defect directly affects safety and running of the trains shall immediately undertake repair and in the other cases at the first available opportunity.

278. Gateman to observe passing trains and position of Gateman.-(1) Except, where otherwise prescribed under special instructions, the Gateman shall, as far as feasible, observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains;

(2) Unless provided with video monitoring of passing trains, the Gateman should stand attentively facing the track at a place nominated in the Station Working Rule or the Gate Working Instructions in the manner indicated below,-

(a) during daytime he shall hold red and green hand signal flags, furled up on separate-sticks with the red flag in his active hand, whereas; and

(b) during night time he shall hold a lighted hand signal lamp with white light.

(3) The Gateman shall, as far as feasible, watch passing train and keep a sharp look out for any unusual condition like hot axle, hanging part of any vehicle on fire, load shifted, etc. and in case he notices any of the above or any other danger to safe running of the train, he should take prompt action to warn the Loco pilot by showing the danger signal, except in case of train parting. If the train crew fails to take notice or act upon the Gateman's signal he shall immediately inform the Station Master or the Gateman of the gate in advance on telephone or any other approved means of communication.

Provided further that in case of train parting instead of showing a red hand signal the gateman shall follow the procedure as prescribed in rule 281.

(4) The Loco pilot shall be on the lookout for such danger signals from the Gateman.

279. Channel for flange of wheels. - The Gateman shall see that the channel for the flange of the wheels is kept clear.

280. Obstruction at level crossing. – (1) Every Gateman, on noticing any obstruction on the line, shall at once remove it or, if unable to do so, shall,- (a) take action to ensure that the fixed signals, protecting the gate are kept at 'ON';

(b) show stop hand signal and do his best to stop any approaching train;

(c) protect the obstruction by putting banner flags by day and red lamps by night showing towards the direction of approaching trains; and

(d) take action to close the gates against the road traffic.

(2) If after removal of obstruction on line the gate can still not be closed, the protection prescribed in sub-rule (1) under the rule 280 above shall be continued to be provided, and the banner flag or red lamp shall not be removed till the train have come to stop short of it, and only after

ensuring that the track is clear of obstruction or road users, the banner flag or red lamp may be removed and train hand signalled past the level crossing.

281. Parting of a train. -

(1) 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 by shouting, gesticulating or by moving a green flag by day and a white light by night up and down vertically as high and low as possible or through approved means of communication, if provided.

(2) He shall then inform the Station Master of the station in rear and prepare himself to stop any train approaching from behind depending upon the location of the rear portion of the parted train if within his reach.

(3) In case of derailment he shall also assist train crew in taking action to protect the adjacent track provided he is in position to leave the gate.

282. Trespassing. - Every Gateman shall, as far as possible, prevent any trespassing by persons or cattle.

283. Transfer of charge of gate. - No Gateman shall leave his gate unless another Gateman has taken charge of it.

284. Height gauges. - (1) On electrified sections, adequate arrangements shall be made to erect height gauges on either side of the Over Head 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 Over Head Equipment or other equipment with adequate clearance.

(2) The adequate clearance referred to in sub-rule (1) of the rule 284 above shall be prescribed by the Railway administration.

(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.

285. Appendix. - Appendix contains the description of authority or Form and the relevant provision of the rule which apply thereto for the purpose of these Rules.

IndiaCode

APPENDIX

LIST OF AUTHORITIES TO BE USED DURING TRAIN WORKING

Form Number	Rule Number	Description of Authority to be used
1.	65(a)	Disconnection or Reconnection Notice.
2.	97(2)(a)	Paper Line Clear Ticket
3.	103(2) (b)	Shunting Order
4.	117(6)	Authority To Proceed during prolonged failure of signals on double line section in Automatic Block System.
5.	136(2)(b)	Authority to receive a train on an Obstructed Line
6.	137(1)(d)	Authority to receive a train on a Non-signalled line
7.	138(1)(b)	Authority to start from a Non-signalled line or a line provided by common departure signal.
8.	155(1)	Caution Order
9.	155(6)	Nil-Caution Order
10.	211(3) (a)	Advance Authority to pass defective approach signals at 'ON" position.
11.	211(3)(b)	Authority to pass defective approach signals at 'ON" position.
12.	212(1)(c)	Authority to pass defective departing signals at 'ON" or defective position
13.	218(2)	Message to be exchanged between Station Mangers for introduction of Temporary Single Line Working on a double line section.
14.	218(4)(e)	Authority for Temporary Single Line Working on a double line.
15.	218(5)(b)	The Following Train System Authority To Proceed
16.	218(10)	Authority to receive a train during Temporary Single Line Working on a double line approaching on wrong line.
17.	218(11) (C)	Message to be exchanged between Station Mangers for restoration of normal working after Temporary Single Line Working.
18.	227(6)	Authority To Proceed Without Line Clear and Proceed into an occupied block section.
19.	257(d)	Motor Trolley Following Permit.
20.	259(1)	Working of a Motor Trolley or Lorry or Rail Dolly on full block.

IndiaCode

Form 1
[See Rule 65 (a)]
Dedicated Freight Corridor Railway
Sr. No.-----
Signal and Telecommunication Department
ACKNOWLEDGEMENT OF DISCONNECTION / RECONNECTION NOTICE

No.----------
To
The Station Master on duty at ----------
Station/cabin.
It is proposed to disconnect the following
Gears:----------

On ----/----/20----
From---------hour------minutes
to-------- hour------minutes to attend failure / for maintenance.

Expected duration of Disconnection----------

Junior Engineer/Section Engineer(Signal) / Technician(Signal)

Notice about disconnection received at --- hour------minutes on ----/------/--- 20---.

Signature of Station Master
Disconnection allowed/ notallowed on ----/---/20----

at ------- hour------minutes

Signature of Station Master
Disconnection will be allowed at ------- hour------minutes on --/----/---- 20----

---
Signature of Station Master
Reconnected at ---------- hour------minutes on -----/---/-----20----

---
Junior Engineer/Section Engineer(Signal) / Technician(Signal)

Notice of reconnection received at ------ hour------minutes
on ----/---- 20---.

Signature of Station Master
*Fill in the details of the gear/s to be disconnected.

Form 1
[See Rule 65 (a)]
Dedicated Freight Corridor Railway
Sr. No.----
Signal and Telecommunication Department
RECONNECTION NOTICE

No. ----------

Notice for reconnecting signaling gear

To

The Station Master on duty at ------Station.

Please note that the disconnected gear(s) referred to in notice no. ----------

---

has / have been reconnected

on -----/----/20----at--- hour------minutes

Signature

Junior Engineer/Section Engineer(Signal) / Technician(Signal)

Date ---/---/20---

Time---- hour------minutes

Notice of reconnection received at ------ hour------minutes
on ----/---- 20---.

Signature of Station Master

Form 1
[See Rule 65 (a)]
Dedicated Freight Corridor Railway
Sr. No.------
Signal and Telecommunication Department
DISCONNECTION NOTICE

No.----------

Notice to Station Master for disconnecting signaling gear.

To

The Station Master on duty at ---------- station.

Please note that the

following gears will be disconnected

*----------

---

on-----/----/20---

from ---- hour------minutes

to---- hour------minutes attend failure/for maintenance.

Expected duration of disconnection)----

Junior Engineer/Section Engineer(Signal) / Technician(Signal)
Date ----------
Time ----------
*Fill in details of the gears to be disconnected.

Notice about disconnection received at --- hour------minutes on ---/------/--- 20---.

Signature of Station Master
Disconnection allowed/**not allowed on ----/---/20----
at ------- hour------minutes ----------

Signature of Station Master
Disconnection will be allowed at ------- hour------minutes on ----/----/---- 20----.

Signature of Station Master

IndiaCode

Form 2
[See Rule 97(2) (a)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

PAPER LINE CLEAR TICKET
(Loco Pilot and Record)
*UP or DN

Name of Station_____ Date __/___/20__
Time__ hour_____minutes

Paper Line Clear working between _____ station and _____ station.

Line Clear asked by _____(Name of Station Master on duty) from _____ Station Master on duty at _____station for train No._____*UP or DN.

Through_____ (Means of communication).

Last train in the block section was _____*UP or DN, which cleared block section at_____station.

Line clear *granted or received under Private Number _____ (in words) _____ (in figures).

_____

* To

The Loco Pilot of Train No. _____

Line is clear and you are authorised to proceed to _____ (station).

***Authority to pass Signal at 'ON' position**
(For Double Line only when Line clear cannot be obtained on block instrument.)

You are authorised to pass *Starter or *Intermediate Starter or *Advanced Starter at 'ON'.

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

*Signature of Loco Pilot

Date __/___/20 ____ Time___ hour------minutes

*Strike out whichever is not applicable.

IndiaCode

Form 3
[See Rule 103(2) (b)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

SHUNTING ORDER
(Loco Pilot, Guard and Record)

Station_____ Date __/___/20__
Time__ hour_____minutes

To

The Loco Pilot of Train No._____ *UP or DOWN.

Please perform shunting as indicated below as per instructions of Station staff or Guard:

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

IndiaCode

*You are authorised to pass _____signal in the 'ON' position and proceed *up to or beyond **_____signal.

***Section between _____station and _____ station is *blocked back or blocked forward. For this purpose and *Token or Tablet or Shunting Key has been extracted and kept in *safe personal custody or block instrument has been turned to 'Train On Line' position and locked.

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

Signature of Loco Pilot _____ Date __/__/20___ Time _____ hour------minutes

Signature of Guard_____ Date __/__/20___ Time _____ hour------minutes

* Strike out whichever is not applicable

** Enter Kilo meter or Signal No.
***Applies when Line is Block back or Block forward.

Form 4
[See Rule 117(6)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY TO PROCEED DURING PROLONGED FAILURE OF SIGNALS

ON DOUBLE LINE SECTION IN AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

(Loco Pilot and Record)

Station _____. Date ___/___/20__.
Time__ hour_____minutes

To

The Loco Pilot Train No. _____ * Up or Down.

All signals between _____ Station and _____ Station have failed. Line Clear has been received from _____ Station under his Private No. (In words) _____(in figures)_____.

You are, hereby, authorised to proceed cautiously on Up or Down line at a speed not exceeding twenty five kilo meters per hour and further fifteen kilo meters per hour during bad weather impairing visibility and while passing over facing points.

You are also authorised to pass Automatic or Semi-Automatic or Manual Stop or Gate signals in between station _____ and _____station at 'ON' on this authority.

You shall stop outside the first Stop Signal at _____ Station and thereafter be guided by the instructions of the Station Master of that station.

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

I have understood the contents of this authority.

Signature of Loco Pilot _____ Date _____ Time__ hour_____minutes

* Strike out whichever is not applicable.

Form 5
[See Rule 136(2) (b)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON AN OBSTRUCTED LINE

(Loco Pilot and Record)

Station _____ Date___/____/20___
Time__ hour_____minutes

To

The Loco Pilot of Train No ._____ *Up or Down.

Your train is being received on line No.(in words) _____(in figures)_____ which is obstructed.

You are hereby authorised to pass *Up or Down*Outer or Home or Routing Signals in 'ON' position cautiously at a speed not exceeding fifteen kilo meters per hour on being accompanied by the bearer of this Authority. You are required to bring your train to a stand observing hand danger signal being exhibited forty five meters before the obstruction.

IndiaCode

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

Signature of Loco Pilot _____ Date _____

*Strike out whichever is not applicable.

Form 6
[See Rule 137(1) (d)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN ON A NON SIGNALED LINE

(Loco Pilot and Record)

Station _____ Date__/___/20_____
Time__ hour_____minutes

To
The Loco Pilot of Train No. _____ *Up or Down.

Your train is being received on non-signalled line No. (in words) _____(in figures)_____.

You are hereby authorised to pass *Up or Down *Outer or Home or Routing Signals in 'ON' position cautiously at a speed not exceeding fifteen kilo meters per hour on being accompanied by the bearer of this Authority. You are required to bring your train to a stand before stop board or fouling mark of line on which your train is being received.

IndiaCode

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

Signature of Loco Pilot _____ Date _____

*Strike out whichever is not applicable.

Form 7
[See Rule 138(1) (b)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY TO START FROM A NON_SIGNALED LINE
OR
A LINE PROVIDED BY COMMON DEPARTURE SIGNAL
(Loco Pilot and Record)

Station _____ Date___/___/20__
Time__ hour_____minutes

To

The Loco Pilot of Train No._____ *Up or Down.

Your train is being started from line No. (in words)_____(in figure_____ which is * a non-signalled line or having a common departure signal.

You are authorised to pass *Starter or Intermediate Starter or Advanced Starter bearing No. _____ in the 'ON' position and leave the Yard cautiously at a speed not exceeding fifteen kilo meters per hour over the points duly accompanied by the competent Railway servant up to last set of points of line No.____(in figures) and _____(in words).

Line clear is obtained on *Block Instrument or Approved Means of communication from _____ Station.

* Private No. received from station in advance (In words) _____(In figures) ____ .

Or

Token or Paper line clear ticket No. _____.

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

Signature of Loco Pilot _____ Date _____

*Strike out whichever is not applicable.

IndiaCode

Form 8
[See Rule 155(1)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

CAUTION ORDER
(Loco Pilot, Guard and Record)

STATION _____ Date _____

To
The Loco Pilot of Train No. and Name_____.
You are hereby instructed to exercise the following speed restrictions:-

Sl. No.	Stations between		Kilometers or position of Indicators if provided		Speed (kilometre per hour)	Cause or Remarks
	From	To	From	To		
1						
2						
3						
4						
5						

IndiaCode

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

Signature of Loco pilot _____ Date _____
Signature of Guard _____ Date _____

Form 9
[See Rule 155(6)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

CAUTION ORDER
(Loco Pilot, Guard and Record)

Station _____ Date___/____/20____

To

The Loco Pilot of Train No._____ .

CAUTION ORDER

NIL

Up to _____ Station (Name of next Noticed Station or Station)

IndiaCode

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

Signature of Loco Pilot _____ Date ___/____/20___

Signature of Guard _____ Date ___/____/20___

Form 10

[See Rule 211(3) (a)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

ADVANCE AUTHORITY TO PASS DEFECTIVE APPROACH SIGNALS AT 'ON' POSITION

AT _____ STATION

(Loco Pilot and Record)

Station_____ Date _____

To

The Loco Pilot of Train No. _____*Up or Down

As per advice of Station Master on duty at _____ Station, *Up or Down * Outer or Home or Routing Home signal bearing number_____ *is or are out of order.

You are hereby authorised to pass such signals at 'ON' on being hand signalled at the foot of Home signal at a speed not exceeding fifteen kilo meters per hour.

IndiaCode

_____
Signature of Station Master
SM Stamp

_____
Signature of Loco Pilot

Date ___/___/20____

*Strike out whichever is not applicable.

Form 11

[See Rule 211(3) (b)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY TO PASS APPROACH SIGNALS AT 'ON' OR DEFECTIVE POSITION

(Loco Pilot and Record)

Station _____ Date ___/____/20__

Time ___ hour_____ minutes

TO

The Loco Pilot of Train No._____ Up or Down

You are hereby authorised to pass the defective * Outer or Home or Routing Home signal at 'ON' position at a speed not exceeding fifteen kilometers per hour.

The train will be admitted on line number (in words)_____and (figures) ____.

IndiaCode

_____

Signature of Station Master

SM Stamp

_____

Signature of Loco Pilot

Date___/___/20_____

* Strike out whichever is not applicable.

Form 12

[See Rule 212(1) (c)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY TO PASS DEPARTING SIGNALS AT 'ON' OR IN DEFECTIVE POSITION

(Loco Pilot and Record)

Station _____ Date ___/____/20__

Time__ hour_____minutes

TO

The Loco Pilot of Train No._____ Up or Down, waiting to depart from line No._____

(1) You are hereby authorised to pass the *Starter or Intermediate Starter or Advanced Starter signals at 'ON' position.

*(2) Applicable for Double Line only –

(In case of failure of Advanced Starter Signal or Last Stop Signal) - Line clear has been obtained on _____(means of communication) from_____ station. Private No. received is (in figures)_____(in words) _____ .

*(3) Applicable for Intermediate Block signal or Modified Automatic Block Signal- You are authorised to pass Intermediate Block Signal or Modified Automatic Block Signal at 'ON' without stopping. Line Clear has been obtained on _____ (means of communication) from _____ station. Private number received is _____ (in words) _____(in figures)

_____ _____

Signature of Loco Pilot Signature of Station Master

Station Stamp

Date_____

*Strike out whichever is not applicable.

IndiaCode

Form 13

[See Rule 218(2)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

MESSAGE TO BE EXCHANGED FOR INTRODUCTION OF TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON A DOUBLE LINE SECTION

(A) For station proposing to introduce Temporary Single Line Working.

Date ___/___/20___

No._____ Time_____hours_____ minutes

From
Station Master _____ station
To
Station Master _____ station

(1) Temporary Single Line Working is proposed to be introduced on *Up or Down line between _____and _____station due to _____.

* (2) _____stations shall be closed during Temporary Single Line Working.

(3) Obstruction on * Up or Down exists at _____kilometer

(4) Last train No. _____ * Up or Down over the line on which Temporary Single Working is been introduced has arrived at my station at _____hrs.
Private No. _____(in words)_____(in figures).

_____
Signature of Station Master

(B) For station acknowledging Temporary Single Line Working

From
Station Master _____ station
To
Station Master _____ station

Refer your message no. _____. I have understood that Temporary Single Line Working is proposed to be introduced on *Up or Down line between _____and _____stations due to _____. Last train No. _____* Up or Down left my station on the line on which Temporary Single Working is being introduced has arrived complete at your station.

Private No. _____ (in words)_____(in figures).

_____
Signature of Station Master

*Strike out whichever is not applicable.

IndiaCode

Form 14

[See Rule 218(4) (e)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY FOR TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE

(Loco Pilot, Guard & Record)

Station _____ Date ___/___/20___

To: The Loco Pilot of Train No._____ **UP or DOWN**

(1) LINE CLEAR TICKET

The line is clear and you are authorised to proceed on Up or Down Line up to _____station, Private No. received from station in advance is (in words)_____(in figures)_____.

(2) AUTHORITY TO PASS SIGNALS IN 'ON' POSITION

You are authorised to pass *Starter or Intermediate Starter or Advanced Starter Signals bearing Nos. _____at 'ON'.

* Observe hand signal at the foot of the 1st starter signal.
* You are authorised to pass signals of intermediate _____station at 'ON' which has* or have* been closed temporarily for single line working.
* Your train shall start from the line not provided with departing signals. Start on being piloted by the railway servant on duty at station.

(3) CAUTION ORDER

* (i) Your train is going on **Right line or Wrong line*. The obstruction exists at kilometers _____on *Up or Down line. Switch On flasher light when proceeding on Wrong line.
* (ii) You have to inform the Gate men and Trackman enroute regarding Introduction of single line working on *Up line or Down line.
*(iii) Your Train is the First Train to work under Temporary Single Line working. Speed of your train shall be restricted to twenty five kilometers per hour subject to observance of other speed restriction in force.
*(iv) Observe "Neutral section" on the line on which your Train is going. (*For electrified section*).
*(v) *There are no Trap Points on the line in question or Trap points have been clamped or cotter bolted or spiked.
* (v) Following are the caution Orders in force in Block Section-

Sr No	Station between		KILOMETRAGE		Speed (Kilometer per hour)	Cause or Remarks
	From	To	From	To		
1						
2						

_____
Signature of Station Master
Station Stamp

I /We have understood the contents of this authority.

_____ _____
Signature of Loco Pilot Signature of Guard

*Strike out whichever is not applicable.

Form 15

[See Rule 218(5) (b)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM

AUTHORITY TO PROCEED

(Up or Down)

Train No._____Up or Down Date _____

Time _____ Hours _____ Minutes.

From _____ Station, To _____ Station.

IndiaCode

To Loco Pilot

(1) You are hereby authorized 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 _____ hours _____ minutes.

*(4) You are required to observe a speed restriction of _____ kilometers per hour.

Signed _____

Station Master at _____

(Station stamp)

Signature of the Loco Pilot at _____ station.

*Strike out whichever is inapplicable.

Form 16

[See Rule 218(10)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

AUTHORITY TO RECEIVE A TRAIN DURING TEMPORARY SINGLE LINE WORKING ON DOUBLE LINE APPROACHING ON WRONG LINE

(Loco Pilot and Record)

Station _____ Date__/____/20____

Time _____hours _____ minutes

To

The Loco Pilot of Train No._____ *Up or Down.

Your train will be received on line No. (in words) _____(in figures)_____.

You are hereby authorised enter cautiously at a speed not exceeding fifteen kilometers per hour on being accompanied by the bearer of this Authority.

IndiaCode

_____

Signature of Station Master

Station Stamp

Signature of Loco Pilot _____ Date _____

Form 17

[See Rule 218(11) (c)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

MESSAGE TO BE EXCHANGED FOR RESTORATION OF NORMAL WORKING AFTER TEMPORARY SINGLE LINE WORKING

(A) For station proposing to restoring normal Working.

Date ___/___/20___

No._____ Time_____hours____ minutes

From
Station Master _____ station
To
Station Master _____ station

* (1) Normal Working shall be introduced between _____and _____station after arrival of train No._____ at your station.

*(2)Normal Working shall be introduced between _____and _____station after train No._____ arrived at my station at _____hrs.

(3) The obstruction on *Up or Down line at Km _____has been removed as per information received from _____vide No. _____.

Private No. _____(in words)_____(in figures).

_____
Signature of Station Master

(B) For station acknowledging normal working

From
Station Master _____ station
To
Station Master _____ station

*(1) Refer your message no. _____. Train No. _____ has arrived complete at my station at _____hours. Normal working shall be restored on *Up or Down line between _____and _____stations.

*(2) Refer your message no. _____. Train No. _____ which left last has arrived your station complete at _____hours. Normal working shall be restored on *Up or Down line between _____and _____stations.

Private No. _____(in words)_____(in figures).

_____
Signature of Station Master

*Strike out whichever is not applicable.

IndiaCode

Form 18

[See Rule 227(6)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

*UP or DOWN

AUTHORITY TO PROCEED WITHOUT LINE CLEAR AND PROCEED INTO AN OCCUPIED BLOCK SECTION

(Loco Pilot, Guard and Record)

Station _____ Date: ___/____20__. Time __ hours___ minutes

To: Loco Pilot of Train No_____

(1) This order is being given due to Obstruction of UP or DN line between_____ Station and _____station at Kilometers_____.

(2) You are hereby authorised to proceed cautiously without Line clear. From _____ station up to kilometers _____on *UP or DOWN Line with your Train.

(3) You shall bring your Train to a stop short of kilometers _____ and thereafter be guided by the instructions from the Competent Authority at the site.

(4) You shall clear the section at station _____

AUTHORITY TO PASS SIGNALS AT 'ON' POSITION

(1) *You are authorised to pass the Signals No. and description _____, at 'ON' position or *start from the line not provided with departing signals at a speed not exceeding fifteen kilometers per hours observing hand signals at the foot of the first starting signal.

CAUTION ORDER

(1) You are permitted to work your Train upto kilometers _____ between Station _____and _____stations with the speed of twenty five kilometers per hour when view ahead is clear and ten kilometers per hour at night or when view ahead is not clear or when brake-van is leading.

(2) Caution Orders in force in the Block Section are as under:-

Sl. No.	Station between		Kilometrage		Speed (kilometre per hour)	Cause or Remarks
	From	To	From	To		
1						
2						

_____

Signature of Station Master

Station Stamp

I have understood the contents of this authority.

Signature of Loco Pilot_____ Signature of Guard_____

*Strike out whichever is not applicable.

IndiaCode

Form 19

[See Rule 257(d)]

Sr. No._____

Dedicated Freight Corridor Railway

MOTOR TROLLEY FOLLOWING PERMIT

(Original and Duplicate)

Station _____ Date ___/__/20___.

From Station Master_____

To

_____ (Officer-in-charge) Motor Trolley No._____.

You are hereby being permitted to follow *Train No._____ or Motor Trolley No._____ in the block section upto_____Station.

The Train No._____/Motor Trolley No._____ left this station at___ hours ___minutes

You are also authorised to pass *Up or Down_____ signals at 'ON' position.

On arrival at _____ Station you are required to hand over this permit to Station Master on duty.

Private No. received (in words)_____(in figures)_____.

IndiaCode

_____

Signature of Station Master

Station Stamp

Received _____

Signature of *{Official Incharge and Designation} _____.

{Motor Trolley Driver}

*Strike out whichever is not applicable.

Form 20

[See Rule 259 (1)]

Dedicated Freight Corridor Railway

Sr. No._____

WORKING OF A * MOTOR TROLLY or LORRY or RAIL DOLLY ETC. ON FULL BLOCK.

RECORD

Date __/__/20__ Time __ hour ___minutes

No. _____

To

The Station Master _____

**_____No.____ is required to work between ___ station and _____station on Up or Down line from ___ hour__ minutes to__ hour __ minutes on full block. The Section will be cleared at _____ station at ___hour ___minutes

_____

Signature of Official In Charge

*The block cannot be permitted or will be granted after passage of Train No. _____ * UP or DOWN.

*The UP or DOWN Line has been blocked for your **_____and block will be removed only on receipt of the removal report of **_____ No. Token or Tablet or Paper Line Clear Ticket No. _____ issued to you.

Private Number_____ (in words)___(in figures).

You are advised to ensure clearance of Block Section within Block permitted.

_____

Signature of Station Master

Station Stamp

Date __/__/20__Time __hour__ minutes

Reference: No. _____

**_____ No._____has arrived at _____ station at ____hour ___ minutes / has been removed from the track at kilometers _____. Block section is clear and free from obstruction. Token or tablet or Paper Line Clear Ticket no. is being surrendered to

Form 20

[See Rule 259 (1))]

Dedicated Freight Corridor Railway

Sr. No._____

WORKING OF A * MOTOR TROLLY or LORRY or RAIL DOLLY ETC. ON FULL BLOCK

REMOVAL REPORT

No. _____

To

The Station Master _____

**_____No. _____ has arrived at _____ station at ___ hour ___minutes has been removed from the track at km _____. Block section is clear and free from obstruction. Token or Tablet or Paper Line Clear Ticket No. is being surrendered to resume normal Train Working..

_____

Signature of official-in-charge

Removal report received at ____ hour ___minutes on date ___/____/20__.

_____

Signature of SM

Station Stamp

*Strike out whichever is not applicable.

**Push or Cycle or Moped or Motor Trolly or Rail Dolly or Ladder Trolly etc. whichever is applicable to be filled.

Form 20

[See Rule 259 (1)]

Dedicated Freight Corridor Railway

Sr. No._____

WORKING OF A * MOTOR TROLLY or LORRY or RAIL DOLLY ETC. ON FULL BLOCK

NOTICE FOR WORKING

To

The Station Master _____

**_____No. _____ is required to work between _____ station and _____station on *Up or Down /_____line from __ hour ___minutes to__ hour ___minutes on full block.

The Section will be cleared at _____ station at ___ hour ___minutes

_____

Signature of official-in-charge

Date __/__/20___Time __ hour ___minutes.

*The block cannot be permitted or will be granted after passage of Train No. _____ * UP or DOWN.

*The UP or DOWN Line has been blocked for your **No. _____ and block will be removed only on receipt of the removal report of **_____No.____ Token or Tablet or Paper Line Clear Ticket No. _____ issued to you.

Private Number_____ (in words) _____(in figures).

You are advised to ensure clearance of block section within block permitted.

_____

Signature of Station Master

Station Stamp

Date__/__/20__

resume normal Train Working. _____ Signature of official-in-charge Removal report received at ____ hour ___minutes on date ___/____/20__. _____ Signature of Station Master Station Stamp *Strike out whichever is not applicable. **Push or Cycle or Moped or Motor Trolly or Rail Dolly or Ladder Trolly etc. whichever is applicable to be filled.		Time__ hour ___minutes _____ Signature of official-in-charge Date __/__/20___ Time __ hour ___minutes *Strike out whichever is not applicable. **Push or Cycle or Moped or Motor Trolly or Rail Dolly or Ladder Trolly etc. whichever is applicable to be filled.

[F. No. 2010/Safety (A&R)/19/17]

GIRISH PILLAI, Member Traffic, Railway Board, Ex.-Officio Secy.

IndiaCode

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

ALOK KUMAR Digitally signed by ALOK KUMAR Date: 2018.08.14 18:00:35 +05'30'