East Central Railway

Office of the
General Manager (Operations)
ECR/Hajipur
Date- 02.09.2024

NO.ECR/Optg.Safety/G&SR/24/505,

Divisional Railway Manager
East Central Railway.
DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ.

Sub: Correction slip No.10 to General & Subsidiary Rule Book of ECR (English & Hindi) Edition – 2018.

In partial modification to this office letter of even no. dated 30.08.2024, it has to point out that erroneously last Correction Slip No. issued to Hindi version has been shown as CS No. 09, dated 20.08.2024 which to be read as CS No. 08, dated 17.08.2023. However, Correction Slip No. 09 of Hindi version is in process and will be issued very soon.

As such this to be treated as Correction Slip NO. 10 for both Hindi and English versions, but C/S No. 9 to Hindi version is in process & will be issued shortly.

Divisions are requested to ensure immediate circulation of its copies in sufficient number for updating G&SR books and implementing the same with immediate effect.

DA: - As above.

Ranjan
02.09.24
(M. K. Ranjan)
Dy. COM/Gen.
East Central Railway, Hajipur

Copy to:-

1) PED/Safety Rly. Board/New Delhi.
2) Secy. to GM – for kind information of GM.
3) Secy. to AGM-for kind information of AGM.
4) PCSO, PCCM, PCE, PCEE, PCME, PCSTE, CAO/CON South& CAO/CON North, CELE,CME (D&D)/ECR for information please.
5) PCOM – ER, SER, NER, NCR, NR, NFR, WCR for information please.
6) Sr. DOM- DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ – for compliance Pleases.
7) Sr. DSO- DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ- for information Please.
8) PRINCIPAL – ZRTI/MFP & ZRTI/ Bhuli/Dhanbad for information Please.
9) IN CHARGE- SAFETY CAMP/DHANBAD and Principal DTC/ DNR, DDU, SPJ for information please.

Scanned with OKEN Scanner

EAST CENTRAL RAILWAY

Last Correction Slip No.09 dated 20.08.2024

CORRECTION SLIP No - 10

[GR & SR BOOK-2018]

The following corrections with 14 items have been made in GR & SR Book (English Edition- 2018) and being sent for necessary compliance.

ITEM NO. 01

On page No. 1, Delete the existing Sub-rule (1) and (2) of GR 1.01 and substitute the following in its place -

Short title and commencement –

(1) These rules may be called the Indian Railways (Open Lines) General (Amendment) Rules, 2024.

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

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

{Authority Railway Board's letter No. 2023/Safety (A & R)/19/09 dated. 12.03.2024) and Gazette notification No.148 dated 07.03.2024}

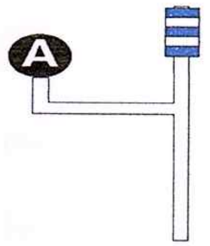
ITEM NO. 02

On page No. 36, Add the following as sub-rule (2), (3) and (4) of SR 3.17

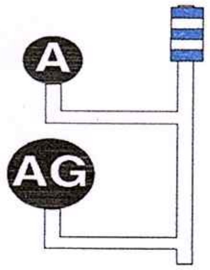
(2) Semi-Automatic Stop signal in station yard (i.e. Home, Starter and Advanced Starter signal) protecting gate should be provided with illuminated 'AG' marker in addition to illuminated 'A' marker.

(3) Modified Semi-Automatic Block signal protecting gate should be provided with illuminated 'AG' marker in addition to illuminated 'A' marker.

(4) (a) Indicative Appearance of Modified Semi-Automatic stop signal



(b) Indicative Appearance of Modified Semi-Automatic stop signal protecting gate.



C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

ITEM NO. 03

On page No. 114, correct item No (f) and Add the following as (g) to sub-rule (2) of SR 4.19

(f) First Aid Box-To be kept with Guard as personal equipment.

(g) Two number of Rope ladders with suitable hooks – To be loaded by JE/SE(C&W)

{Authority Railway Board's letter No. 98/Safety (A & R)/19/15 dated. 08.01.2024}

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

ITEM NO. 04

On page No. 181, Delete the existing words *'Divisional Operations Manager (DOM) and 'Divisional Signal & Telecommunication Engineer (DSTE)'* **in SR 5.06 [1(a),(b),f(1),(2),(3),(4),(6),(7),(9)] and substitute the** *words 'Divisional Operations Manager (In-charge)' and 'Divisional Signal & Telecommunication Engineer (In-charge)' respectively* **in its place.**

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

Authority-{GM/ECR letter No ECR/ACM/SEC/Traffic/2018 dated 13.09.2018}

ITEM NO.05

On page No. 186, Add the following as new para (vii) to sub-rule (b) of SR 5.13

(vii) While pushing back in shunting movement, train must be stopped 50 meters before starter/load/trap/dead end etc. and then shall be pushed back further with great caution following other precautions.

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

{Authority:- Minutes of CRB VC }

ITEM NO.06

On page No. 191, Delete the existing sub-rule (5) (f) of SR 5.19 and substitute the following in its place –

(f) As soon as the obstructed line is cleared, the lever collar and slide collar/safety collar must be removed from the lever/slide/Panel concerned and kept under custody of the person using the same.

Where one Home Signal applies to more than one line, the safety collar shall be fixed on the point lever/button etc. concerned.

Whenever loads of trains are stabled on running lines suitable entries will be made in the Station Master's diary, TSR and Stabling Register.

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

ITEM NO. 07

(i) On page No. 192, Delete the existing para (d) to sub-rule (1) SR 5.23 and substitute the following in its place –

(d) Before detaching or shut down the Locomotive, hand brakes of at least 6 wagons from either end must be fully tightened, by ALP in the front and by the Guard in the rear, of the train and in absence of Guard by the Pointsman. In case, coaching vehicles are stabled, Guard's hand brakes in SLR(s) must be applied, in front by ALP, and in rear by Guard.

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

ITEM NO. 08

On page No. 194, in Stabling Register proforma to sub-rule (6) of SR 5.23, delete the wordings of proforma column No. 8 and 10 and substitute the following in its place. Also, add the following column as column No 17 and a NOTE to be added at the end of proforma.

Whether wooden wedges/sprags are placed under the loco wheels and hand brakes applied in at least six wagons from front including BV and of front SLR for coaching trains by LP/ALP.
8

Whether wooden wedges/sprags are placed under the wheels of rearmost wagon/coach and hand brakes applied in at least six wagons from rear by Guard.
10

Detail of stabled load departure			
Date	*Engine No.*	*Departure Time*	*Signature of SM*
17			

NOTE:- Station Master on duty will ensure that Pointsman/Shunting staff have been deputed to remove the chains/wooden wedges and release of hand brakes of wagons/SLR/BV before allowing the train to move.

LP and Guard will ensure before moving that chains/wooden wedges have been removed and hand brakes of wagons/ BV/SLR are released.

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

ITEM NO.09

On page No. 248, Add the following as SR 9.01

SR 9.01:

1. *One of the automatic stop signal between two stations in the automatic block signaling territory in each direction may be made as Modified Semi-Automatic stop signal. This signal is provided with illuminated 'A' marker and five strips alternatively, Blue and White (3 Blue and 2 White) are placed on the Signal Post.*
2. *Selection of mode of operation of the mid-section modified semi-automatic stop signal will be done by the Station Masters at both ends by operation of a set of modified automatic block signaling (MABS) hard/soft switch provided at each end and this signal can be operated as normal automatic stop signal or as modified semi-automatic stop signal with 'A' marker extinguished. Relevant indications are available to Station Masters of the stations at both ends to indicate whether the signal is in automatic or modified semi- automatic mode. Such gate signal, which has been converted as mid-section modified Semi-Automatic Signal, is provided with illuminated 'A'&'AG' markers. During modified Automatic Block Signaling working, these markers will be extinguished when modified automatic block signaling Switch/Button is operated.*
3. *In normal circumstances, the specified signal works in the auto mode with 'A' marker of the semi-automatic signal lit. In abnormal circumstances, like fog, bad weather impairing visibility, when the modified system is to be introduced, the Station Master of train dispatching station will talk to the Station Master of the receiving end station and exchange private numbers; and thereafter, both the SMs shall operate the modified automatic block signaling (MABS) switch to MABS position. By this action of both Station Masters, the 'A' marker of all the three signals is extinguished i.e. Advanced Starter Signal of the dispatching station, mid-section modified semi- automatic stop signal and Home Signal of receiving station. Then train working shall start under the new modified system in either direction. The indication or aspect of mid-section modified semi-automatic stop signal (i.e. 'On'/'Off' aspect and 'A' marker lit or extinguished) shall be depicted on the VDU/Panel of both the stations, along with the aspect of Advanced Starter Signal or Home Signal, as the case may be.*
4. *Thus, after introduction of this system, interlocking will be such that when the mid-section modified semi-automatic stop signal is working with 'A' marker extinguished, not more than two trains, one on either side of this modified stop signal, will be ensured by the signaling system between two stations in any given direction at any given point of time. The mid- section modified semi-automatic stop signal shall when 'Off' depict the aspect (Green or Double Yellow etc.) based on the aspects and number of Automatic Signals (including any other signal) between this signal and the Home Signal of the receiving station.*
5. *Once this system is introduced by the two Station Masters of the dispatching and receiving stations at a nominated time after taking action simultaneously and train working is started as per new modified system, it will continue to operate automatically in the manner prescribed above and the process of taking 'Off' Advanced starter signal and mid- section modified semi-automatic stop signal need not be repeated for every train by the Station Masters of respective stations. Facility shall however exist to work the Advanced Starter Signal and Home Signal as manual signal as and when considered necessary by the controlling Station Masters. However, during the time modified system is in force, Home Signal shall work in manual mode only.*

6. *To restore the normal automatic signaling system at a pre-fixed nominated time, the Station Masters of the train dispatching and train receiving stations will talk to each other under exchange of private numbers and will re-introduce the normal system by operating the modified automatic block signaling (MABS) switch to Automatic Block Signaling (ABS) position, which will restore the 'A' marker on the mid-section modified semi- automatic stop signal to lit condition. The condition of 'A' marker of Home Signal and Advanced Starter Signal will continue to be determined by the Station Masters of the controlling stations based on local conditions.*
7. *(i) At the time of introducing the modified automatic signaling, the Station Masters concerned 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 the approaching train. In addition, the Advanced Starter Signal and Home Signal shall normally be put in manual mode before introducing the changeover.*
   (ii) During the change-over from normal automatic signaling to modified automatic signaling, it may so happen that a Loco Pilot may encounter a situation when the 'A' marker gets extinguished and aspect of the signal turns into 'On' aspect while approaching the mid- section modified semi- automatic stop signal. In such a situation, the Loco Pilot will stop his train and, if this signal does not assume 'Off' aspect within 5 minutes, contact the Station Master of the station ahead on Mobile Train Radio Communication (MTRC)/Signal Post Telephone (SPT) and after obtaining SM's verbal authority with private number proceed ahead at a speed not exceeding 10 kmph till the foot of the next automatic signal and be guided by the aspect of this signal.
   In case the Loco Pilot has passed the signal, he shall stop and proceed cautiously so as to be prepared to stop short of any obstruction until next automatic stop signal is reached and shall act upon its indication.
8. *Even with the change in the signaling arrangement, for the Loco Pilot, all existing Rules/instructions for train passing in automatic signaling will be applicable. Thus all automatic signals in the sections shall work normally and Loco Pilot will follow existing GRs/SRs while passing these signals.*
9. ***System of working during failure of signals and modified automatic block signaling switch (MABS).***
   (a) Failure of Advanced Starter Signal: *When 'A' marker is extinguished, and the Advanced Starter Signal of the train dispatching station has failed, the Station Master shall issue written authority T/369 (3b), dispensing with endorsement of private number, to the Loco Pilot to pass the signal at 'On' after ensuring that the last preceding train has passed the mid-section modified semi-automatic stop signal and adequate distance beyond it. If the clearance of section between Advanced Starter Signal and mid-section modified semi- automatic stop signal cannot be ascertained by the dispatching Station Master, he will talk to the Station Master of the receiving station and after confirming under exchange of private numbers that the last preceding train has arrived complete at the station ahead, he will authorize the Loco Pilot on T/369 (3b) to pass the defective Advanced Starter Signal in 'On' position. In both the above cases, the Loco Pilot shall proceed at a speed not exceeding 10 kmph till the foot of the next automatic signal and thereafter be guided by the aspect of this signal observing GR 9.02 and SR 3.61(F).*

(b) Failure of Mid-section Modified Semi-Automatic Stop Signal:

(i) *If the mid-section modified semi-automatic stop signal with 'A' marker extinguished becomes defective and/or shows 'On' aspect due to any reason, the Loco Pilot will contact the Station Master of the receiving station on Mobile Train Radio Communication (MTRC)/Signal Post Telephone (SPT) provided on mid- section modified semi-automatic stop signal, and inform him about the same. The Station Master shall authorize the Loco Pilot with private number to proceed ahead only after the last preceding train has arrived complete at his station. The Loco Pilot shall proceed at a speed not exceeding 10 kmph till the foot of the next automatic signal and thereafter be guided by the aspect of this signal observing GR 9.02 and SR 3.61(F) after recording the private number in his working diary. In case telephone is not available or defective and Loco Pilot is not able to contact the Station Master concerned and the signal remains in 'On' position, he shall wait for 5 minutes and, if the signal remains 'On', will proceed ahead up to the next signal observing GR 9.02 and SR 3.61(F), report the same to the SM of the station ahead by written memo.*

(ii) *On becoming aware that the mid-section modified semi-automatic stop signal with 'A' marker extinguished has failed, the Station Master of the train receiving station shall inform the Station Master of the train dispatching station about the same who shall, before dispatching a train, treat the entire section up to the block station ahead as one block section and obtain' Line Clear' from the Station Master of the train receiving station under exchange of private number. The Station Master of the receiving station will grant 'Line Clear' only after the last preceding train has arrived complete at his station. The dispatching SM shall then issue a written authority T/369 (1) to the Loco Pilot to pass the defective mid- section semi-automatic stop signal at 'On' without stopping at the signal. An endorsement shall be made on such an authority that the 'Line Clear' for the block section up to the next station has been obtained under private number, quoting the same on this authority. The Loco Pilot shall proceed as per GR 9.02 and SR 3.61(F) in respect of all other automatic signals in the section. If, however, the mid-section modified semi-automatic stop signal is protecting a level crossing, the controlling Station Master shall ensure that the level crossing gate is closed to road traffic before granting 'Line Clear' or permitting the train to enter in the block section, as the case may be. This system of dispatching only one train in the block section shall continue till the mid-section modified semi- automatic stop signal is rectified.*

(c) Failure of Home Signal:- *If the Home Signal becomes defective, the Station Master of the receiving station will admit the train by taking Off Calling On signal (if provided) or, if the Calling On signal is also defective, by issuing written authority T/369 (3b).*

(d) Failure of modified automatic block signaling switch :- *If by operation of modified automatic block signaling switch (MABS), 'A' marker on mid- section modified semi-automatic stop signal of a particular section does not get extinguished, the modified automatic block signaling system shall be treated as failed in between the two adjacent stations in relevant direction. The Station Masters will then extinguish the' A' marker of Advanced Starter Signal and Home Signal by means of facility available on the VDU/Panel to convert these signals in manual mode. Moreover, the modified automatic signaling system between any two adjacent stations may fail any time due to any reason after the same has been introduced and working successfully for some time. In both the cases above, the Station Master of the train dispatching station of the affected section will not dispatch a train in the section until the last preceding train has arrived complete at the receiving station, which shall be confirmed by the exchange of private numbers between the two Station Masters.*

NOTE:

(1) The Loco Pilots and LIs concerned will be informed through shed notice well in advance about the likely period of introduction of modified automatic signaling system, which normally shall be from 20th December to 31st January and from 20.00 hrs. to 08.00hrs. which may get shifted as per prevalence of fog. A register will be maintained at the stations by the Station Masters to record the time at which the modified automatic signaling system is introduced and when the same is cancelled. A decision to continue or discontinue the system will be taken by the Sr. DOM of the division and will be advised to the Station Masters and the Section Controllers through control message and Loco Pilots/Guards through Crew/Guard Lobbies.

(2) The Modified system will be introduced and cancelled depending upon abnormal conditions like fog, bad weather impairing visibility under the direction of Sr. DOM in a particular section/sections or between stations.

10. *During clear weather, when the Loco Pilot finds the 'A' marker of mid- section modified semi-automatic stop signal extinguished and the aspect of the signal remains 'On', he shall bring his train to stop at the foot of this modified semi-automatic stop signal and shall contact the Station Master ahead on MTRC/SPT and inform him about the same. The Station Master shall, after ascertaining that the system of modified semi-automatic signaling is not in operation, give a private number to the Loco Pilot. After receiving the private number the Loco Pilot shall record it on his diary and will proceed ahead as per GR 9.02. In case the telephone is available or defective and Loco Pilot is not able to contact the Station Master concerned and the signal remains in 'On' position, he shall wait for 5 minutes and, if the signal remains in' On' position, will proceed ahead as per GR 9.02 and report the same to the SM of the station ahead by written memo.*

11. *In automatic block signaling sections, where modified semi- automatic stop signal cannot be provided between the two adjacent stations, for any reason, only one train shall be permitted to enter the section at a time by means of suitable interlocking of Advanced Starter Signal of the train dispatching station and Home Signal of the station ahead in such a way that the Advanced Starter Signal cannot assume 'Off' aspect unless and until line is clear up to the adequate distance beyond the Home Signal of station ahead. This shall be ensured by operation of modified automatic block signaling switch (MABS) by adjacent Station Masters.*

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

ITEM NO. 10

On page No. 249, Add the following as third paragraph to SR 9.02(i) and second paragraph to SR 9.02 (iii) –

The Loco Pilot shall proceed with great caution and speed will never exceed 10 KMPH when the view ahead is not clear due to curve, rain, fog, dust storm or any other reason or in case of engine pushing.

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

ITEM NO.11

On page No. 251, Delete the existing words "Manual Stop Signals" in clause (a) of GR 9.04 and substitute the words "Manual or Semi-Automatic Stop Signals" in its place .

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

{Authority Railway Board letter No. 2023/Safety (A & R)/19/09 dated. 12.03.2024) and Gazette notification No.148 dated 07.03.2024}

ITEM NO.12

(i) On page No. 252, Delete the existing marginal heading of GR 9.06 and substitute the following marginal heading in its place –

- CONDITION FOR TAKING 'OFF' MANUAL STOP SIGNAL OR SEMI-AUTOMATIC STOP SIGNAL, IN AUTOMATIC BLOCK TERRITORY ON SINGLE LINE –

(ii) On page No. 252, Delete the existing Sub-rule (1) and (2) of GR 9.06 and substitute the following in its place-

(1) Home signal- When a train is approaching a Home signal, otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'off' unless the line is clear not only upto the Starter but also for an adequate distance beyond it and in addition for automatic working, direction of the block section ahead is not set in opposite.

(2) Last Stop signal- The Last Stop signal shall not be taken 'OFF' for a train unless the direction of traffic has been established and the line is clear up to the next Automatic Stop signal, or when the next Stop signal is a Manual or Semi-Automatic Stop signal for an adequate distance beyond it."

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

{Authority Railway Board letter No. 2023/Safety (A & R)/19/09 dated. 12.03.2024) and Gazette notification No. 148 dated 07.03.2024}

ITEM NO.13

On page No. 292, Add the following as new sub-rule (c) of GR 15.02

(c) Planned maintenance and asset repair or replacement or creation work shall be executed in accordance with the "Rolling Block Programme".

Explanation:- For the purpose of this clause, "Rolling Block Programme" means advance planning of traffic blocks or disconnections (Civil or Electrical or Signal and Telecommunication etc., including Non- Interlocked work) over a specified duration up to 52 weeks, required for maintenance and asset repair or replacement or creation work, to be prepared on a rolling basis by adding one week plan every week by reviewing the output of the immediate preceding week and planning for remaining weeks ahead.

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

{Authority Railway Board letter No. 2023/Safety (A & R)/19/12 dated. 04.12.2023) and Gazette notification No. 687 dated 30.11.2023}

ITEM NO.14

The word *'ASM'* or *'Assistant Station Master'* to be deleted where ever appear in Subsidiary Rules of ECR and it should be replaced by word *'SM'* or *'Station Master'*.

C/S No.10 to G&SR-2018/ECR, Dated- 30.08.2024

All concerned to correct GR & SR book of East Central Railway (English Edition 2018) accordingly and the same to be brought to the notice of all the officials concerned for suitable action.

30/8/24

(Manoj Singh)
Principal Chief Operations Manager
East Central Railway/ Hajipur

No. ECR/Optg.safety /G&SR/24/505

Dated 30.08.2024

पूर्व मध्य रेल

अंतिम संशोधन पर्ची संख्या 09, दिनांक: 20.08.2024

<u>संशोधन पर्ची संख्या - 10</u>

(सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक - 2018)

14 मदों सहित निम्नलिखित संशोधन सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक- 2018 में किए गये हैं जो कि आवश्यक अनुपालन हेतु भेजे जा रहें हैं।

<u>मद संख्या – 01</u>

पृष्ठ संख्या 01 पर वर्तमान सामान्य नियम 1.01 का उप-नियम (1) और (2) को हटाकर इसके स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित करें -
संक्षिप्त नाम और प्रारंभः-
(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण (संशोधन) नियम 2024 है।
(2) वे राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख से प्रवृत्त होंगे।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

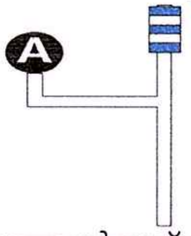
[प्राधिकारः- भारत सरकार द्वारा राजपत्र अधिसूचना संख्याः- 148, दिनांक 07.03.2024 एवं रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/सेफ्टी (ए एंड आर)/19/09 दिनांक 12.03.2024]

<u>मद संख्या – 02</u>
पृष्ठ संख्या 40 पर निम्नलिखित को सहायक नियम 3.17 के उप-नियम (2), (3), (4) के रूप मे जोड़ें-

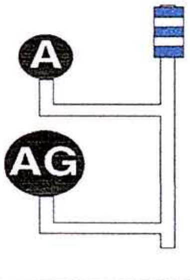
(2) स्टेशन यार्ड में समपार फाटक की रक्षा करने वाले अर्ध-स्वचल रोक सिगनल (अर्थात होम, स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल) को प्रज्वलित 'ए' मार्कर के अलावा प्रज्वलित 'एजी' मार्कर के साथ प्रदान किया जाना चाहिए।

(3) समपार फाटक की रक्षा करने वाले आशोधित अर्ध-स्वचल सिगनल को प्रज्वलित 'ए' मार्कर के अलावा प्रज्वलित 'एजी' मार्कर के साथ प्रदान किया जाना चाहिए।

(4) (क) आशोधित अर्ध-स्वचल सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल की सांकेतिक आकृति



(ख) *आशोधित अर्ध-स्वचल फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल* की सांकेतिक आकृति



पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

<u>मद संख्या – 03</u>

पृष्ठ संख्या 132 पर सहायक नियम 4.19 के उप-नियम (2) (च) को सही करें और निम्नलिखित को उप-नियम (2)(छ) के रूप में जोड़ें -

(च) प्राथमिक उपचार पेटी - गार्ड के उपकरण के रूप में रखा जाएगा ।

(छ) रस्सी वाली सीढ़ी उपयुक्त हुक के साथ (02अदद)- जुनि./सेक्शन इंजीनियर (सी एण्ड डब्ल्यू) द्वारा लादा जाएगा ।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

[रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 98/संरक्षा (ए एन्ड आर)/19/15 दिनांक 08.01.24]

<u>मद संख्या – 04</u>

पृष्ठ संख्या 213 पर सहायक नियम 5.06 के उप-नियम 1(क),(ख) च(1),(2),(3),(4),(6),(7),(9) में वर्तमान शब्द 'मंडल परिचालन प्रबन्धक'(डी.ओ.एम.) और 'मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर' (डी.एस.टी.ई.) को हटा दें और *इसके स्थान पर क्रमशः 'मंडल परिचालन प्रबन्धक (इंचार्ज)' और 'मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर (इंचार्ज)' को प्रतिस्थापित करें।*

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018 संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

[महाप्रबंधक /पू. म. रे.पत्र संख्या ECR/ACM/SEC/TRAFFIC/2018 दिनाँक -13.09.2018]

<u>मद संख्या – 05</u>

पृष्ठ संख्या 219 पर सहायक नियम 5.13 के उप-नियम (ख) में पारा (vii) के रूप में निम्नलिखित को जोड़े -

(vii) शंटिंग संचलन (मूवमेंट) में पीछे धकेलते समय, ट्रेन को स्टार्टर/लोड/ट्रैप/डेड एण्ड आदि से 50 मीटर पहले रोका जाएगा और फिर अन्य सावधानियों का पालन करते हुए सावधानीपूर्वक पीछे धकेला जाएगा।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

<u>मद संख्या –06</u>

पृष्ठ संख्या 225 पर वर्तमान सहायक नियम 5.19 का उप-नियम (च) को हटाकर इसके स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित करें –

(च) *ज्योंही बाधित लाइन साफ हो जाता है त्योंही लीवर कॉलर एवं स्लाइड कॉलर/ सैफ्टी कॉलर, संबंधित लीवर/स्लाइड/पैनल पर से हटा दिया जाना चाहिए और प्रयोग करने वाले व्यक्ति के पास रख दिया जाना चाहिए।*

जहां होम सिगनल एक से अधिक लाइनें हेतु लागू होता है वहां संबंधित काँटा लीवर पर सेफ्टी कॉलर लगाकर छोड़ दिया जाएगा ।

जहां कहीं भी गाड़ी का लोड रनिंग लाइन पर स्टेबल किया जाता है वहां स्टेशन मास्टर की डायरी, टी.एस.आर. तथा स्टेबलिंग रजिस्टर में उपयुक्त प्रविष्टि कर दी जाएगी।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

मद संख्या – 07

पृष्ठ संख्या 227 पर वर्तमान सहायक नियम 5.23 का उप-नियम (1)(घ) को हटाकर इसके स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित करें-

(घ) इंजन को लोड से अलग करने या शट डाउन करने से पहले, गाड़ी के दोनों सिरों के कम से कम छह (06) वैगनों के हैण्ड ब्रेक, गाड़ी के आगे की तरफ से सहायक लोको पायलट दवारा और पीछे की तरफ से गार्ड के दवारा कस कर लगाए जाएंगे और गार्ड की अनुपस्थित में काँटेवाले के दवारा हैण्ड ब्रेक कस कर लगाये जाएंगे । कोचिंग वाहनों को स्टेबल किए जाने के मामले में एस.एल.आर. में गार्ड के हैण्ड ब्रेक आगे की तरफ सहायक लोको पायलट दवारा तथा पीछे की तरफ गार्ड के दवारा अवश्य लगाए जाएंगे ।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

मद संख्या – 08

पृष्ठ संख्या 230 पर, सहायक नियम 5.23 के उप-नियम (6) में दिए गए स्टेबलिंग रजिस्टर के प्रारूप में कॉलम संख्या 8 और 10 को हटाकर निम्नलिखित को उसके स्थान पर प्रतिस्थापित करें। इसके अतिरिक्त निम्नलिखित को कॉलम संख्या 17 के रूप में जोड़ें और प्रारूप के अंत में नोट को भी जोड़ा जाए।

क्या एलपी/एएलपी के द्वारा लोको के पहियों के नीचे लकड़ी के गुटखे /स्प्रैग लगाए गए हैं और आगे की तरफ से कम से कम छह वैगनों में ब्रेक वान के सहित तथा कोचिंग ट्रेनों के लिए फ्रंट एसएलआर के हैंड ब्रेक लगाए गए हैं ।
8

क्या सबसे पीछे वाले वैगन/कोच के पहियों के नीचे लकड़ी के गुटखे /स्प्रैग लगाए गए हैं और गार्ड द्वारा पीछे की तरफ से से कम से कम छह वैगनों में हैंड ब्रेक लगाए गए हैं ।
10

स्टेबल लोड के प्रस्थान का विवरण			
दिनाँक	*इंजन नंबर*	*प्रस्थान समय*	स्टे.मा. का हस्ताक्षर
17			

नोट *:- कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी को चलाने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि लकड़ी का गुटका (वूड़ेन वेज)/चेन हटाने तथा वैगनों/एसएलआर/ब्रेकवान के हैंड ब्रेक को रिलीज करने के लिए पॉइंट्समैन/शंटिंग स्टाफ को तैनात कर दिया गया है।*

लो.पा.और गार्ड, आगे बढ़ने से पहले यह सुनिश्चित करेंगे कि चेन/ लकड़ी का गुटका (वूड़ेन वेज) हटा दी गई है और वैगनों /ब्रेकवान/ एसएलआर का हैंड ब्रेक रिलीज कर दिया गया है।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

मद संख्या – 09

पृष्ठ संख्या 291पर, निम्नलिखित को सहायक नियम 9.01 के रूप में जोड़ें ।

01 *प्रत्येक दिशा में ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक ऑटोमैटिक रोक सिगनल को मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है । इस सिगनल में सफेद रोशनी से प्रज्वलित 'ए' मार्कर लगा होता है तथा सिगनल पोस्ट पर बारी-बारी से नीली और सफेद रंग की पांच पट्टियां (3 नीली और 2 सफेद) लगाई जाती हैं।*

02 *दोनों सिरों के स्टेशन मास्टरों द्वारा, प्रत्येक सिरे पर दिए गए ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग (MABS) हार्ड/सॉफ्ट स्वीच के सेट को प्रचालित (ऑपरेट) करके मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक स्टाप सिगनल के प्रचालन के तरीके का चयन किया जाएगा और यह सिगनल या तो ऑटोमैटिक सिगनल के रूप में अथवा 'ए' मार्कर बुझा कर मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक स्टाप सिगनल के रूप में प्रचालित किया जा सकता है। सम्बन्धित संकेत दोनों सिरों के स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध है जो वह संकेत करता है कि सिगनल ऑटोमैटिक पद्धति में है अथवा मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक पद्धति में । ऐसा गेट सिगनल जिसे मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक सिगनल के रूप में परिवर्तित कर दिया गया है,उस पर 'A' एवं 'AG' मार्कर लगाये गए हैं । मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग कार्यप्रणाली लागू होने के समय मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग स्वीच ऑपरेट किये जाने पर ये मार्कर बुझ जाएंगे ।*

03 *सामान्य परिस्थितियों में यह विनिर्दिष्ट (स्पेसिफाइड) सेमी आटोमैटिक सिगनल जब 'ए' मार्कर प्रज्चलित हो तो ऑटोमैटिक पद्धति में कार्य करेगा। असामान्य परिस्थितियों में जैसे कुहासा, खराब मौसम जिसमें दृश्यता बाधित हो, जब मॉडिफाइड पद्धति लागू करनी हो तब गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर गाड़ी रिसीव करने वाले स्टेशन मास्टर से बात करेंगे और प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करेंगे, उसके बाद दोनों स्टेशन मास्टर मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग (MABS) स्वीच को MABS की स्थिति में प्रचालित करेंगे । दोनों स्टेशन मास्टरों द्वारा ऐसा किये जाने पर तीनों सिगनलों (डिस्पैचिंग स्टेशन का ऐडवांस स्टार्टर सिगनल, मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल एवं रिसीविंग स्टेशन का होम सिगनल) का 'ए' मार्कर बुझ जाएगा। तब दोनों दिशाओं में गाड़ियों का संचालन नवीन मॉडिफाइड पद्धति के अन्तर्गत किया जायेगा। मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक स्टाप सिगनल के ऑन/ऑफ और 'ए' मार्कर के जले अथवा बुझे का संकेत, ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल अथवा होम सिगनल (जैसा भी लागू हो) के संकेत के साथ-साथ दोनो स्टेशनों के वीडीयू/पैनल पर प्रदर्शित रहेगा।*

04 *इस प्रकार इस पद्धति के लागू हो जाने पर ऐसी इन्टरलॉकिंग व्यवस्था रहेगी कि जब मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक सिगनल 'ए' मार्कर बुझे होने पर कार्य कर रहा है तब इस सिगनल के प्रत्येक ओर केवल एक गाड़ी रहेगी और दोनों स्टेशनों के बीच दो से अधिक गाड़ियाँ नहीं रहेंगी जो कि दोनों स्टेशनों के बीच सिगनलिंग पद्धति द्वारा निर्धारित दिशा और समय के बीच सुनिश्चित किया जाएगा। मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-आटोमैटिक सिगनल जब 'ऑफ' होगा तो उसका संकेत (हरा, दो पीला आदि) इस सिगनल और रिसीविंग स्टेशन के होम सिगनल के बीच स्थित आटोमैटिक सिगनलों के संकेतों एवं संख्या पर निर्भर करेगा।*

05 *डिस्पैचिंग और रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टरों द्वारा नामित समय पर साथ-साथ कार्यवाही करने के उपरान्त एक बार यह पद्धति लागू हो गई और गाड़ियों का संचालन नवीन मॉडिफाइड पद्धति के अन्तर्गत शुरू हो गया तो यह पद्धति संचालन को ऊपर निर्धारित ढंग से स्वतः चालू रखेगी अर्थात् सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों द्वारा ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक स्टाप सिगनल को 'ऑफ' करने की प्रक्रिया प्रत्येक गाड़ी के लिए दुहरायी नहीं जाएगी। तब भी संबंधित स्टेशन मास्टरों के पास आवश्यकतानुसार ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और होम सिगनल को मैनुअल मोड में रखने की सुविधा रहेगी। मॉडिफाइड सिस्टम लागू रहने के समय होम सिगनल मैनुअल मोड में कार्य करेगा।*

06 *ऑटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति को पूर्व निर्धारित समय पर पुनः सामान्य रूप में स्थापित करने के लिए ट्रेन डिस्पैचिंग और ट्रेन रिसीविंग स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के साथ एक दूसरे से बात करेंगे और मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग (MABS) स्वीच को ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग (ABS) की स्थिति में प्रचालित कर सामान्य पद्धति लागू करेंगे जिससे मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-आटोमैटिक सिगनल पर 'ए' मार्कर पुनः प्रज्वलित हो जाएगा । होम सिगनल और ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के 'ए' मार्कर की स्थिति कन्ट्रोलिंग स्टेशन मास्टरों द्वारा स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर निश्चित की जाएगी।*

07 *(i) मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग लागू करते समय संबंधित स्टेशन मास्टर, जहाँ तक हो सके, मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' रखने का प्रयास करेंगे ताकि सिगनल पर पहुँचने वाली गाड़ी के लोको पायलट को अचानक ब्रेकिंग न करनी पड़े। इसके साथ ही इस पद्धति को लागू करने से पूर्व ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तथा होम सिगनल को मैनुअल मोड में रखेंगे ।*

(ii) सामान्य ऑटोमैटिक सिगनलिंग से मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग में परिवर्तन के समय ऐसा हो सकता है कि लोको पायलट जब मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक सिगनल के पास पहुँच रहे हों तो इसका 'ए' मार्कर बुझ जाए और यह 'ऑन' हो जाए। ऐसी स्थिति में लोको पायलट अपनी गाड़ी को रोक लेंगे और यदि सिगनल पाँच मिनट तक 'ऑफ' नहीं होता है तो अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन या सिगनल पोस्ट टेलिफोन से सम्पर्क स्थापित करेंगे और स्टेशन मास्टर के प्राइवेट नम्बर सहित मौखिक प्राधिकार मिलने के बाद अधिकतम 10 किमी प्रति घण्टा की गति से अगले ऑटोमैटिक सिगनल की जड़ तक जायेंगे और उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेंगे।

यदि लोको पायलट सिगनल को पार कर गये हों तो रूकेंगे और सतर्कता पूर्वक अगले आटोमेटिक स्टॉप सिगनल तक इस प्रकार बढ़ेंगे की किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी रोक सकने को तैयार रहें और उसके संकेत के अनुसार कार्य करेंगे।

08 *सिगनलिंग व्यवस्था में परिवर्तन होने के बावजूद ऑटोमैटिक सिगनलिंग में ट्रेन पासिंग सम्बन्धी वर्तमान नियम / निर्देश लोको पायलट के लिए लागू रहेंगे। इस तरह खण्ड में सभी ऑटोमैटिक सिगनल सामान्यतः कार्य करेंगे और लोको पायलट इन सिगनलों को पार करते समय वर्तमान साधारण एवं सहायक नियमों का पालन करेंगे।*

09 *सिगनल और मॉडिफाइडऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग स्वीच के फेल होजाने पर कार्य संचालनपद्धति –*

(क) एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल का फेल होना -

जब 'ए' मार्कर बुझा है और डिस्पैचिंग स्टेशन का ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल फेल हो गया है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल और उसके आगे पर्याप्त दूरी तक चली गई है लोको पायलट को सिगनल ऑन की स्थिति में पास करने के लिए लिखित प्राधिकार टी/369 (3बी) जारी करेंगे जिस पर प्राइवेट नम्बर अंकित करना आवश्यक नहीं है। यदि डिस्पैचिंग स्टेशन मास्टर ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक सिगनल के बीच के खण्ड का साफ होना (क्लियरेंस) सुनिश्चित नहीं कर पाते हैं तो वह रिसीविंग स्टेशन मास्टर से बात करेंगे और प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत यह पुष्टि करेंगे कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी अगले स्टेशन पर पूरी-पूरी पहुँच गई है, इसके बाद लोको पायलट को खराब ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को 'ऑन' की स्थिति में पास करने के लिए टी/369 (3बी) प्राधिकार पर अधिकृत करेंगे। उपर्युक्त दोनों मामलों में लोको पायलट अगले ऑटोमैटिक सिगनल की जड़ तक अधिकतम 10 किमी प्रति घण्टा की गति से जाएंगे और सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3.61 (च) का अनुपालन करते हुए उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेंगे।

(ख) मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-आटोमैटिक स्टॉप सिगनल का फेल होना -

(i) यदि मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल खराब हो जाय और/अथवा किसी कारण से 'ऑन' संकेत प्रदर्शित करे, लोको पायलट मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एम टी आर सी)/ मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल पर लगे हुए सिगनल पोस्ट टेलीफोन (एस पी टी) पर रिसीविंग स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेंगे और उसकी सूचना देंगे। स्टेशन मास्टर लोको पायलट को आगे बढ़ने के लिए प्राइवेट नम्बर के साथ तभी प्राधिकृत करेंगे जब कि ठीक पहले आने वाली गाड़ी उनके स्टेशन पर पूरी-पूरी पहुँच गई हो। लोको पायलट अपनी डायरी में प्राइवेट नम्बर लिखने के बाद अगले ऑटोमैटिक सिगनल की जड़ तक अधिकतम 10 किमी प्रति घण्टा की गति से जाएंगे और सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3. 61/(च) का अनुपालन करते हुए उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्य करेंगे। यदि टेलीफोन उपलब्ध नही है अथवा खराब है और लोको पायलट स्टेशन मास्टर से सम्पर्क नहीं कर पा रहे हैं तथा सिगनल 'ऑन' स्थिति में बना हुआ है, वह 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेंगे और यदि सिगनल फिर भी 'ऑन' ही रहता है, तो वह सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3.61/(च) के अनुसार आगे बढ़ेंगे और उसकी सूचना लिखित मेमो द्वारा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देंगे।

(ii) ट्रेन रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर ऐसा अवगत हो जाने पर कि 'ए' मार्कर बुझा हुआ है, मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल खराब हो गया है, ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसके बारे में सूचित करेंगे जो(डिस्पैचिंग स्टेशन मास्टर) किसी गाड़ी को भेजने से पहले अगले स्टेशन तक पूरे खंड को एक ब्लाक सेक्शन मानते हुए ट्रेन रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत लाइन क्लियर प्राप्त करेंगे। रिसीविंग स्टेशन मास्टर तभी लाइन क्लियर देंगे जब कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी उनके स्टेशन पर पूरी-पूरी पहुंच गई हो। तब डिस्पैचिंग स्टेशन मास्टर लोको पायलट को खराब मिड-सेक्शन मॉडिफाईड सभी-ऑटोमैटिक सिगनल को बिना रूके पास करने के लिए टी/3.69(1) लिखित प्राधिकार जारी करेंगे। इस प्राधिकार पत्र पर यह उल्लेख करते हुए कि अगले स्टेशन तक ब्लॉक खंड के लिए प्राईवेट नंबर के अंतर्गत लाइन क्लियर प्राप्त है, प्राइवेट नंबर का उल्लेख प्राधिकार पर किया जाएगा। लोको पायलट खंड के अन्य सभी आटोमैटिक सिगनलों को सा.नि. 9.02 एवं स.नि. 3.61/(च) का अनुपालन करते हुए आगे बढ़ेंगे।

यदि मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल किसी समपार की रक्षा कर रहा हो तो कन्ट्रोलिंग स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने अथवा उस ब्लाक खंड में प्रवेश करने की अनुमति देने (जैसा भी हो) से पूर्व यह सुनिश्चित करेंगे कि समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द है। ब्लाक खंड में केवल एक गाड़ी भेजने की यह पद्धति तब तक जारी रहेगी जब तक कि मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल ठीक नहीं हो जाता ।

(ग) होम सिगनल का फेल होना -

यदि होम सिगनल खराब हो जाता है तो रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर कॉलिंग ऑन सिगनल (यदि उपलब्ध है) 'ऑफ' करके, अथवा यदि कॉलिंग ऑन सिगनल भी खराब है, तो लिखित प्राधिकार टी/369 (3बी) जारी करके गाड़ी को रिसीव करेंगे।

(घ) मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग स्वीच का फेल होना -

यदि मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग स्वीच के प्रचालन से किसी विशिष्ट खंड के मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक सिगनल का 'ए' मार्कर नहीं बुझता है तो दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच सम्बन्धित दिशा में मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग पद्धति को फेल माना जाएगा। तब स्टेशन मास्टरों द्वारा वीडीयू/पैनल पर उपलब्ध सुविधा के द्वारा ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और होम सिगनल को मैनुअल मोड में बदलने के लिए 'ए' मार्कर को बुझाया जाएगा । इसके अतिरिक्त, दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच मॉडिफाइड आटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू होने और कुछ समय तक सफलतापूर्वक कार्य करने के बाद किसी समय किसी कारणवश फेल हो सकती है। उपर्युक्त दोनों मामलों में प्रभावित खण्ड के डिस्पैचिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर उस खण्ड में कोई गाड़ी तब तक नहीं भेजेंगे जब तक कि ठीक पहले जाने वाली गाड़ी रिसीविंग स्टेशन पर पूरी-पूरी पहुँच न गई हो, जिसकी पुष्टि दोनों स्टेशन मास्टरों के बीच प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के द्वारा की जाएगी ।

नोटः-

01. लोको पायलटों और सम्बन्धित लोको निरीक्षकों को मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग पद्धति लागू करने की सम्भावित अवधि अग्रिम रूप से शेड नोटिस के द्वारा सूचित की जाएगी, जो कि सामान्यतः 20 दिसम्बर से 31 जनवरी तक 20:00 बजे से 08:00 बजे तक रहेगा जिसे कोहरे की विद्यमानता के अनुसार परिवर्तित किया जा सकता है। स्टेशन पर एक रजिस्टर रखा जाएगा जिसमें मॉडिफाइड ऑटोमैटिक सिगनलिंग के लागू होने और रद्द होने का समय स्टेशन मास्टरों के द्वारा अंकित किया जाएगा। इस पद्धति को जारी रखने अथवा रोक देने सम्बन्धी निर्णय मंडल के वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबन्धक द्वारा लिया जाएगा और स्टेशन मास्टरों एवं सेक्शन कन्ट्रोलरों को कन्ट्रोल मैसेज के माध्यम से तथा लोको पायलटों एवं गार्डों को क्रू/गार्ड लाबी के माध्यम से सूचित किया जाएगा।

02. मॉडिफाइड सिस्टम असामान्य परिस्थितियों में, जैसे कुहासा, खराब मौसम जिसमें दृश्यता बाधित हो, वरि. मण्डल परिचालन प्रबंधक के निर्देशानुसार लागू किया जाएगा तथा निरस्त किया जाएगा।

10 साफ मौसम में जब लोको पायलट को किसी विशिष्ट खंड/खंडों या स्टेशनों के बीच मिड-सेक्शन मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल का 'ए' मार्कर बुझा मिले और सिगनल, 'ऑन' बना रहता है तो वह गाड़ी को इस मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक स्टाप सिगनल की जड़ पर रोकेंगे और अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से एम.टी.आर.सी/एस.पी.टी. पर सम्पर्क स्थापित करेंगे तथा इसके बारे में सूचित करेंगे। स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के बाद कि मॉडिफाइड सेमी- ऑटोमैटिक सिगनलिंग प्रचलन में नहीं है, लोको पायलट को एक प्रांइवेट नम्बर देंगे जिसे वह (लोको पायलट) अपनी डायरी में अंकित कर लेंगे। प्राइवेट नम्बर मिल जाने.के बाद लोको पायलट सा.नि. 9.02 का अनुपालन करते हुए आगे बढ़ेंगे । यदि टेलीफोन उपलब्ध नहीं है अथवा खराब है और लोको पायलट सम्बन्धित स्टेशन मास्टर से सम्पर्क नहीं कर पा रहे हैं तथा सिगनल 'ऑन' की स्थिति में बना रहता है, तो वह पाँच मिनट तक प्रतीक्षा करेंगे और सिगनल 'ऑन' बना ही रहता है तो वह सा.नि. 9.02 के अनुसार आगे बढ़ेंगे और इसकी सूचना अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो द्वारा देंगे।

11 ऑटोमैटिक ब्लाक खंडो में दो समीपवर्ती स्टेशनों के बीच किसी कारणवश जहाँ मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल नहीं लगाये जा सकते, वहाँ डिस्पैचिंग स्टेशन के ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तथा अगले स्टेशन (रिसीविंग स्टेशन) के होम सिगनल की उपयुक्त इन्टरलॉकिंग द्वारा एक समय में केवल एक गाड़ी को सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति होगी और यह इन्टरलॉकिंग इस प्रकार होगी कि डिस्पैचिंग स्टेशन का ऐडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तब तक ऑफ नहीं होगा जब तक कि अगले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ न हो। दोनों समीपावर्ती स्टेशन मास्टरों द्वारा मॉडिफाइड ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग स्वीच के प्रचालन द्वारा इसे सुनिश्चित किया जाएगा।

मद संख्या – 10

पृष्ठ संख्या 292 पर, सहायक नियम 9.02 के उप-नियम (i) के तीसरे पारा के रूप में और सहायक नियम 9.02 के उप-नियम (iii) के दूसरे पारा के रूप में निम्नलिखित को जोड़े -

गोलाई, वर्षा, धुंध, धूल भरी आंधी या किसी अन्य कारण से अथवा इंजन पुशिंग के मामलों में, जब आगे की दृश्यता स्पष्ट न हो तो लोको पायलट अत्यधिक सतर्कतापूर्वक उस गति से आगे बढ़ेगा जो किसी भी दशा में 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

मद संख्या – 11

पृष्ठ संख्या 295 पर वर्तमान सामान्य नियम 9.04 के खंड (क) में "हस्तचालित रोक (स्टाप) सिगनल" शब्दों को हटाकर "हस्तचालित या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टाप) सिगनल", शब्दों को प्रतिस्थापित करें ।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

[प्राधिकार:- भारत सरकार द्वारा राजपत्र अधिसूचनासंख्या:- 148, दिनांक 07.03.2024 एवं रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/सेफ्टी(ए एन्ड आर)/19/09 दिनांक 12.03.2024]

मद संख्या – 12

i. **पृष्ठ संख्या 296 पर सामान्य नियम 9.06 के विद्यमान पार्श्व शीर्ष को हटा कर इसके स्थान पर निम्नलिखित पार्श्व शीर्ष को प्रतिस्थापित करें:-**
"इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में हस्तचालित रोक सिगनल या अर्द्ध-स्वचालित रोक सिगनल को 'आफ' करने की शर्तें-;

ii. **पृष्ठ संख्या 296 पर सामान्य नियम 9.06 का उप-नियम (1) और (2) को हटाकर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित करें -**

(1) **निकट (होम) सिगनल- यदि कोई गाड़ी अंतिम स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुँच रही है, तो वह सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि लाइन न केवल प्रस्थान तक बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है और इसके अतिरिक्त स्वचालित कार्यप्रणाली के लिए आगे वाले ब्लॉक सेक्शन की दिशा विपरीत दिशा में नहीं बदल दी गई है।**

(2) **अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल- किसी गाड़ी के लिए अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गई है और लाइन अगले स्वचालित रोक (स्टाप) सिगनल तक साफ है या जब अगला रोक सिगनल हस्तचालित या अर्द्ध-स्वचालित रोक (स्टाप) सिगनल है, तो उससे आगे पर्याप्त दूरी तक।"**

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

[प्राधिकार:- भारत सरकार द्वारा राजपत्र अधिसूचनासंख्या:- 148, दिनांक 07.03.2024 एवं रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/सेफ्टी(ए एन्ड आर)/19/09 दिनांक 12.03.2024]

मद संख्या – 13

1. पृष्ठ संख्या 342 पर साधारण नियम 15.02 में निम्नलिखित को नये उप-नियम (ग) के रूप मे जोड़ा जाएगा, अर्थात्: -

"(ग) योजनाबद्ध रख-रखाव और आस्ति मरम्मत या प्रतिस्थापन या निर्माण कार्य "रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम" के अनुसार निष्पादित किया जाएगा।

स्पष्टीकरण:- इस खंड के प्रयोजनों के लिए, "रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम" से रखरखाव और आस्ति मरम्मत या प्रतिस्थापन या निर्माण कार्य के लिए अपेक्षित 52 सप्ताह तक की विनिर्दिष्ट अवधि में यातायात ब्लॉकों या वियोजनों (सिविल या विद्युत या सिगनल और दूरसंचार आदि, जिसके अंतर्गत गैर-अंतपार्शित कार्य भी हैं) की अग्रिम योजना अभिप्रेत है, जिसे तत्काल पूर्ववर्ती, सप्ताहों के उत्पादन का पुनर्विलोकन करते हुए और आगे आने वाले शेष सप्ताहों के लिए योजना बनाते हुए प्रत्येक सप्ताह एक-एक सप्ताह की योजना को जोड़कर रोलिंग आधार पर तैयार किया जाना है।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

[प्राधिकार:- भारत सरकार द्वारा राजपत्र अधिसूचनासंख्या:- 687 , दिनांक 30.11.2023 एवं रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/सेफ्टी(ए एन्ड आर)/19/12 दिनांक 04.12.23]

मद संख्या – 14

पूर्व मध्य रेल के सहायक नियम में जहाँ कहीं भी शब्द *'स.स्टे.मा.' या 'सहायक स्टेशन मास्टर'* प्रयुक्त हुआ है, उसे हटाकर शब्द *'स्टे.मा.' या 'स्टेशन मास्टर'* से प्रतिस्थापित करें ।

पू.म.रे./ सामान्य एवं सहायक नियम- 2018, संशोधन पर्ची सं.-10 दिनाँक 30.08.2024

सर्व संबंधित पूर्व मध्य रेल के सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक - 2018 को तदनूसार संशोधित करेंगे एवं इसे सभी संबंधित कर्मचारियों को आवश्यक कार्रवाई के लिए संसूचित करेंगे ।

30/8/24

(मनोज सिंह)
प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पूर्व मध्य रेल

सं० ई.सी.आर./परि.संरक्षा/सा.एवं स.नि./24/505

दिनांक: 30.08.2024