



**सामान्य एवं सहायक
नियम पुस्तिका-2018
(लोको पायलट के लिए)**

□

पूर्व मध्य रेल, हाजीपुर

प्रस्तावना

सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का प्रथम संस्करण वर्ष 2007 में जारी किया गया था एवं अब तक 27 संशोधन पर्चीयाँ जारी की जा चुकी हैं, अतः एक नये संस्करण का जारी किया जाना आवश्यक था। इन बारह वर्षों की अवधि में, कार्य की पद्धति में, खासकर आधुनिकीकरण एवं उन्नत नई तकनीकों को अपनाने के कारण बहुत सारे परिवर्तन हुए हैं। बी.पी.ए.सी. एवं ट्रेक सर्किटिंग इत्यादि के साथ उन्नत सिग्नलिंग पद्धति के लगाये जाने के कारण कार्य की पद्धति में परिवर्तन हुए। इसीलिये सामान्य एवं सहायक नियम के अन्तर्गत बनाये गये नियमों को भी तदनुसार होने की आवश्यकता है ताकि वे उन तकनीकी परिवर्तनों को समायोजित कर सकें।

पूर्व मध्य रेल के इस सामान्य एवं सहायक नियमावली में रेल अधिनियम 1989 (1989 का 24) की धारा 47 के अधीन रेल परिषद की अधिसूचना के अन्तर्गत प्रकाशित रेलवे के चालित लाइनों के लिए सामान्य नियमों तथा सामान्य नियमों के प्रावधानों के अन्तर्गत प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक के प्राधिकार पर जारी पूर्व मध्य रेल के सहायक नियमों/विशेष अनुदेशों दोनों को समाविष्ट किया गया है।

सामान्य नियम मोटे-मोटे अक्षरों में, जबकि सहायक नियमों को छपाई के टेढ़े अक्षरों में मुद्रित है और इसके अतिरिक्त अक्षर 'स.नि.' से विभेद किया गया है। सहायक नियम अवश्य ही सामान्य नियमों के साथ-साथ पढ़ा जाए तथा वे समान रूप से कर्मचारियों पर बाध्यक हैं।

प्रत्येक रेल कर्मचारी अपनी सेवा नियमों के अधीन, जिस रेलवे में वह नियुक्त है, उस रेलवे पर प्रचलित सामान्य एवं सहायक नियमों को पालन करने के लिए बाध्य हैं।

प्रत्येक रेल कर्मचारी अवश्य ही स्वयं को अपने कार्यों से संबंधित नियमों से पूर्णतया अवगत रखेगा तथा अपने कृत्यों के विषय में सभी नियमों की जानकारी एवं अनुपालन के लिए उत्तरदायी माने जाएँगे।

इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद यदि कोई संशोधन या परिवर्तन किया जाता है, तो संशोधन पर्ची के रूप में चिपकाए जाएँगे तथा वे सामान्य एवं सहायक नियमों के सदृश समान बाध्यक होंगे।

प्राधिकृत अधिकारी द्वारा लिखित रूप से स्पष्ट प्राधिकार के बिना इस पुस्तक में समाविष्ट किसी भी आदेश को परिवर्तित, अतिक्रमित अथवा निलम्बित नहीं किया जाएगा तथा प्रशासन का कोई भी रेल सेवक इसमें निर्धारित किसी भी नियम की अवहेलना करने पर इस कारण माफ नहीं किया जाएगा कि कोई नियम स्वयं उसके द्वारा अथवा उसके पूर्ववर्ती कर्मचारी द्वारा प्रास्थगित अथवा अनुपयुक्त कर दिया गया था तथा नियमों से अनभिज्ञता, इसकी अवहेलना के लिए युक्तिसंगत नहीं मानी जाएगी।

इस पुस्तक में जारी किए गए सभी आदेश तथा अनुदेश गोपनीय समझे जाएँगे एवं प्रशासन के ऐसे सेवकों को केवल संसूचित किए जाएँगे, जो उनसे संबंधित हों। रेलवे के क्रियाकलाप से संबंधित संसूचना बिना विशेष अनुदेशों के जनता को नहीं दिये जाएँगे अथवा दिखाए जाएँगे।

यह पुस्तक पूर्व मध्य रेल की संपत्ति है और इसे रेल सेवा छोड़ने से पूर्व कर्मचारी द्वारा रेल प्रशासन को अभ्यर्पित करना होगा।

हाजीपुर।
01 नवम्बर, 2018

(सलिल कुमार झा)
प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक

नियम क्रम

नियम	विषय	पृष्ठ संख्या
------	------	--------------

अध्याय - 1

प्रारम्भिक

1.01	संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ	1
1.02	परिभाषाएँ	1
1.03	स्टेशन-वर्गीकरण	9

अध्याय - 2

रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01	नियमों की प्रति देना	10
2.02	नियमों की प्रति की देख-भाल	10
2.03	नियमों की जानकारी	10
2.04	नियम पालन करने में सहयोग	11
2.05	अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम	11
2.06	नियमों और आदेशों का पालन	11
2.07	ड्यूटी पर उपस्थिति	11
2.08	ड्यूटी से अनुपस्थिति	11
2.09	मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन	12
2.10	रेल सेवकों का आचरण	13
2.11	संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य	13

अध्याय - 3

सिगनल

(क) साधारण उपबन्ध

3.01	सिगनलों का साधारण उपयोग	15
3.02	सिगनलों के प्रकार	15
3.03	रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग	15
3.04	सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं का स्थापन, सिगनल भुजाओं की पेंटिंग	16

(ख) स्थावर सिगनलों का वर्णन

3.05	स्थावर सिगनलों का प्रयोग	16
3.06	चेतावनी (वार्नर) सिगनलों और उनके संकेतों का वर्णन	17
3.07	दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	20
3.08	रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन	23
3.09	आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	26
3.10	प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	27
3.11	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल	27
3.12	स्वचालित (ऑटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार	27
3.13	बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल	28
3.14	शंट सिगनल	31
3.15	सहकारी (को-एक्टिंग) सिगनल	34
3.16	पुनरावर्ती (रिपीटिंग सिगनल)	34
3.17	सिगनलों के पहचान चिन्ह तथा निशान	37
3.18	प्रयोग में न आने वाले सिगनल	40
3.19	विपथन (डाइवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	40
3.20	अभिसारी (कन्वर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना	41
3.21	ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्ट्री पर सिगनल लगाना	41
3.22	एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना	42
3.23	विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)	42
3.24	पीछे की बत्तियाँ	42

(ग) सिगनलों के उपस्कर

3.25	स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी	43
3.26	स्थावर सिगनलों को चालू करना	43
3.27	हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	44
3.28	संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	44

3.29	द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	44
3.30	साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना	45
3.31	‘डी’ क्लास स्टेशनों पर सिगनल एवं साईटिंग बोर्ड	47
3.32	अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाना।	47
3.33	नियम 3.27,3.28,3.29 तथा 3.32 के अपवाद	48
3.34	समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल	48
3.35	स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के काँटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन	49

(घ) सिगनलों तथा काँटों का प्रचालन

3.36	साधारणतया स्थावर सिगनल	49
3.37	सिगनलों के स्वाभाविक संकेत	52
3.38	गाड़ियों के संचलन पर प्रभाव डालने वाले काँटे	52
3.39	सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला लगाना	53
3.40	निकट (होम) सिगनल को ‘ऑफ’ करने की शर्तें	55
3.41	बाहरी (आउटर) सिगनल को ‘ऑफ’ करने की शर्तें	56
3.42	अंतिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘ऑफ’ करने की शर्तें	57
3.43	चेतावनी (वार्नर) सिगनल को ‘ऑफ’ करने की शर्तें	57
3.44	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘ऑफ’ करने की शर्तें	57
3.45	बुलावा (कॉलिंग—ऑन) सिगनल को ‘ऑफ’ करने की शर्तें	58
3.46	शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग	58
3.47	एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल का ‘ऑफ’ करना	58
3.48	द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप से (आउट ऑफ कोर्स) रोकना	58
3.49	सिगनल बत्तियों की देखभाल और उन्हें जलाना	59
3.50	ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग	60
3.51	काँटे	61

(ङ) हैण्ड सिगनल

3.52	हैण्ड सिगनलों का प्रदर्शन	63
3.53	रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल	63
3.54	‘आगे बढ़ो’ हैण्ड सिगनल	64

3.55	‘सतर्कता से आगे बढ़ो’ हैण्ड सिगनल	65
3.56	शंटिंग के लिए हैण्ड सिगनल	66
3.57	रोक पताकाएँ (बैनर फ्लैग)	69
3.58	हैण्ड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना	69

(च) पटाखा सिगनल

3.59	पटाखा सिगनलों का वर्णन	70
3.60	पटाखों के प्रयोग की विधि	70
3.61	धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, तो पटाखे रखना	70
3.62	अवरोध होने पर पटाखे लगाना	82
3.63	लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना	83
3.64	पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना	83

(छ) महताबी (फ्लेयर) सिगनल

3.65	महताबी सिगनल का वर्णन	86
3.66	महताबी सिगनल का प्रयोग	86
3.67	महताबी सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना	86

(ज) खराब हुए स्थावर सिगनल और काँटे

3.68	सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के साधारण कर्तव्य	87
3.69	आगमन रोक (एप्रोच स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	91
3.70	प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य	93
3.71	‘ऑफ’ स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल	95
3.72	रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निषेध	95
3.73	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘ऑन’ स्थिति में पार करना	96
3.74	स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल	96
3.75	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘ऑन’ स्थिति में पास करना	97
3.76	खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना	100
3.77	खराब या नुकसान ग्रस्त काँटे, इत्यादि	100
3.78	सिगनलों के बारे में इंजन के लोको पायलट—दल के कर्तव्य	101
3.79	बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य	103

3.80	आगमन रोक (एप्रोच स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	104
3.81	प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य	106
3.82	परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति	106
3.83	सिगनलों के बारे में इंजन लोको पायलट-दल की सहायता	107
3.84	किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के सम्बन्ध में लोको पायलट के कर्तव्य	107
3.85	सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना	108

अध्याय - 4

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

(क) गाड़ियों की समय-पाबन्दी तथा उनका परिचालन

4.01	मानक समय	109
4.02	विज्ञापित समय की पाबन्दी	109
4.03	घड़ी मिलाना	109
4.04	गाड़ी के लोको पायलट-दल के लिए उपस्थिति का समय	109
4.05	सही परिचालित लाइन	109
4.06	परिचालन की दिशा	109
4.07	कार्यचालन समय सारिणी (वर्किंग टाइम टेबुल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना	110

(ख) गाड़ियों की गति

4.08	साधारणतया गति सीमाएँ	110
4.09	सतर्कता आदेश (कॉशन ऑर्डर)	111
4.10	सम्मुख (फेसिंग) काँटो पर गति-सीमा	121
4.11	स्टेशनों पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा	121
4.12	इंजन द्वारा ढकेलना	122
4.13	टेंडर आगे होने पर इंजन की गति-सीमा	123

(ग) गाड़ियों और उनके लोको पायलट-दल के उपकरण

4.14	प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां तथा गति मापी (स्पीडोमीटर)	124
4.15	पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तियाँ	125
4.16	पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प)	126
4.18	संचार के साधन	127
4.19	गार्ड तथा लोको पायलट के साज-सामान	127

4.20	इंजन चलाने की जिम्मेदारी	130
4.21	विद्युत गाड़ी चलाना	131
4.22	इंजन या टेण्डर पर चलना	139
4.23	ब्रेकयान	140
4.24	गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान	142
4.25	गार्ड	143
4.26	युग्मक (कपलिंग)	145

(घ) वाहन और क्रेन

4.27	क्रेन	145
4.29	क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन	145

(ङ) गाड़ी चलाने से पूर्व की सावधानियाँ

4.30	प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जाँच	148
4.32	लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जाँच	148
4.33	लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जाँच	149
4.35	गाड़ियों का प्रस्थान	150
4.36	गार्ड गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा	152
4.38	सहायक लोको पायलट, लोको पायलट की आज्ञा मानेंगे	153
4.39	लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन	153

(च) यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

4.40	लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे	153
4.41	लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे	153
4.42	लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान	154
4.44	प्रथम रोक (स्टॉप) सिग्नल पर रूकी हुई गाड़ी	157
4.45	लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना	157
4.46	गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता	158
4.47	गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना	158
4.48	इंजन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति	158
4.49	गाड़ी को चलाना तथा रोकना	159
4.50	इंजन सीटी का बजाना	159
4.51	लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत	163

4.52	पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना	164
4.53	होज पाईप या वाटर कॉलम की भुजा	164

(छ) गाड़ी के पहुँचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.55	पावर बन्द करना	164
4.57	इंजन काटना	164
4.58	लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाय	164
4.59	सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना	165

(ज) मैटेरियल ट्रेन का संचालन

4.61	लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़ कर नहीं जायेगा	165
4.62	ब्लॉक सेक्शन में मैटेरियल ट्रेन का संचालन	165
4.63	मैटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार	167
4.64	स्थायी रूप से खड़ी हुई (स्टेबिल) मैटेरियल ट्रेन की रक्षा	167
4.65	रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन	168

अध्याय – 5

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

5.01	कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी	189
5.02	नियमों की प्रतियाँ देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन	204
5.03	आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियाँ (रिटर्न) रखना	204
5.04	सिगनल केबिन	204
5.05	कर्तव्य पालन में उपेक्षा की रिपोर्ट	205
5.06	स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स)	205
5.07	प्रारूप (फॉर्म)	207
5.08	उपस्कर तक पहुँच तथा उसका प्रचालन	207
5.09	अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	207
5.10	सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश	208
5.11	सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	210
5.12	सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान	210
5.13	शंटिंग का नियंत्रण	210
5.14	शंटिंग की जिम्मेदारी	211

5.15	केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग	214
5.16	गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग	214
5.17	समपार (लेविल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग	214
5.18	गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना	214
5.19	परिचालित लाइन पर अवरोध	215
5.20	उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना	218
5.21	लूज शंटिंग	218
5.22	वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना	219
5.23	स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना	219

अध्याय – 6

दुर्घटनाएं और असाधारण घटनाएँ

6.01	दुर्घटना या अवरोध	223
6.02	दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन	223
6.03	स्टेशनों के बीच रूकी गाड़ी की रक्षा	240
6.04	असाधारण रूप से विलंबित गाड़ियाँ	244
6.05	दुर्घटना या ब्रेक डाउन की सूचना भेजना	246
6.06	बिना प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी	247
6.07	गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट, नियंत्रक (कंट्रोलर) या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) परिचालक को देना	248
6.08	गाड़ी का विभाजन	250
6.09	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग	252
6.10	आग लगना	254
6.11	स्टेशन से वाहनों का निकल भागना	256

अध्याय – 7

संचालन पद्धतियाँ

7.01	संचालन पद्धतियाँ	258
7.02	सिग्नल तथा गाड़ी के संचालन से सम्बन्धित साधारण नियमों का लागू होना	258

अध्याय – 8

पूर्ण ब्लॉक पद्धति

(क) आवश्यक बातें

8.01	पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	259
------	------------------------------------	-----

(ख) लाइन क्लियर देने की शर्तें

8.02	‘ए’ क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें	259
8.03	‘बी’ क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें	259
8.04	‘सी’ क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें	261

(ग) अवरोध—दोहरी (डबल) लाइन

8.05	दोहरी (डबल) लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध	261
8.06	दोहरी (डबल) लाइन वाले ब्लॉक सेक्शन में अवरोध	262

(घ) अवरोध इकहरी (सिंगिल) लाइन

घ—1 ‘ए’ क्लास स्टेशन

8.07	गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगिल) लाइन ‘ए’ क्लास स्टेशन पर अवरोध	267
8.08	इकहरी (सिंगिल) लाइन ‘ए’ क्लास स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध करना	267

घ—2 ‘बी’ क्लास स्टेशन

8.09	इकहरी (सिंगिल) लाइन ‘बी’ क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध	263
8.10	इकहरी (सिंगिल) लाइन ‘बी’ क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध	263
8.11	इकहरी (सिंगिल) लाइन द्विसंकेती सिगनल वाले ‘बी’ क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	263
8.12	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर हस्तचालित बहु—संकेती सिगनल वाले ‘बी’ क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध	264
8.13	इकहरी (सिंगिल) लाइन ‘बी’ क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोध	264

(ङ) साधारण उपबन्ध

8.14	ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड	264
8.15	ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार	264
8.16	दृष्टांत चित्र	267

अध्याय – 9

स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक पद्धति

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर लागू नियम

9.01	दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	282
9.02	यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य	283

(ख) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर लागू नियम

9.03	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें	286
9.04	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर	287
9.05	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल	288
9.06	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें	288
9.07	यदि इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य	289
9.08	इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति	290

(ग) दोहरी (डबल) तथा इकहरी (सिंगिल) दोनों लाइनों पर लागू नियम

9.09	केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन	292
9.10	स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुकी गाड़ी की रक्षा	292
9.11	लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट	292
9.12	स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यविधि	293
9.13	स्वचालित ब्लॉक पद्धति या यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन	309
9.14	अर्द्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में होने पर कार्यविधि	310
9.15	स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना	310
9.16	दृष्टांत चित्र	311

अध्याय – 10

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01	अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	312
10.02	रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना	312
10.03	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें	312
10.04	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना	313
10.05	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार	313
10.06	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी	314
10.07	अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध	314
10.08	अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति	314
10.09	अनुगामी गाड़ी पद्धतियों पर गाड़ियों की रक्षा	314

अध्याय – 11

पायलट गार्ड पद्धति

11.01	पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें	315
11.02	पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	315
11.03	पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला	315
11.04	पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना	315
11.05	पायलट गार्ड के टिकट	315
11.06	पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा	315

अध्याय – 12

ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति

12.01	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें	316
12.02	यह पद्धति कहाँ लागू होगी	316
12.03	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें	316
12.04	लोको पायलट के पास ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का होना	316
12.05	ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कौन देगा	316
12.06	ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जाएगा	317
12.07	ट्रेन स्टाफ का इंजन पर रहना	317

12.08	जब तक ट्रेन स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाय	317
12.09	गाड़ी पहुँचने पर ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना	318
12.10	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	318
12.11	ट्रेन स्टाफ टिकट रखने की विधि	318
12.12	ट्रेन स्टाफ रखने की विधि	318
12.13	ट्रेन स्टाफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिन्ह	318
12.14	ट्रेन स्टाफ टिकटों का प्रारूप (फॉर्म)	319
12.15	जारी किए गए ट्रेन स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड)	319
12.16	निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध	319
12.17	ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियाँ की रक्षा	319

अध्याय – 13

केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01	केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग	320
13.02	केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें	320
13.03	सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार	320
13.04	केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि	321

अध्याय – 14

ब्लॉक प्रचालन

(क) साधारण उपबन्ध

14.01	लाइन क्लियर देने या लेने के साधन	323
14.08	प्रस्थान प्राधिकार	324
14.09	लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जाँच	325

(घ) लाइन क्लियर टिकट

14.25	लाइन क्लियर टिकट	325
-------	------------------	-----

अध्याय – 15

रेल पथ और निर्माण कार्य

(क) रेल पथ और निर्माण कार्य पर लगे रेल सेवक

15.08	लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानी	326
15.09	सिगनल दिखाना	331

अध्याय – 16

समपार (लेविल क्रॉसिंग)

16.07	समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर अवरोध	336
16.08	गाड़ी का विभाजन	338

अध्याय – 17

रेलों के विद्युतीकृत (इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01	साधारण नियमों का लागू होना	339
17.02	इस अध्याय पर लागू विशेष परिभाषाएँ	339
17.03	विद्युत रेल पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण	341
17.04	विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति	351
17.05	कर्मचारियों तथा जनता की चेतावनी	355
17.06	रेल पथ में परिवर्तन	357
17.07	निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में रेल इंजनों और विद्युत बहु-यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना	358
17.08	टावर वैगन	360
17.09	विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम	361

अध्याय – 18

प्रकीर्ण

18.01	निरसन और व्यावृत्ति	367
-------	---------------------	-----

परिशिष्ट 'क'

डीजल मल्टीपल यूनिट (डी. एम. यू.) गाड़ियों के संचालन के नियम	368—374
---	---------

परिशिष्ट 'ख'

कुछ निश्चित संवर्ग के कर्मचारियों पर सामान्यतः लागू होनेवाले सामान्य एवं सहायक नियम	447—454
--	---------

परिशिष्ट — 'ग'

भारतीय रेलों पर परिचालन फार्मों का मानकीकरण एवं पूर्व मध्य रेल पर अन्य फॉर्म	455—499
--	---------

परिशिष्ट — घ

नियमों की विषय सूची	500—512
---------------------	---------

परिशिष्ट — ङ

संशोधन पर्ची की सूची	513—515
----------------------	---------



अध्याय-1

प्रारम्भिक

1.01 संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ :-

- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाईन) साधारण संशोधन नियम, 2018 है ।
- (2) ये राजपत्र में इनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे ।

1.02 परिभाषायें : इन नियमों में, जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हों –

- (1) “अधिनियम” से रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) अभिप्रेत है,
- (2) “पर्याप्त दूरी” का अभिप्राय, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी है,
- (3) “प्रवेश प्रकाशन” (एप्रोच लाइटिंग) का अभिप्राय, गाड़ी पहुँचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है,
- (4) “अनुमोदित विशेष अनुदेश” का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है,
- (5) “प्राधिकृत अधिकारी” का अभिप्राय रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से अथवा पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए सशक्त किये गये किसी व्यक्ति से है ।

स. नि. – 1.02 (5)

- (i) इस नियम के अन्तर्गत महाप्रबन्धक के विशेष आदेशानुसार प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक को नाम से सहायक नियम जारी करने तथा उसमें संशोधन करने अथवा अनुदेश जारी करने के लिए प्राधिकृत अधिकारी के रूप में अधिकृत किया गया है,
- (6) “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,
- (7) “धुरी काउण्टर” (एक्सल काउण्टर) का अभिप्राय रेल पथ पर दो स्थानों पर लगाये गये विद्युत यंत्र से है जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह सिद्ध करती है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेल पथ खाली है या भरा हुआ है,
- (8) “ब्लॉक बैक” का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को और इकहरी (सिंगल) लाइन पर अगले और पिछले दोनों निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों को किसी ब्लॉक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है या अवरुद्ध होने वाला है,
- (9) “ब्लॉक फारवर्ड” का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर किसी ब्लॉक स्टेशन से अगले निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि आगे का ब्लॉक सेक्शन अवरुद्ध है या अवरुद्ध होने वाला है,

- (10) "ब्लॉक सेक्शन" का अभिप्राय दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन के उस खण्ड से है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर मिले बिना कोई परिचालित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है,

स.नि. 1.02 (10) :

(i) द्विसंकेती सिगनलों से सुसज्जित स्टेशनों पर

ब्लॉक सेक्शन		
आरंभ	और	अंत
दोहरी लाईन पर		
'ए' क्लास स्टेशन पर	अंतिम रोक सिगनल से	प्रस्थान सिगनल पर
'बी' क्लास स्टेशन पर	अंतिम रोक सिगनल से	निकट (होम) सिगनल पर
'सी' क्लास स्टेशन पर	निकट (होम) सिगनल से या प्रस्थान सिगनल से जहां इसकी व्यवस्था है	निकट (होम) सिगनल से पर्याप्त दूरी (400 मी0) आगे की दूरी तक या प्रस्थान सिगनल पर जहाँ इसकी व्यवस्था है।
इकहरी लाईन पर		
'ए' क्लास स्टेशन पर	प्रस्थान सिगनल से	प्रस्थान सिगनल पर
'बी' क्लास स्टेशन पर	(i) अग्रिम प्रस्थान सिगनल से अगर दिया गया हो, या (ii) शंटिंग लिमिट बोर्ड से, यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, या (iii) विपरीत दिशा के होम सिगनल से यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड नहीं है, या (iv) बाह्यतम सम्मुख कांटो से यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या होम सिगनल नहीं है।	(i) विपरीत दिशा के अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक यदि इसकी व्यवस्था हो, या (ii) शंटिंग लिमिट बोर्ड पर अगर अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है, या (iii) होम सिगनल पर, यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड नहीं है, या (iv) बाह्यतम सम्मुख कांटों पर, यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल, शंटिंग लिमिट बोर्ड या होम सिगनल नहीं है।
'सी' क्लास स्टेशन पर	निकट (होम) सिगनल से या प्रस्थान सिगनल से जहां इसकी व्यवस्था है।	निकट (होम) सिगनल से पर्याप्त दूरी (400 मी0) आगे की दूरी तक या प्रस्थान सिगनल पर जहाँ इसकी व्यवस्था है।

(ii) हस्तचालित बहुसंकेती रंगीन प्रकाश वाले /अपर क्वाड्रेंट सिगनल से सुसज्जित स्टेशनों पर

ब्लॉक सेक्शन		
आरंभ	और	अंत
दोहरी लाईन पर		
‘बी’ क्लास स्टेशन पर	अंतिम रोक सिगनल से	ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड या बाह्यतम सम्मुख काँटो पर
‘सी’ क्लास स्टेशन पर	निकट (होम) सिगनल से या प्रस्थान सिगनल से जहाँ इसकी व्यवस्था है	निकट (होम) सिगनल से 400 मी० आगे की दूरी तक या प्रस्थान सिगनल पर जहाँ इसकी व्यवस्था है।
इकहरी लाईन		
‘बी’ क्लास स्टेशन पर	(i) अग्रिम प्रस्थान सिगनल से या (ii) शंटिंग लिमिट बोर्ड से, यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है या (iii) बाह्यतम सम्मुख काँटो से यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड नहीं है।	(i) विपरीत दिशा के अग्रिम प्रस्थान सिगनल पर या (ii) शंटिंग लिमिट बोर्ड पर यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल नहीं है या (iii) बाह्यतम सम्मुख काँटो पर यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड नहीं है।
‘सी’ क्लास स्टेशन पर	निकट (होम) सिगनल से या प्रस्थान सिगनल से जहाँ इसकी व्यवस्था है।	निकट (होम) सिगनल से 400 मी० आगे की दूरी तक या प्रस्थान सिगनल पर जहाँ इसकी व्यवस्था है।

- (11) “केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण” (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) का अभिप्राय उस प्रणाली से है जो उस मार्ग पर जिस पर यह प्रणाली लागू है गाड़ियों का संचलन किसी दूरवर्ती निर्दिष्ट स्थान से निर्धारित स्थावर सिगनलों द्वारा शासित होता है,
- (12) “केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक” (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात उस व्यक्ति से है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण में गाड़ियों के संचलन के लिए उस समय जिम्मेदार है,
- (13) “रेल संरक्षा आयुक्त” का अभिप्राय अधिनियम के अधीन किन्हीं कृत्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया रेल संरक्षा आयुक्त है और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त भी है,
- (14) “सक्षम रेल सेवक” का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो उसे सौंपे गये कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिए निर्धारित योग्यता प्राप्त है,
- (15) “संयोजक” (कनेक्शन) का अभिप्राय, जब उसका प्रयोग परिचालित लाइन के संदर्भ में किया जाए तो उन काँटो और कैंची (क्रॉसिंग) या अन्य साधनों से है जो परिचालित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किये जाते हैं,
- (16) “नियंत्रक” (कंट्रोलर) का अभिप्राय, ड्यूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाषण संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात के संचलन के लिए जिम्मेदार है,
- (17) “दिन” का अभिप्राय सूर्योदय से सूर्यास्त तक का समय है,

स. नि. 1.02 (17) :

- (क) सूर्योदय का अभिप्राय सिगनलों या अन्य वस्तुओं को बिना प्रकाश की सहायता से दिख सकने के समय से है।
- (ख) सूर्यास्त का अभिप्राय, सिगनलों या अन्य वस्तुओं को बिना प्रकाश की सहायता से नहीं दिख सकने के समय से है।
- (18) “यातायात की दिशा” का अभिप्राय :—
- (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, उस दिशा से है जिस दिशा में सिगनल लगे हैं;
- (ख) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर, तत्समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचलन पद्धति के अधीन, गाड़ियाँ चलने की अनुमति है,
- (19) “लोका पायलट” का अभिप्राय इंजन लोको पायलट या किसी ऐसे अन्य सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का भार साधक (इंचार्ज) है,
- (20) “विद्युत संचार यंत्र” का अभिप्राय टेलीफोन या मोर्स तार यंत्र से है,
- (21) “सम्मुख और अनुमुख” काँटे (फेसिंग एण्ड ट्रेलिंग प्वाइंट्स) काँटों पर चलते समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार काँटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि काँटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे सम्मुख काँटे कहलाते हैं,
- (22) “स्थावर सिगनल” (फिक्सड सिगनल) का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुए ऐसे सिगनल से है जो गाड़ी के संचलन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अन्तर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भुजा या चकरी (डिस्क) या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी है,

स.नि. 1.02 :

- (22) रंगीन बत्ती सिगनल, स्थावर सिगनल होता है जिसके दिन और रात्रि के संकेत द्विसंकेती तथा बहुसंकेती सिगनल क्षेत्र दोनों में सेमाफोर सिगनल का रात्रि संकेत ही होता है। यह दिन और रात में समान संकेत प्रदर्शित करता है।
- (23) “उल्लंघन चिन्ह” (फाउलिंग मार्क) का अभिप्राय उस चिन्ह से है जहाँ दो लाइनों के एक-दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच में निर्धारित मानक आयाम का उल्लंघन होता है,
- (24) “गैंग मैन” का अभिप्राय रेल पथ या उससे सम्बन्धित काम पर नियुक्त रेल सेवक से है,
- (25) “गैंग मेट” का अभिप्राय रेल पथ या उससे सम्बन्धित काम पर लगाये गये कर्मकारों के गैंग के भारसाधक (इंचार्ज) व्यक्ति से है,
- (26) “फाटक वाला” का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिए समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है,
- (27) “मालगाड़ी” का अभिप्राय (मैटेरियल ट्रेन से भिन्न) ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है,

- (28) "गार्ड" का अभिप्राय गाड़ी के भारसाधक (इंचार्ज) रेल सेवक से है और उसके अन्तर्गत ब्रेक्समैन अथवा कोई ऐसा रेल सेवक भी है जो उस समय गार्ड की ड्यूटी कर रहा है,
- (29) "रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक" का अभिप्राय रेलपथ, काँटे और सिगनल, पुल या इनसे सम्बन्धित निर्माण कार्य के निर्माण अथवा अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है,
- (30) "अन्तर्पाशन" (इंटरलॉकिंग) का अभिप्राय पैनल या लीवर फ़ेम से प्रचालित सिगनलों, काँटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पार्शन (लॉकिंग), विद्युत पार्शन (लॉकिंग) अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके,
- (31) "मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट" से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर 'सी' वर्ग का ऐसा स्टेशन अभिप्रेत है, जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है;
- (32) "मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग" से अभिप्राय इकहरी लाइन या दोहरी लाइन या बहु लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लंबे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बांटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था अभिप्रेत है;
- (33) "पृथक्करण (आइसोलेशन)" का अभिप्राय किसी लाइन को काँटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा, अन्य सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकट से बचाने के लिए पृथक् करने की व्यवस्था से है,
- (34) "अन्तिम रोक सिगनल (लास्ट स्टॉप सिगनल)" का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल से है,
- (35) "समपार (लेविल क्रॉसिंग)" का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेलपथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है,
- (36) "समपार फाटक (लेविल क्रॉसिंग गेट)" का अभिप्राय समपार पर सड़क को बन्द करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अन्तर्गत पैदल चलने वाले के उपयोग के लिए लगे छोटे दरवाजे (विकेट) या चक्रदार नहीं है,

स. नि. 1.02 (36) :

- (क) यातायात फाटक (गेट)—ब्लॉक स्टेशन के दोनों दिशाओं के बाह्यतम रोक सिगनलों के अन्दर अवस्थित समपार फाटक (गेट) को यातायात फाटक कहा जाता है। यातायात फाटक (गेट) का मानव रक्षण एवं परिचालन, परिचालन विभाग के नियंत्रण में होगा।
- (ख) इंजीनियरी फाटक (गेट)—यातायात फाटक (गेट) के अतिरिक्त अन्य समपार फाटक (गेट) को इंजीनियरी फाटक (गेट) कहा जाता है।
- (37) "लाइन साफ (लाइन क्लीयर)" का अभिप्राय किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले स्टेशन से गाड़ी के छूटने और पूर्व कथित स्टेशन तक पहुँचने के लिए दी जाने वाली अनुमति से है, अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुँचने के लिए ली जाने वाली अनुमति से है,
- (38) "मेन लाइन" का अभिप्राय गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रुके और स्टेशनों के बीच चलने के लिए साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है,

- (39) "मैटेरियल ट्रेन" का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी से है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान को ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर, उठाया या डाला जाता है, अथवा निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है,
- (40) "मिली जुली गाड़ी (मिक्सड ट्रेन) का अभिप्राय यात्री और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है,
- (41) "बहु संकेती सिगनल व्यवस्था" का अभिप्राय ऐसी सिगनल व्यवस्था से है जिसमें सिगनल एक समय में तीन या अधिक संकेतों में से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करे और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत का पूर्ववर्ती सिगनल या सिगनलों के संकेत द्वारा पूर्व चेतावनी मिले,
- (42) "रात" का अभिप्राय सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है,
- (43) "अवरोध" तथा सजातीय पदों के अन्तर्गत, लाइन पर उसका उल्लंघन करने वाली कोई गाड़ी, वाहन या कोई अन्य अवरोध या ऐसी कोई स्थिति, जो गाड़ियों के लिए संकटजनक है
- (44) "ऊपरी उपस्कर" का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संवाहक तार (इलेक्ट्रिक कन्डक्टर) तथा उनसे सम्बन्धित फिटिंग, विद्युत रोधक (इंसुलेटर) और अन्य संयोजकों से है, जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिए लटकाये जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते हैं,
- (45) "यात्री गाड़ी" का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोचिंग यातायात के वहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है, तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है,
- (46) "काँटा और ट्रैप संकेतक" सिगनल नहीं है, किन्तु ये काँटों पर युक्त (फिट) तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में काँटों की दशा बताने वाले उपकरण है,

स. नि. 1.02 (46) :

- (क) जब ट्रैप संकेतक, ट्रैप काँटा या डिरेलिंग स्वीच पर लगाए जाते हैं, तो ये ट्रैप खुला रहने पर दोनों दिशाओं में दिन के समय लाल चकरी और रात के समय लाल रोशनी दिखाते हैं और जब ट्रैप बन्द रहता है, तो दोनों दिशाओं में दिन के समय हरी चकरी व रात के समय हरी रोशनी दिखाते हैं।
- (ख) काँटा संकेतक जब काँटे सीधी लाइन के लिए बने रहते हैं तब दोनों दिशाओं में दिन के समय सफेद चकरी और रात के समय सफेद रोशनी दिखाते हैं, तथा जब काँटे क्रॉस ओवर के लिए बने रहते हैं, तो दोनों दिशाओं में दिन के समय हरी चकरी और रात के समय हरी रोशनी दिखाते हैं।
- (47) "परिचालित लाइन (रनिंग लाइन)" का अभिप्राय एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है, और इसके अन्तर्गत वे संयोजक यदि कोई भी है, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करते समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय किया जाता है,
- (48) "पारिचालित गाड़ी (रनिंग ट्रेन)" का अभिप्राय ऐसी गाड़ी से है जो प्रस्थान प्राधिकार के अनुसार प्रस्थान कर चुकी है किन्तु उसने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है,
- (49) "शंटिंग" का अभिप्राय उस संचलन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य स्वनोदित (सेल्फप्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिए किया जाए,
- (50) "विशेष अनुदेश" का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किये जाने वाले अनुदेशों से है,

- (51) "स्टेशन" का अभिप्राय रेल लाइन पर उस स्थान से है जहाँ यातायात का प्रबन्ध किया जाता है या जहाँ संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है,
- (52) "स्टेशन सीमा" का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी भाग से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है, जो स्टेशन के बाह्यतम (आउटर मोस्ट) सिगनलों के बीच स्थित है या जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है,

स. नि. 1.02 (52) :

- (क) दोहरी लाइन पर स्थित स्टेशनों पर 'स्टेशन सीमा' से तात्पर्य रेल पथ के उस भाग से है जो प्रत्येक लाइन पर अलग-अलग, स्टेशन के बाह्यतम सिगनलों के बीच स्थित है। इकहरी लाइन पर स्टेशन सीमा से तात्पर्य स्टेशन के बाह्यतम सिगनलों के बीच रेल पथ के भाग से हैं।
- (ख) 'डी' क्लास या 'फ्लैग स्टेशन' पर स्टेशन सीमा के अन्तर्गत स्टेशन भवन के दोनों तरफ 400 मीटर के अन्दर आने वाली सभी लाइनें व परिसर हैं।
- (53) "स्टेशन मास्टर" का अभिप्राय ड्यूटी पर तैनात ऐसे व्यक्ति से है जो उस समय स्टेशन सीमा में यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है। इसके अन्तर्गत ऐसे अन्य व्यक्ति भी हैं जिनके स्वतंत्र भारसाधन (चार्ज) में उस समय, सिगनलों का प्रचालन है तथा जिन पर लागू संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी है,
- (54) "स्टेशन सेक्शन" का अभिप्राय स्टेशन सीमाओं के ऐसे सेक्शन से है जो —

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

(क) दोहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में, स्टेशन की दोनों दिशाओं में निकट (होम) सिगनल और अन्तिम रोक सिगनल (लास्ट स्टॉप सिगनल) के बीच का है; अथवा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन व्यवस्था में —

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

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

(iii) यदि निकट (होम) सिगनल या शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बीच का है,

(2) हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर —

(क) दोहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में —

(i) स्टेशन के दोनों ओर, बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों और अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के बीच का है, अथवा

(ii) स्टेशन के दोनों ओर यदि ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड है, तो उनके और अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के बीच का है, अथवा

(ख) इकहरी (सिंगिल) लाइन व्यवस्था में –

- (i) शंटिंग लिमिट बोर्डों या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल यदि कोई है, के बीच का है, अथवा
 - (ii) यदि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बीच का है,
- (55) “सहायक नियम” का अभिप्राय उस विशेष अनुदेश से है, जो तत्सम्बन्धी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम से विसंवादी नहीं है,
- (56) “संचालन पद्धति” का अभिप्राय रेल के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिए तत्समय अपनाई गई पद्धति से है,
- (57) “ट्रैक सर्किट” का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ (सर्किट) से है जो रेल पथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है तथा रेल पथ की पटरियाँ परिपथ (सर्किट) का अंश मानी जाती है,
- (58) “गाड़ी” का अभिप्राय वाहनों के साथ या उनके बिना कोई इंजन अथवा ट्रेलर सहित या उसके बिना ऐसा स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन से है जिसे रेल पथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है,

स. नि. 1.02 (58) : विभिन्न प्रकार के काम में आने वाले इंजनों के नाम नीचे दिये जाते हैं :-

- (i) ट्रेन इंजन :- वह इंजन है जो रेल के किसी भाग पर साधारण या विशेष गाड़ी के चलाने के काम में लाया जाता है।
- (ii) शंटिंग इंजन :- वह इंजन है जो स्टेशन यार्ड में गाड़ी और वाहनों की शंटिंग और मार्शलिंग के काम में लाया जाता है। इसे “पायलट इंजन” नहीं कहना चाहिए। जब किसी “शंटिंग इंजन” को गाड़ी चलाने के लिए प्रयोग किया जाता है तब उसे ट्रेन इंजन माना जाता है।
- (iii) असिस्टिंग इंजन :- जब कोई इंजन गाड़ी के बहुत अधिक भारी होने के कारण इसे खींच नहीं सकता तो उसकी सहायता के लिए सामने से खींचने या पीछे से ढकेलने के प्रयोग में लाये जाने वाले इंजन को असिस्टिंग इंजन कहते हैं, जब असिस्टिंग इंजन ट्रेन को खड़ी चढ़ाई पर चढ़ने के लिए पीछे से ढकेलने के प्रयोग में लाया जाता है तब उसे बैकिंग इंजन कहते हैं।
- (iv) लाइट इंजन :- वह इंजन है जो अकेला ही चलाया जाता है।
- (v) रिलीफ इंजन :- वह इंजन है जो किसी इंजन के बदले उसके बिगड़ जाने पर काम करने के लिए भेजा जाता है।
- (vi) पायलट इंजन :- वह इंजन है जो किसी स्पेशल या साधारण गाड़ी को पायलट करने के लिए आगे-आगे चलता है। जब इंजन का प्रयोग साइडिंग से / को लोड (भार) खींचने / भेजने के लिए किया जाता है तो उसे भी पायलट इंजन कहा जाता है।

केवल ऊपर दी हुई शब्दावली ही ट्रेन सम्बन्धी सूचनाओं रिपोर्ट और पत्र व्यवहार के काम में लाई जानी चाहिए।

- (59) “गाड़ी परीक्षक (ट्रेन एक्जामिनर)” का अभिप्राय ऐसे रेल सेवक से है जो गाड़ियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिए योग्यता प्राप्त है कि वे निरापद परिचालन के उपयुक्त हैं और इसके अन्तर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है, जो उस समय गाड़ी परीक्षक की ड्यूटी कर रहा है,
- (60) “द्वि-संकेती सिगनल – व्यवस्था” का अभिप्राय उस सिगनल व्यवस्था से है जिसमें प्रत्येक सिगनल किसी एक समय में, दो संकेतों में से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है।

1.03 स्टेशन वर्गीकरण :—

- इन नियमों के प्रयोजन के लिए स्टेशन दो वर्गों में विभाजित किये जायेंगे – ब्लॉक स्टेशन और ब्लॉक रहित स्टेशन (नॉन ब्लॉक स्टेशन)।
- ब्लॉक स्टेशन वे स्टेशन हैं जहाँ लोको पायलट को अपनी गाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए संचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार लेना आवश्यक है, और पूर्ण ब्लॉक पद्धति में इन स्टेशनों की तीन श्रेणियाँ हैं अर्थात् –

‘ए’ क्लास स्टेशन – जहाँ गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक लाइन, जिस पर गाड़ी को जाना है, निकट (होम) सिगनल से आगे कम से कम 400 मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ नहीं है,

‘बी’ क्लास स्टेशन – जहाँ स्टेशन सेक्शन के अन्दर गाड़ी के प्रवेश के लिए लाइन साफ होने से पहले ही गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर दिया जा सकता है, तथा

‘सी’ क्लास स्टेशन – वे ब्लॉक हट हैं जहाँ गाड़ी के लिए आगमन अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गई है और वह चलती ही जा रही है। इनके अन्तर्गत मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट भी है।

- गैर ब्लॉक (नॉन ब्लॉक) स्टेशन या डी क्लास स्टेशन गाड़ियों के रुकने के ऐसे स्थान हैं जो दो क्रमागत ब्लॉक स्टेशनों के बीच स्थित हैं और किसी ब्लॉक सेक्शन की सीमा नहीं बनते।

स. नि.-1.03 (2) एवं (3) :

(i) डी क्लास स्टेशन दो प्रकार के हैं :—

(क) जिन स्टेशनों पर बहिर्वर्ती साइडिंग होती है उन्हें ‘डी के’ स्टेशन कहते हैं।

(ख) जिन स्टेशनों पर साइडिंग नहीं होती है, उन्हें फ्लैग या हॉल्ट स्टेशन कहते हैं।

(ii) कोई स्टेशन जहाँ ‘ए’, ‘बी’, ‘सी’ या ‘डी’ क्लास की शर्तों के अधीन कार्य नहीं हो सकता है, उसे स्पेशल क्लास कहते हैं।

(iii) प्रत्येक स्टेशन का वर्गीकरण कार्यकारी समय सारणी में दिया जाएगा।



अध्याय-2

रेल सेवकों को साधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01 नियमों की प्रति देना :— रेल प्रशासन

- (क) (i) प्रत्येक स्टेशन को,
- (ii) प्रत्येक इंजन शेड को, तथा
- (iii) ऐसे अन्य कार्यालयों को, जो वह निर्धारित करे, नियमों की एक प्रति देगा।
- (ख) प्रत्येक रेल सेवकों को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गई है, इन नियमों या नियमों के, उसके कार्य से सम्बन्धित भाग की एक प्रति देगा, तथा
- (ग) किसी भी रेल सेवक को उक्त नियमों या उसके कार्य से सम्बन्धित उन भागों का अनुवाद देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए गये हैं।

स. नि. 2.01 : सम्बन्धित कर्मचारियों को चाहे वह स्थायी या अस्थायी हों, को स्थावर सिगनलों को प्रचालित करने तथा हाथ सिगनल और पटाखा के प्रयोग के नियमों की व्याख्या करने के लिए अपने स्टेशन पर स्टेशन मास्टर जिम्मेवार होगा।

2.02 नियमों की प्रति की देखभाल :— प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियमों की प्रति दी गई है —

- (क) ड्यूटी के समय उसे अपने पास सहज रूप से उपलब्ध रखेगा
- (ख) उसमें सभी शुद्धिपत्र समाविष्ट करता रहेगा,
- (ग) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा,
- (घ) प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नई प्रति प्राप्त करेगा, तथा
- (ङ) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कर्मचारियों को सभी शुद्धिपत्र मिल गये हैं और वे भी इस नियम के उपबन्धों का पालन कर रहे हैं।

2.03 नियमों की जानकारी :— प्रत्येक रेल सेवक —

- (क) अपनी ड्यूटी से सम्बन्धित नियमों से परिचित रहेगा, चाहे उसे नियमों की प्रति या उसकी ड्यूटी से सम्बन्धित नियमों का अनुवाद दिया गया है अथवा नहीं, तथा रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है।
- (ख) यदि कोई परीक्षाएँ निर्धारित की गई है तो वह उन्हें पास करेगा।
- (ग) स्वयं को आश्वस्त करेगा कि उसके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों ने खण्ड (क) और (ख) का अनुपालन किया है, और
- (घ) यदि आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को वे नियम समझायेगा जो उन्हें लागू होते हैं।

स. नि. 2.03 :

- (i) अन्य रेलवे के गाड़ी परिचालन कर्मचारी जिन्हें इस रेलवे पर कार्य करना आवश्यक है, उनके इस रेलवे के सहायक नियम एवं स्थानीय अनुदेशों के ज्ञान की जाँच यातायात निरीक्षक द्वारा अवश्य की जाएगी। उक्त कर्मचारी से इस आशय का लिखित घोषणा लिया जाना चाहिए कि वे इस रेलवे के नियमों से अवगत हैं।
- (ii) गाड़ी परिचालन से सम्बन्धित रेल कर्मचारी जिन्हें अपने कर्तव्य (ड्यूटी) के उपयुक्त निष्पादन हेतु चश्मा निर्धारित है, ड्यूटी के समय अपने साथ चश्मों की एक जोड़ी अवश्य रखेंगे। जब वे वस्तुतः कार्यरत हों, तो उन्हें अवश्य पहनेंगे। रनिंग कर्मचारी जब ड्यूटी पर हों, तो अपने पास चश्मों की दो जोड़ी अवश्य रखेंगे।
- (iii) गाड़ी परिचालन से सम्बन्धित सभी रेल कर्मचारी दृष्टि जाँच हेतु निर्धारित किए गए आवधिक चिकित्सा जाँच में अवश्य शामिल होंगे।

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

2.05 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम :—

- (1) प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिए जिम्मेदार है जो उसके भारसाधन (चार्ज) में है,
- (2) प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, अर्थात :—
 - (क) रेल परिसरों में अतिचार (ट्रेस पासिंग)
 - (ख) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,
 - (ग) स्वयं या अन्य लोगों को क्षति, और
 - (घ) रेल परिसरों में आग लगना।

2.06 नियमों और आदेशों का पालन :— प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित का तत्परता से पालन करेगा अर्थात :—

- (क) सभी नियमों और विशेष अनुदेशों का, तथा
- (ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधि-संगत आदेशों का।

2.07 ड्यूटी पर उपस्थिति :— प्रत्येक रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उतनी अवधि के लिए ड्यूटी पर उपस्थित रहेगा, जो इस बारे में रेल प्रशासन निश्चित करे और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वहाँ भी उपस्थित होगा।

2.08 ड्यूटी से अनुपस्थिति :—

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

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

स. नि. 2.08 :

- (i) स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर अथवा स्वीच मैन द्वारा कार्य अवधि के दौरान ब्लॉक कार्यालय या केबिन से हटना :-
- (क) संरक्षा नियमों के पालन को सुनिश्चित करने हेतु यदि स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या स्वीच मैन द्वारा कुछ मिनटों के लिए अपने ब्लॉक कार्यालय या केबिन से किसी अपरिहार्य कारण से हटना हो तो अनियंत्रित खंड पर ब्लॉक टेलिफोन से दोनों तरफ के स्टेशन को इस तथ्य की सूचना देनी चाहिए। नियंत्रित खंड पर पहले नियंत्रक की अनुमति अवश्य प्राप्त की जाएगी। ऐसे स्टेशन जहाँ लॉक-अप लीवर का प्रावधान है, वह लॉक-अप लीवर के द्वारा लीवरों को जिस स्थिति में लॉक किया जाना चाहिए, अवश्य ही लॉक करेगा तथा लीवर की चाबी अपने अभिरक्षण में रखेगा। ऐसे स्टेशन जहाँ केन्द्रीय पैनल/छोर (एण्ड) पैनल का प्रावधान है वहाँ कार्यरत स्टेशन मास्टर / स्वीच मैन पैनल का ताला बंद करेगा एवं पैनल की चाबी अपने अभिरक्षण में रखेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर ब्लॉक यंत्र, स्लाइड उपकरण को भी लॉक करेगा और चाबी रखेगा एवं प्राइवेट नम्बर पुस्तिका को भी अपने व्यक्तिगत अभिरक्षण में रखेगा जब कभी उसे अपने केबिन/कार्यालय को छोड़ना हो।
- (ख) यदि दोनों तरफ के स्टेशन मास्टर या नियंत्रक, जिनके जानकारी में है कि ट्रेन के लिए लाइन क्लियर की आवश्यकता होगी, उनके द्वारा गाड़ी के संभावित आगमन के बारे में स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाना चाहिए जो अस्थाई तौर पर अपना कार्यालय छोड़ना चाह रहा है।
- (ग) एक जिम्मेदार रेल सेवक को स्टेशन मास्टर को आवश्यकता पड़ने पर बुलाने हेतु ब्लॉक कार्यालय या केबिन में अवश्य ही छोड़ा जाना चाहिए। वह रेल सेवक ब्लॉक यंत्र या स्लाइड उपकरण को प्रचालित नहीं करेगा और न ही अनाधिकृत व्यक्ति को इन्हें प्रचालित करने की अनुमति देगा।

2.09 मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन :-

- (1) ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक चाहे वह गाड़ी के संचालन से सीधा सम्बन्धित है या नहीं, नशों की अवस्था में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जो कि किसी प्रकार की मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं के सेवन से ड्यूटी देने की उसकी क्षमता क्षीण हो जाती है,
- (2) गाड़ी के संचालन से सीधा सम्बद्ध कोई भी रेल सेवक, अपनी ड्यूटी आरम्भ करने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुएँ नहीं लेगा या उनका प्रयोग नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसे किसी पेय औषधि या उनसे बनी वस्तु का सेवन नहीं करेगा।

स. नि. 2.09 :

- (i) पर्यवेक्षी कर्मचारी को सुनिश्चित करना चाहिए कि कर्मचारी जब कार्य (ड्यूटी) पर आवें अथवा जब (ड्यूटी) पर हों तो वे किसी मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं के प्रभाव में नहीं हैं। जब संदिग्ध है कि कोई रेल कर्मचारी उसके प्रभाव में है तो प्रभारी कर्मचारी उसके एवजी की अविलम्ब व्यवस्था करेगा एवं शीघ्रातिशीघ्र डॉक्टर से परीक्षण करवाएगा। यदि सम्भव हो तो दो स्वतंत्र गवाह से लिखित साक्ष्य भी प्राप्त कर लेना चाहिए।

2.10 रेल सेवकों का आचरण :— प्रत्येक रेल सेवक :—

- (क) ड्यूटी के समय बिल्ला या वर्दी, यदि निर्धारित की गई है, पहनेगा और देखने में साफ—सुथरा रहेगा,
- (ख) चुस्त, सभ्य और शिष्ट रहेगा,
- (ग) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा और न स्वीकार करेगा,
- (घ) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता देगा और सही जानकारी देने में पूरी सावधानी बरतेगा, तथा
- (ङ) पूछे जाने पर बेहिचक अपना नाम और पदनाम बताएगा।

2.11 संरक्षा सुदृढ़ करने का कर्तव्य :—

(1) प्रत्येक रेल सेवक :—

- (क) जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा,
- (ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्य चालन पर असर पड़ता है, रिपोर्ट तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा, और
- (ग) दुर्घटना अथवा अवरोध उत्पन्न होने पर तथा मांग की जाने पर सभी संभव सहायता देगा।

(2) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि :—

- (क) कोई सिगनल खराब है,
- (ख) रेल पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है,
- (ग) गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा
- (घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ हैं जिनके कारण गाड़ियों के निरापद परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में, कोई बाधा पड़ने की संभावना है तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्रवाई करेगा और यदि आवश्यक है तो यथासंभव शीघ्र, साधनों द्वारा सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को उसकी सूचना देगा।

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

स. नि. 2.11 :

(1) तूफान और तेज हवा के दौरान गाड़ी संचालन के लिये किये जाने वाले पूर्वोपाय :—

- (i) जब मौसम विज्ञान विभाग से चक्रवात, तूफान अथवा तेज हवा की पूर्व सूचना देते हुए चेतावनी संदेश प्राप्त हुआ हो और/अथवा यह यथोचित आशंका हो कि तेज तूफान आने वाला है जिससे यात्रियों, गाड़ी आदि की संरक्षा को खतरा है, स्टेशन मास्टर जब तक तूफान शांत न हो जाये और वह गाड़ियों के संचालन को निरापद न समझे, गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट से परामर्श करके गाड़ी रोक देगा और उसके स्टेशन पर आने वाली किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर देने से भी इंकार कर देगा।

- (ii) यदि कोई गाड़ी चलते हुए किसी चक्रवात, तूफान या तेज हवा में फंस जाये और जिससे लोको पायलट की राय में गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो सकता है, वह तत्काल अपनी गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा और जहाँ तक संभव हो यह ध्यान में रखते हुए कि तीव्र मोड़ों, ऊँचे तटबंधों और पुलों (उनके पहुँच मार्गों सहित) पर गाड़ी न रोकी जाय, प्रथम सुविधाजनक स्थान पर उसे रोक देगा। गाड़ी की गति को नियंत्रित कर रोकते समय लोको पायलट सावधानी पूर्वक बिना झटका के गाड़ी को रोकेंगा। वह गाड़ी को गार्ड के परामर्श से दोबारा तभी चलायेगा, जब चक्रवात, तूफान अथवा तेज हवा कम हो गयी हो और आगे बढ़ना निरापद समझा जाय।
- (iii) गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट गाड़ी में यात्रा करने वाले रेल कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने का प्रयत्न करेंगे कि यात्रियों द्वारा सवारी डिब्बों के दरवाजे और खिड़कियाँ खुले रखे गये हैं, जिससे हवा सवारी के डिब्बों के आर-पार बेरोक टोक बह सके।
- (2) पवनमापी – असुरक्षित स्थानों और विशेष रूप में चुने गये पुलों जहाँ पुलों के निकटवर्ती स्टेशनों में से एक पर पवनमापी प्रतिष्ठापित किये गये हों, के मामले में, यदि पवनमापी विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हवा के वेग को खतरे के स्तर से अधिक इंगित करता है तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:-
- (i) स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक और दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर को गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने की आवश्यकता के विषय में तत्काल सूचना देगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से गाड़ी शुरू करने अथवा वहाँ से होकर जाने वाली गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं देगा तथा उसके स्टेशन पर आने के लिए निकटवर्ती स्टेशन पर प्रतीक्षारत गाड़ियों को भी लाइन क्लीयर नहीं देगा।
- (iii) वह विशेष अनुदेशों द्वारा यथा निर्धारित, हवा का वेग फिर से खतरे की सीमा से कम हो जाने के पश्चात सेक्शन नियंत्रक और निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर के परामर्श से गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः शुरू करेगा।

टिप्पणी :- उपरोक्त वर्णित सावधानियों के अतिरिक्त स.नि. 4.35 (i) का भी अनुपालन किया जाएगा।

- (3) (i) जब लोको पायलट द्वारा कोई विशेष सतर्कता अथवा गति नियंत्रण पालन करने की आवश्यकता हो तो रेल-पथ निरीक्षक/स्टेशन मास्टर या अन्य अधिकृत रेल कर्मचारी संबंधित ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर स्थित बगल के स्टेशन के स्टेशन मास्टरों के अलावा अप और डाउन गाड़ियों के अंतिम रुकनेवाले स्टेशनों, दोनों ओर के इंजन बदले जानेवाले शेड के लोको फोरमैन को इस सम्बन्ध में सूचना देगा।
- (ii) गाड़ी के विभाजन की स्थिति में लोको पायलट और गार्ड का ध्यान चिल्लाकर अथवा दिन में हरी झण्डी तथा रात्रि में सफेद बत्ती यथासंभव ऊपर नीचे हिलाकर अवश्य आकर्षित करना चाहिए।
- (4) (i) दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी से यात्रा कर रहे प्रत्येक रेलकर्मि को चाहे ड्यूटी पर हों या अन्य रूप में हों, बिना किसी बिलम्ब के राहत एवं बचाव कार्य में अपनी सेवा प्रदान करने हेतु गार्ड के समझ प्रस्तुत होना चाहिए।
- (ii) दुर्घटना स्थल पर सभी कर्मचारियों को आर्म बैंड धारण करना चाहिए। आर्म बैंड की चौड़ाई 9 इंच तथा रंग नारंगी होगा जिसपर प्रतीक के रूप में "दुर्घटना सहायता" हिन्दी अथवा अंग्रेजी में अंकित होगा। यात्री वहन करने वाली गाड़ी के प्रत्येक गार्ड के पास दस आर्म बैंड उपलब्ध होने चाहिए। मेडिकल भान एवं ब्रेक डाउन गाड़ी में भी पर्याप्त मात्रा में आर्म बैंड दिया जाना चाहिए। डॉक्टर एवं पारा मेडिकल कर्मचारी दल के आर्म बैंड पर 'रेडक्रॉस' का निशान होना चाहिए।



अध्याय-3 सिगनल

क – साधारण उपबंध

3.01 सिगनलों का साधारण उपयोग :- इन नियमों में निर्धारित सिगनलों का उपयोग गाड़ियों के संचालन का नियंत्रण करने के लिए उन सभी दशाओं में किया जायेगा जिनमें अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अपवाद की अनुमति नहीं दी गई है।

स. नि. 3.01 :

- (i) सिगनल के संकेत – का अभिप्राय सम्बन्धित दिशा (अप या डाउन) से आनेवाली गाड़ी के लोको पायलट को दिखलाई देने वाले स्थावर सिगनल के रूप (रोशनी का रंग या हत्था की स्थिति) से है।
- (ii) सिगनल का निर्देश – सिगनल के संकेत से जो सूचना या अर्थ प्रकट होता है, उसे सिगनल का निर्देश कहते हैं।
- (iii) सिगनल के पीछे – सिगनल जिस दिशा की ओर सूचित करता है, उस सिगनल तक की लाइन के किसी भी भाग की स्थिति सिगनल के पीछे का भाग कहलाती है। जब गाड़ी का लोको पायलट सिगनल के निकट आ रहा हो तो वह जब तक उसे पास न कर जाय तब तक वह सिगनल के पीछे माना जाता है। लाइन का यह भाग सिगनल से सुरक्षित नहीं रहता है।
- (iv) सिगनल के आगे – जिस दिशा की ओर सिगनल सूचित करता है उस दिशा से देखे जाने पर सिगनल के आगे के भाग में लाइन पर पड़ने वाली कोई भी स्थिति सिगनल के आगे कही जाती है। जब लोको पायलट सिगनल को पास कर जाता है तो उसे सिगनल के आगे कहते हैं। लाइन का यह भाग सिगनल से सुरक्षित रहता है।

3.02 सिगनलों के प्रकार :-

गाड़ियों का संचालन नियंत्रित करने के लिए प्रयोग होने वाले सिगनल निम्नलिखित हैं, अर्थात् :-

- (क) स्थावर सिगनल
- (ख) हैंड सिगनल
- (ग) पटाखा सिगनल
- (घ) मेहताबी (फ्लेअर) सिगनल

स. नि. 3.02 :

- (i) स्थावर सिगनल जब अपने सर्वाधिक प्रतिबन्धित रूप को प्रदर्शित करता है तो उसकी स्थिति 'ऑन' कही जाती है और जब किसी दूसरे निर्धारित रूप को प्रदर्शित करता है तो उसकी स्थिति 'ऑफ' कही जाती है।

3.03 रात्रि सिगनलों का दिन में प्रयोग :-

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

3.04 सिगनलों तथा सिगनल भुजाओं का स्थापन, सिगनल भुजाओं की पेंटिंग :-

- (1) स्थावर सिगनल उनकी ओर आती हुई गाड़ियों के लोको पायलट को स्पष्ट दिखाई देना चाहिए और जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक उन्हें सम्बन्धित लाइन के ठीक बाईं ओर या ऊपर लगाया जायेगा।
- (2) सेमाफोर सिगनलों की भुजाएं इस प्रकार लगाई जायेंगी कि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट की ओर से देखने पर, खम्भे के बाईं ओर हों।
- (3) (क) खण्ड (ख) और (ग) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, सिगनल भुजाओं के, उससे नियंत्रित गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले भाग में उसी रंग का पेंट किया जायेगा जिस रंग का, उस सिगनल की "ऑन" अवस्था में, प्रकाश रहता है और उस पर सफेद धारी भी रहेगी और उसके पृष्ठ भाग पर सफेद पेंट और काली धारी रहेगी। ये धारियाँ भुजा के अन्तिम सिरे के समानान्तर होंगी।
 (ख) यदि भुजा का रंग पीला है, तो गाड़ियों के सम्मुख पड़नेवाले उसके भाग में सफेद धारी के स्थान पर काली धारी होंगी।
 (ग) बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल की भुजाओं के गाड़ी के सम्मुख पड़नेवाले भाग पर सफेद पेंट और लाल धारी तथा पृष्ठ भाग पर सफेद पेंट और काली धारी होगी।

ख – स्थावर सिगनलों का वर्णन

3.05 स्थावर सिगनलों का प्रयोग :-

- (1) यदि कोई अनुमोदित विशेष अनुदेश नहीं है तो, सभी रेलों पर इन नियमों में निर्धारित स्थावर सिगनल लगाये जायेंगे।
- (2) सेमाफोर सिगनल के संकेत दिन में उसकी भुजा की स्थिति से और रात्रि में एक बत्ती या बत्तियों द्वारा प्रदर्शित किये जायेंगे।

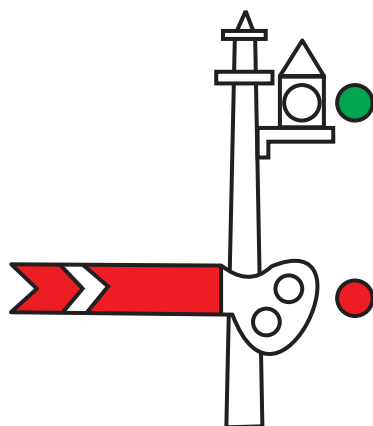
नोट :- इस अध्याय में दिये गये चित्रों में, जो मापक्रम के अनुसार नहीं बने हैं, सेमाफोर सिगनल का दिन का संकेत भुजा की स्थिति के द्वारा और रात्रि का संकेत, संबंधित सिगनल के दाहिने ओर बत्ती या बत्तियों द्वारा दिखाया गया है।

- (3) रंगीन बत्ती और स्थिति बत्ती (पोजीशन लाइट) वाले सिगनल के संकेत दिन और रात्रि दोनों समय, एक से ही होंगे और स्थावर बत्ती या बत्तियों द्वारा दिखाये जायेंगे।
- (4) सेमाफोर सिगनल की भुजा :-
 (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था में, लोअर क्वाड्रेंट में काम करेंगी, तथा
 (ख) हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था में अपर क्वाड्रेंट में काम करेंगी।
- (5) द्विसंकेती लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था में सेमाफोर सिगनल की "ऑफ" स्थिति को दिन में उसकी भुजा को क्षैतिज स्थिति से नीचे की ओर 45 डिग्री से 60 डिग्री तक दिखाया जायेगा, और बहु-संकेती अपर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था में क्षैतिज स्थिति से 45 डिग्री अथवा 90 डिग्री ऊपर की ओर दिखाया जायेगा।

3.06 चेतावनी (वार्नर) सिगनलों और उनके संकेतों का वर्णन :-

- (1) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल की भुजा के सिरे का आकार मछली की पूंछ जैसा होगा।
- (2) चेतावनी (वार्नर) सिगनल, ड्राइवर को यह चेतावनी देने के लिये होता है कि :-
 - (क) आगे के ब्लॉक सेक्शन की क्या स्थिति है, या
 - (ख) वह "रोक" (स्टॉप) सिगनल के पास पहुँच रहा है।
- (3) चेतावनी (वार्नर) सिगनल निम्नलिखित किसी भी स्थान पर लगाया जा सकता है अर्थात:-
 - (क) अलग एक खम्भे पर, जिसके 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात्रि में स्थावर हरी बत्ती जलती हो, या
 - (ख) उसी खम्भे पर, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल या अंतिम रोक सिगनल (लास्ट स्टॉप सिगनल) के नीचे।
- (4) यदि चेतावनी (वार्नर) सिगनल उपनियम (3) के खण्ड (ख) के अनुसार लगा है तो चेतावनी (वार्नर) सिगनल की स्थावर हरी बत्ती के स्थान पर रोक (स्टॉप) सिगनल की परिवर्ती बत्ती होगी और ऐसी यांत्रिक व्यवस्था की जायेगी कि जब तक उसके ऊपर का रोक सिगनल "ऑन" रहता है तब तक चेतावनी (वार्नर) सिगनल "ऑफ" नहीं किया जा सकेगा।
- (5) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-
 - (क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल एक खम्भे पर अकेला :-

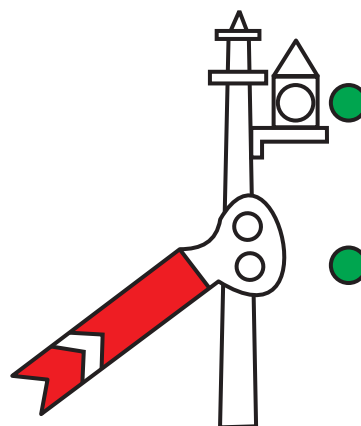
"ऑन" स्थिति



संकेत :

सतर्कता से आगे बढ़ो

"ऑफ" स्थिति



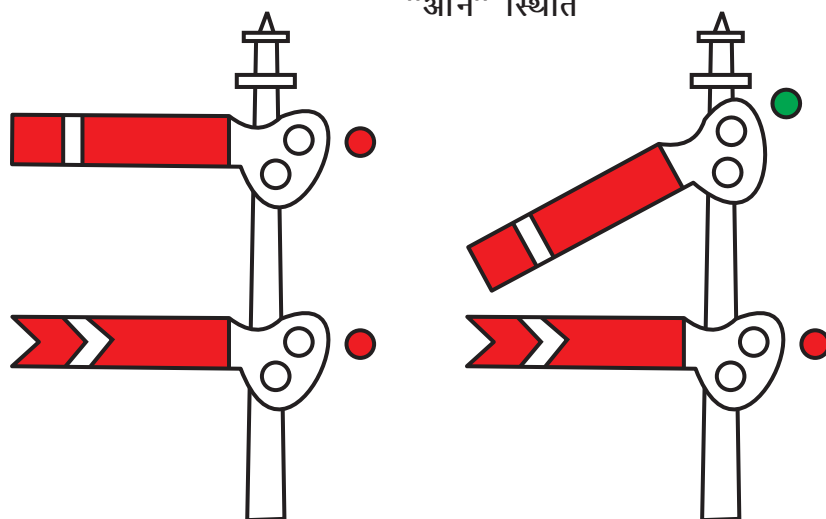
आगे बढ़ो

निर्देश : सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

(ख) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल – रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे

“ऑन” स्थिति



संकेत :

रुको

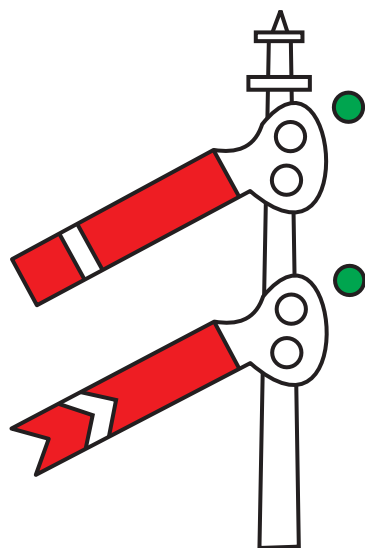
सतर्कता से आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रुक जाओ

सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे

“ऑफ” स्थिति



संकेत :

आगे बढ़ो

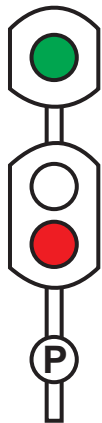
निर्देश :

आगे बढ़ो

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

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला चेतावनी (वार्नर) सिगनल एक खम्भे पर अकेला

“ऑन” स्थिति



संकेत :

सतर्कता से आगे बढ़ो

“ऑफ” स्थिति



आगे बढ़ो

निर्देश : सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिये तैयार रहो ।

आगे बढ़ो

(ख) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती चेतावनी (वार्नर) सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे

“ऑन” स्थिति



संकेत :

रुको



सतर्कता से आगे बढ़ो

“ऑफ” स्थिति



आगे बढ़ो

निर्देश :- एकदम रुक जाओ

सतर्कता से आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो ।

आगे बढ़ो

- (7) एक खम्भे पर अकेला, किसी रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत की पूर्व चेतावनी देने वाला चेतावनी (वार्नर) सिगनल जिसके ऊपर रात्रि के लिये एक स्थावर हरी बत्ती लगी है उस रोक (स्टॉप) सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर स्थापित किया जायेगा।

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

- (8) जहाँ विशेष परिस्थितियों में अचल चेतावनी (वार्नर) सिगनलों का प्रयोग उचित है, वहाँ वह "ऑन" स्थिति में स्थिर किया जायेगा और निर्देशन के लिए न तो संयोजित किया जायेगा और न ही दोहराया जायेगा।

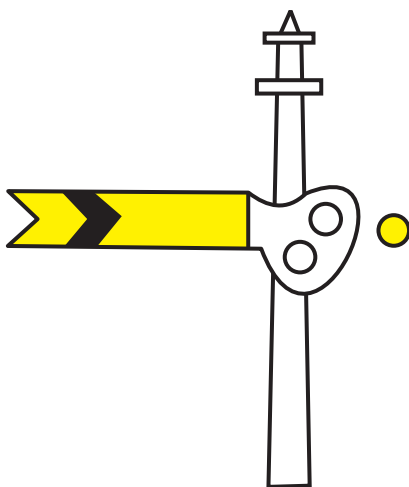
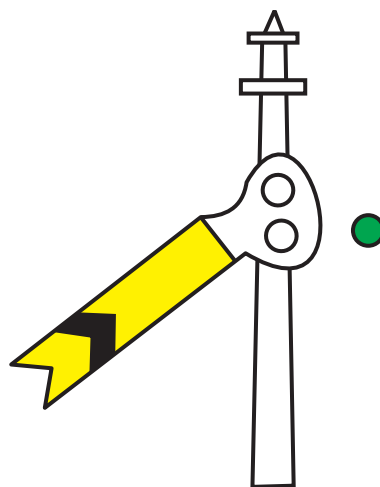
3.07 दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन :-

- (1) दूर (डिस्टेंट) सिगनल की भुजा के सिरे का आकार मछली की पूंछ जैसा होगा।
(2) लोअर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल

"ऑन" स्थिति

"ऑफ" स्थिति



संकेत :

सतर्क

आगे बढ़ो

निर्देश : आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

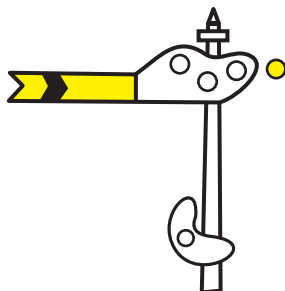
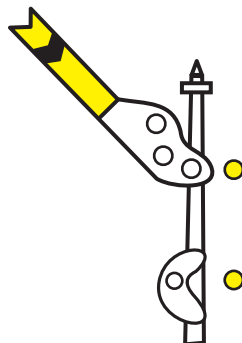
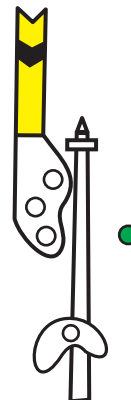
नोट : यह सिगनल केवल संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल पद्धति में ही लगाया जायेगा।

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

बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल

“ऑन” स्थिति

“ऑफ” स्थिति



संकेत :

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश : आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो ।

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाये ।

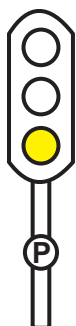
आगे बढ़ो

नोट :- यदि यह सिगनल रात्रि में ‘सावधान’ स्थिति दिखाता है तो दो पीली बत्तियों के बीच की दूरी 1.5 मीटर होगी ।

- (4) रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं –
बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल

“ऑन” स्थिति

“ऑफ” स्थिति



संकेत :

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश : आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो ।

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाये ।

आगे बढ़ो

- (5) दूर (डिस्टेंट) सिगनल उस रोक (स्टॉप) सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर लगाया जायेगा जिसके संकेत की वह पूर्व चेतावनी देता है।
- (6) जहाँ आवश्यक है, वहाँ एक से अधिक दूर (डिस्टेंट) सिगनल लगाये जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से पर्याप्त दूरी पर लगाया जाएगा और वह दूर (डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा और दूसरा सिगनल अन्तर दूर (इनर डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा। दूर (डिस्टेंट) सिगनल केवल 'सावधान' अथवा 'आगे बढ़ो' संकेत दे सकने योग्य होगा।
- (7) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती दूर (डिस्टेंट) सिगनल पिछले स्टेशन के अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल के साथ अथवा समपार (लेविल क्रॉसिंग) की रक्षा करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के साथ लगाया जा सकता है। ऐसी अवस्था में रंगीन बत्ती दूर (डिस्टेंट) सिगनल में ऐसी व्यवस्था की जायेगी कि यह सिगनल रोक संकेत से कम प्रतिबंधक संकेत तब तक न दे सके जब तक कि अंतिम रोक सिगनल के साथ लगे होने की दशा में अगले स्टेशन से 'लाइन विलयर' नहीं ले लिया जाता और समपार (लेविल क्रॉसिंग) की रक्षा के लिए रोक (स्टॉप) फाटक सिगनल के साथ लगे होने की दशा में, जब तक गाड़ियों के आने के लिए समपार (लेविल क्रॉसिंग) फाटक बंद करके ताला नहीं लगा दिया जाता।

स. नि. 3.07 :

- (i) सामान्य नियम 3.07 (6) के अनुसार बहुसंकेती सिगनलिंग व्यवस्था क्षेत्र में जहाँ आवश्यक हो एक से अधिक दूर (डिस्टेंट) सिगनल यथा दूर (डिस्टेंट) और अंतर दूर (इनर डिस्टेंट) सिगनल लगाया जा सकता है। ऐसे मामलों में दूर (डिस्टेंट) सिगनल केवल 'सावधान' (दो पीला) अथवा 'आगे बढ़ो' (हरा) संकेत प्रदर्शित करेगा, जबकि अंतर दूर (इनर डिस्टेंट) 'सतर्क' (एक पीला) अथवा 'सावधान' (दो पीला) अथवा 'आगे बढ़ो' (हरा) संकेत प्रदर्शित करेगा।

दूर (डिस्टेंट) सिगनल {जहाँ दोहरे दूर (डिस्टेंट) सिगनल लगाया गया है} खम्भे (पोस्ट) पर क्रमागत पीली और काली पेन्ट की पट्टी से पहचाना जाएगा तथा पोस्ट पर 'पी' मार्कर (सफेद गोल चकरी पर काला 'P' अक्षर) लगा रहेगा। ऐसे मामलों में दूर (डिस्टेंट) सिगनल, चेतावनी बोर्ड को हटा कर साधारणतः प्रथम रोक सिगनल से 2 कि० मी० पहले लगाया जाएगा।

इन सिगनलों के संकेतों का निर्देश निम्न प्रकार है :-

क्र.सं.	दूर (डिस्टेंट) सिगनल का संकेत	अंतर दूर (इनर डिस्टेंट) सिगनल का संकेत	निकट (होम) सिगनल का संकेत	निर्देश
1.	हरा	हरा	हरा	रन थू
2.	हरा	दो पीला	पीला	मेन लाइन के स्टार्टर सिगनल पर रुकना है।
3.	दो पीला	दो पीला	मार्ग संकेत के साथ पीला	लूप लाइन के स्टार्टर सिगनल पर रुकना है अथवा लूप से पास करना है।
4.	दो पीला	पीला	लाल	निकट (होम) सिगनल पर रुकना है।

- (ii) सिगनल की दो पीली बत्ती 'सावधान' संकेत होता है, जिसका अर्थ है, "आगे बढ़ो और अगले सिगनल को प्रतिबन्धित गति से पास करो"। प्रतिबन्धित गति ऐसी गति को इंगित करता है जिसमें स्थानीय परिस्थितियों, गाड़ियों की ब्रेक शक्ति इत्यादि को ध्यान में रखते हुए लोको पायलट/मोटरमैन के भली भाँति नियंत्रण में हो ताकि आवश्यक होने पर अगले सिगनल पर रुक सके।

दोहरे दूर (डिस्टेंट) सिगनल के मामले में रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल का संकेत तथा निर्देश नीचे दर्शाया गया है –

बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में दोहरे दूर (डिस्टेंट) सिगनल के मामले में रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल

"ऑन" स्थिति



"ऑफ" स्थिति



संकेत :

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश :

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसे प्रतिबन्धित गति से पास करने को तैयार रहो ताकि अपने गाड़ी को अगले सिगनल पर रोक सको, यदि वह 'रुको' संकेत प्रदर्शित कर रहा है।

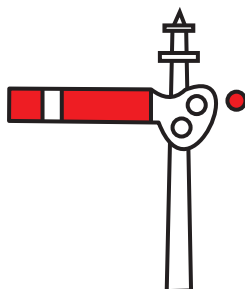
आगे बढ़ो

3.08 रोक (स्टॉप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन :

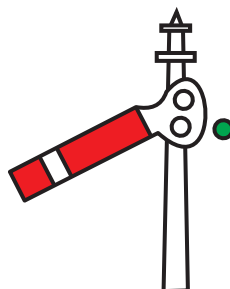
- (1) 'सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल की भुजा का सिरा वर्गाकार होता है।
- (2) लोअर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल

'ऑन' स्थिति



'ऑफ' स्थिति



संकेत :

रुको

आगे बढ़ो

निर्देश :

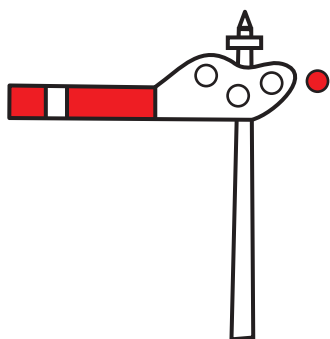
एकदम रुक जाओ

आगे बढ़ो

(3) अपर क्वार्टेंट में काम करने वाले सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं

बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल

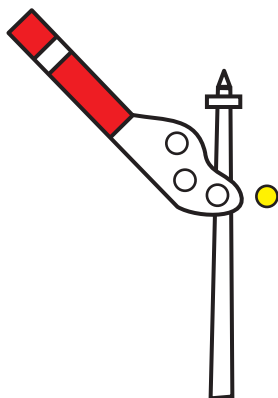
'ऑन' स्थिति



संकेत : रुको

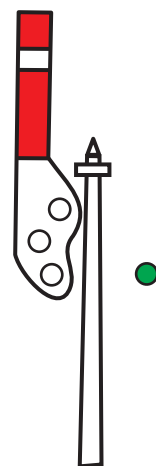
निर्देश : एकदम रुक जाओ

'ऑफ' स्थिति



सतर्क

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।



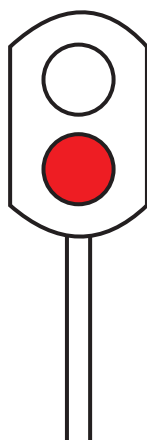
आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

(4) रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं –

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती रोक (स्टॉप) सिगनल

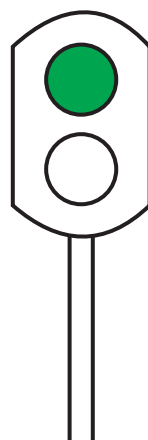
'ऑन' स्थिति



संकेत : रुको

निर्देश : एकदम रुक जाओ

'ऑफ' स्थिति



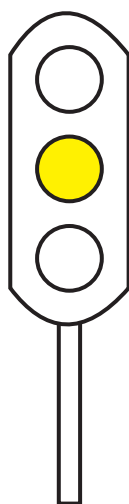
आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

(ख) बहु (तीन) संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल
'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत : रूको
निर्देश : एकदम रूक जाओ

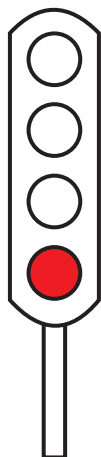


सतर्क
आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रूकने के लिए तैयार रहो।

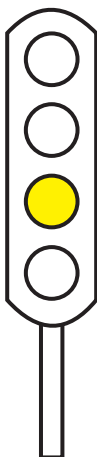


आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

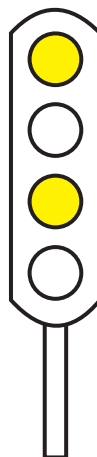
(ग) बहु (चार) संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल
'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत : रूको
निर्देश : एकदम रूक जाओ



सतर्क
आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रूकने के लिए तैयार रहो।



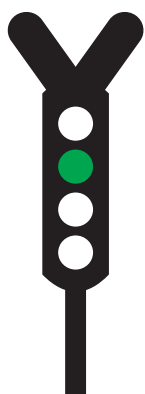
सावधान
आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबंधित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।



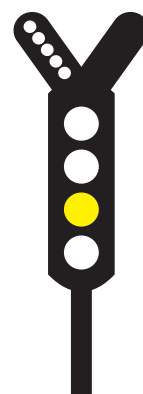
आगे बढ़ो
आगे बढ़ो

स. नि. 3.08 :

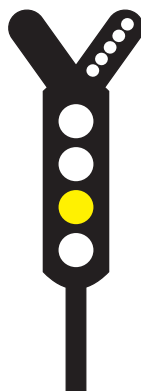
(i) बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में जंक्शन प्रकार के मार्ग (रूट) संकेतक :



रोशनी के बिना जंक्शन संकेतक के साथ लाल या पीला या दो पीला या हरी बत्ती जैसा भी हो 'कोई मार्ग परिवर्तन नहीं' इंगित करता है।



बाएँ तरफ के जंक्शन संकेतक 3 से 5 सफेद बत्ती के साथ मुख्य सिगनल में पीली बत्ती 'बाएँ दिशा में मार्ग परिवर्तन' इंगित करता है।



दाएँ तरफ के जंक्शन संकेतक में 3 से 5 सफेद बत्ती के साथ मुख्य सिगनल में पीली बत्ती 'दाएँ दिशा में मार्ग परिवर्तन' इंगित करता है।

नोट : मार्ग परिवर्तन के उद्देश्य से जंक्शन संकेतक में 5 सफेद बत्ती में से 3 बत्ती के साथ कोई सिगनल का पीला संकेत प्रदर्शित करना यह दर्शाता है कि सिगनल सही प्रकार से "ऑफ" किया गया है।

3.09 आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार :-

- (1) किसी स्टेशन पर पहुँचने वाली गाड़ियों के संचालन का नियंत्रण करने वाले रोक सिगनल तीन प्रकार के होते हैं, अर्थात् बाहरी (आउटर), निकट (होम) और पथ (रूटिंग) सिगनल।
- (2) यदि बाहरी (आउटर) सिगनल लगा हुआ है तो वहाँ वह स्टेशन का पहला रोक सिगनल होता है और उस स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगता है, जहाँ तक कि पिछले स्टेशन को लाइन क्लियर दे देने या उससे प्राप्त कर लेने के बाद भी लाइन को अवरुद्ध किया जा सकता है।

- (3) यदि बाहरी सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनल स्टेशन का पहला रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और बाहरी (आउटर) सिगनल लगे होने की दशा में वह स्टेशन का दूसरा रोक (स्टॉप) सिगनल हो जाता है। इसे संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर स्थापित किया जाता है।
- (4) पथ (रूटिंग) सिगनल का प्रयोग लोको पायलट को यह संकेत देने के लिए किया जाता है कि दो या अधिक भिन्न पथों में से कौन सा पथ उसके लिए नियत किया गया है। इसका प्रयोग तब होता है जब निकट (होम) सिगनल अपनी स्थिति के कारण इस काम के लिए असुविधाजनक है।

3.10 प्रस्थान करने वाली गाड़ियों 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 प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल।
- (2) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिए केवल एक ही प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल है तो वह स्टेशन का अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल कहलाता है।
- (3) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिए एक से अधिक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल है तो सबसे बाहरी प्रस्थान सिगनल, स्टेशन का अंतिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल होता है और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल कहलाता है।
- (4) यदि केवल एक ही प्रस्थान सिगनल लगा है तो प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, अन्यथा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल, ऐसे स्थान पर लगाया जाएगा, जिसके आगे कोई गाड़ी तब तक नहीं जाएगी जब तक कि लोको पायलट को संचालन पद्धति के अनुसार अपेक्षित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता। यह सिगनल, ऐसी जगहों को छोड़कर जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति दी गई है, संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर लगाया जायेगा। इस सीमा से बाहर शंटिंग कार्य विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।
- (5) जहाँ अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगाया गया है वहाँ किसी लाइन से संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल इस प्रकार लगाया जाएगा कि वह किसी दूसरी परिचालित लाइन से संयोजित सर्वप्रथम सम्मुख (फेसिंग) काँटों या उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) की रक्षा करें।

3.11 मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल : — मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल वह निकट (होम) सिगनल है जो मध्यवर्ती ब्लॉक खम्भे पर लगा होता है।

3.12 स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार :—

- (1) स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में रोक सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल होंगे और वे निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं, अर्थात्
 - (क) स्वचल रोक सिगनल जो हस्तचालन पर निर्भर नहीं होता है, बल्कि गाड़ी के स्वचालित ब्लॉक सिगनल व्यवस्था के सेक्शन में प्रवेश करने उसमें होकर जाने और उससे बाहर निकलने पर, स्वतः नियंत्रित होता रहता है।

- (ख) अर्धस्वचल रोक सिगनल जिसका प्रचालन आवश्यकतानुसार स्वचल रोक सिगनल अथवा हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में हो सकता है –
- (i) जब अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, स्वचल रोक(स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है तो वह आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों की स्थिति के अनुसार स्वतः 'ऑन' और 'ऑफ' स्थिति में आ जाता है।
- (ख क) विशेष अनुदेशों के अधीन मध्य-खंड में किसी एक स्वचल रोक सिगनल को परिवर्तित करके एक आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल; जब 'ए' चिह्न प्रज्वलित हो जाता है तो सिगनल स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है, और जब 'ए' चिह्न बुझ जाता है तो यह आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करता है और यह स्वतः 'ऑफ' स्थिति में आ जाता है अथवा आवश्यक होने पर इसे हाथ द्वारा 'ऑफ' किया जाता है; और।
- (ii) जब अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है तब आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों के धिरे होने पर यह स्वतः ऑन स्थिति में आ जाता है, किन्तु ऑफ स्थिति में, हाथ द्वारा प्रचालित होने पर ही आ सकता है, परन्तु यह सब जब आगे वाले संबंधित स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन साफ है।
- (iii) जब अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, स्वचल रोक(स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है तो सिगनल के नीचे लगा हुआ 'ए' चिन्ह (मार्कर) प्रज्वलित हो जाता है। यदि 'ए' चिन्ह बुझ जाता है तो सिगनल हस्तचालित रोक सिगनल के रूप में काम करता हुआ समझा जाएगा और
- (ग) हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल जो हाथ से प्रचालित होता है, स्वचल या अर्ध-स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति कार्य नहीं कर सकता।
- (2) रंगीन बत्ती वाले स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में सिगनल तीन संकेतों अथवा चार संकेतों वाले होंगे।

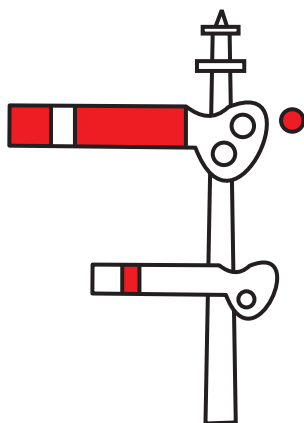
3.13 बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल :

- (1) बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका 'ऑन' स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और उसकी –
- (क) एक छोटी वर्गाकार सिरि वाली सेमाफोर भुजा होगी, या
- (ख) 'सी' चिन्ह (मार्कर) लगी हुई एक छोटी रंगीन बत्ती होगी।
- (2) यदि बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जायेगा। अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल अंतिम रोक सिगनल के सिवाय किसी भी अन्य रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
- (3) बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल, जब 'ऑफ' स्थिति में होता है तो गाड़ी के लोको पायलट को यह सूचित करता है कि वह 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।
- (4) बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल 'ऑन' स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखायेगा।

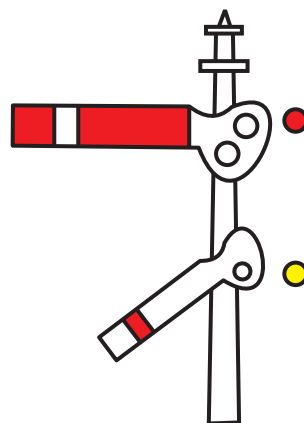
(5) सेमाफोर बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं—

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : रुको

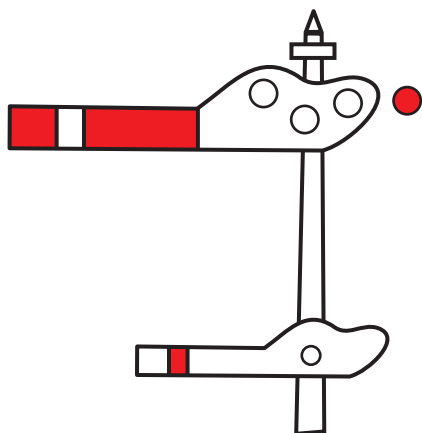
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : लोको पायलट रोक(स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा

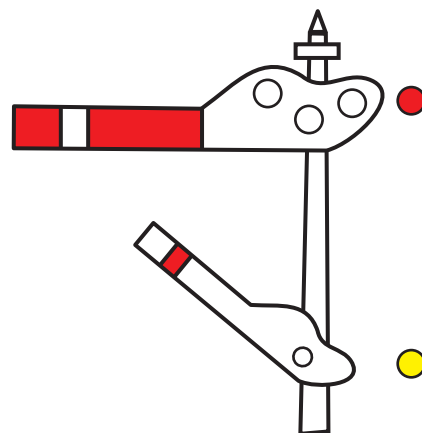
रुको और तब सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो ।

(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : रुको

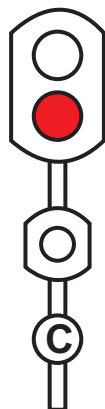
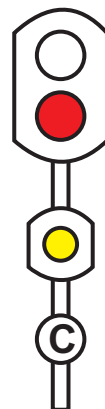
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : लोको पायलट रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा ।

रुको और तब सतर्कता से गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो ।

(6) रंगीन बत्ती वाले बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल
'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत : रुको

निर्देश : लोको पायलट रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

रुको और तब सतर्कता से गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो।

(ख) बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल
'ऑन' स्थिति 'ऑफ' स्थिति



संकेत : रुको

निर्देश : लोको पायलट रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

रुको और तब सतर्कता से गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो।

स. नि. 3.13 :

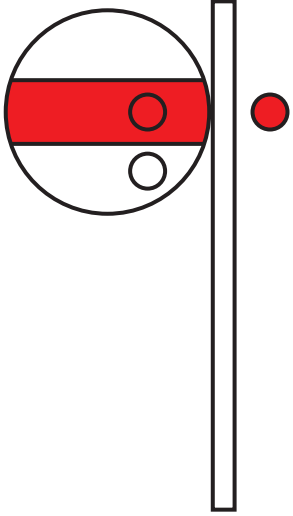
- (i) ऐसे स्टेशन जहाँ आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे बुलावा सिगनल लगाया गया है, लोको पायलट को प्रयास करना चाहिए कि अपनी गाड़ी को उस सिगनल के नजदीक रोके जब यह 'ऑन' स्थिति में पाया जाता है, तब जबकि बुलावा सिगनल को 'ऑफ' करना है और बुलावा सिगनल केवल तभी 'ऑफ' किया जा सकता है, जब इसके पहुँच ट्रैक सर्किट पर गाड़ी खड़ी हो। सामान्यतः बुलावा सिगनल का ट्रैक सर्किट सम्बन्धित आगमन रोक सिगनल के पीछे कम से कम एक इंजन की लम्बाई पर लगा रहता है। इंजन को कहाँ रोकना है यह दर्शाने हेतु "लोको पायलट कॉलिंग- ऑन सिगनल के लिए यहाँ रुकें" लिखा हुआ छोटा बोर्ड आगमन रोक सिगनल जहाँ बुलावा सिगनल लगा है के पीछे लोको पायलटों के निर्देशन हेतु लगा है।
- (ii) यदि आती हुई गाड़ी का लोको पायलट यह पाता है कि मुख्य सिगनल 'ऑन' में है लेकिन नीचे लगा बुलावा सिगनल 'ऑफ' है, तो वह ऐसे सिगनल को तब तक पास नहीं करेगा, जबतक अपनी गाड़ी को ऐसे सिगनल के नीचे न रोक ले। केवल रुकने के बाद यदि बुलावा सिगनल 'ऑफ' में पाता है, तब चालक सिगनल को ऐसे प्रतिबन्धित गति से पास कर सकता है, ताकि किसी भी अवरोध से पहले रुक सके।

3.14 शंट सिगनल :

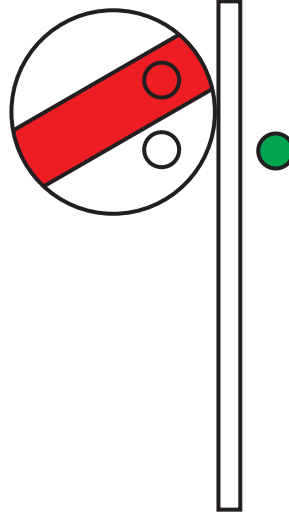
- (1) (क) शंट सिगनल एक सहायक सिगनल है और वह या तो –
 - (i) एक सफेद चकरी होती है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लाल धारी रहती है, या
 - (ii) एक स्थिति बत्ती सिगनल होता है।
- (ख) विशेष अनुदेशों के अधीन शंट सिगनल एक छोटी सेमाफोर भुजा के रूप में हो सकता है।
- (2) शंट सिगनल शंटिंग संचलन का नियंत्रण करते हैं।
- (3) शंट सिगनल एक खम्भे पर अकेला अथवा स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।
- (4) एक ही 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 बाएँ से दूसरी लाइन के लिए होगा और इसी प्रकार अन्य सिगनल भी होंगे।
- (5) यदि शंट सिगनल 'ऑफ' है तो वह लोको पायलट को शंटिंग कार्य के लिए सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने की आज्ञा देता है, चाहे उसके ऊपर का रोक सिगनल, यदि कोई है 'ऑन' ही है।
- (6) यदि शंट सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा है तो 'ऑन' स्थिति में उसमें कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।
- (7) यदि शंट सिगनल नहीं लगे हैं तो, शंटिंग के लिए हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है।
- (8) चकरी वाले शंट सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति

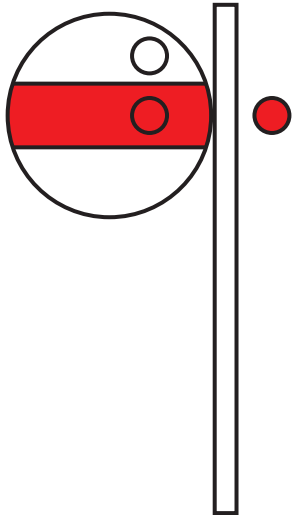


संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ

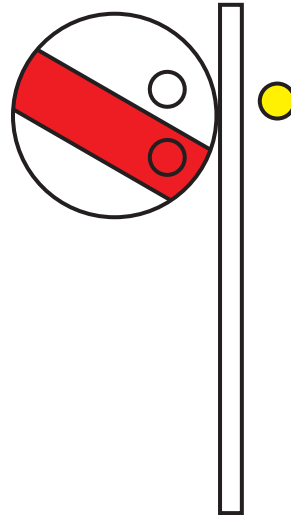
धीरे-धीरे आगे बढ़ो
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिगनल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : रुको
निर्देश : एकदम रुक जाओ

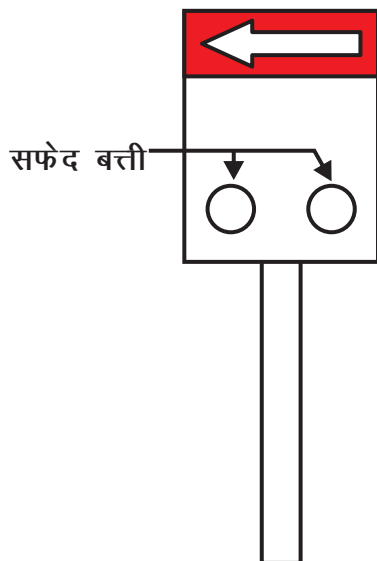
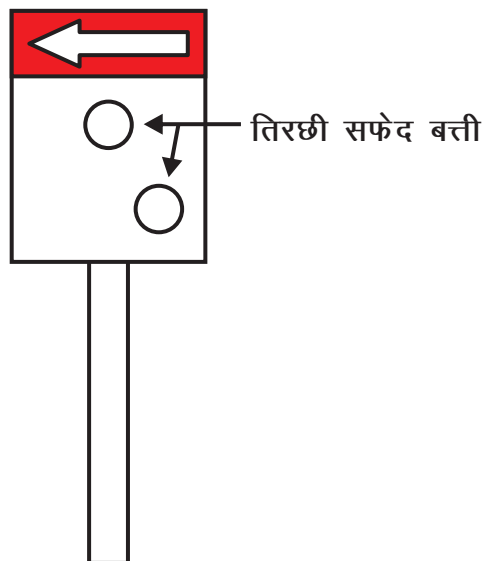
धीरे-धीरे आगे बढ़ो
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

(9) स्थिति बत्ती वाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं :

द्विसंकेती अथवा बहु-संकेती व्यवस्था क्षेत्र में स्थिति बत्ती वाला शंट सिगनल

‘ऑन’ स्थिति

‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : रुको

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रुक जाओ

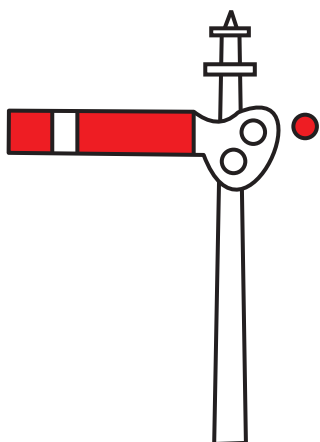
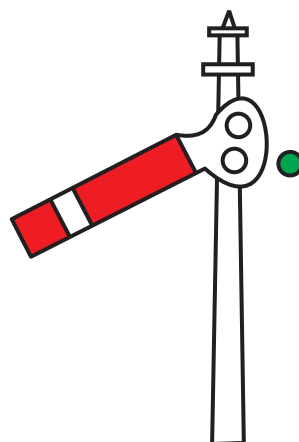
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

(10) सेमाफोर भुजा वाले शंट सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल

‘ऑन’ स्थिति

‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : रुको

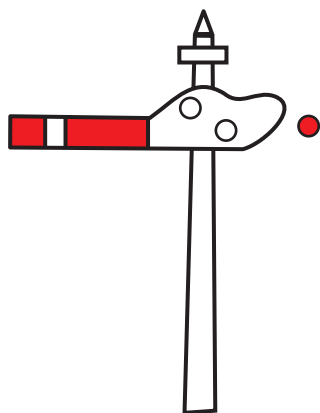
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रुक जाओ

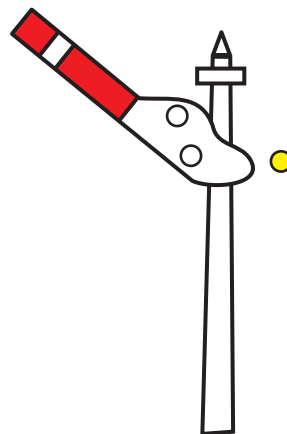
शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिगनल

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : रूको

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

निर्देश : एकदम रूक जाओ

शंटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

स. नि. 3.14 :

- (i) शंटिंग परमिटेड इंडीकेटर्स सिगनल नहीं किन्तु उपकरण है जो रोक सिगनल के संयोजन में कार्य करते हैं और अन्तर्पाशित भाग से पृथक करने के बाद यार्ड के गैर अन्तर्पाशित भाग के दोनों ओर शंटिंग संचलन के लिए लगाये जाते हैं।

3.15 सहकारी (को-एक्विटिंग) सिगनल :

- (1) सहकारी सिगनल दोहरे (डुप्लीकेट) सिगनल होते हैं, जो साधारण सिगनलों के नीचे लगे होते हैं और ऐसे स्थानों पर लगाये जाते हैं जहाँ, सिगनल के खम्भे की ऊँचाई के कारण अथवा ऊपरी पुल या अन्य रूकावट के कारण मुख्य भुजा या बत्ती लोको पायलट के सिगनल तक, पहुँचने तक पूरे समय उसे दिखाई नहीं देती है।
- (2) सहकारी (को-एक्विटिंग) सिगनल ऐसी ऊँचाई पर लगाये जायेंगे कि या तो मुख्य सिगनल की भुजा / बत्ती अथवा सहकारी सिगनल की भुजा / बत्ती सदैव दिखाई देती रहे।

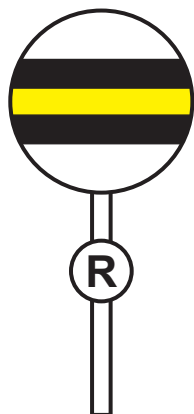
3.16 पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल :

- (1) आने वाले 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।
- (2) पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर ‘आर’ चिन्ह लगा होगा और वह निम्नलिखित प्रकार का होगा, अर्थात् –
 - (क) पताका (बैनर) के प्रकार की या
 - (ख) वर्गाकार सिरि वाली सेमाफोर भुजा, या
 - (ग) रंगीन बत्ती वाला सिगनल।

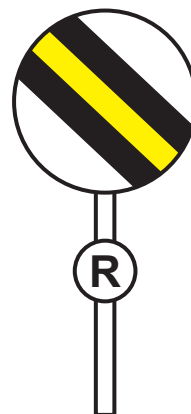
- (3) पताका (बैनर) के प्रकार के पुनरावर्ती (रिपीटिंग) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं :-

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पताका (बैनर) के प्रकार का पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘ऑन’

सिगनल ‘ऑफ’

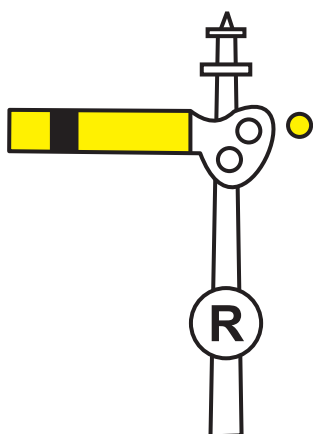
निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘ऑन’ है

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

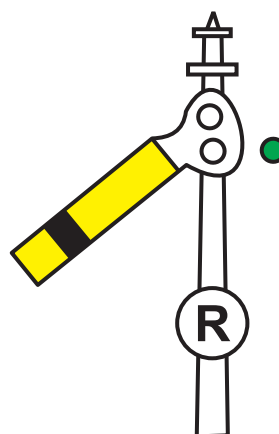
- (4) सेमाफोर भुजा के पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश संकेत नीचे दिखाए गए हैं :-

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर भुजा का पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘ऑन’

सिगनल ‘ऑफ’

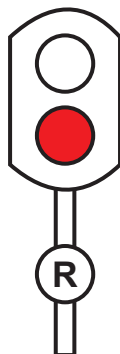
निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘ऑन’ है।

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

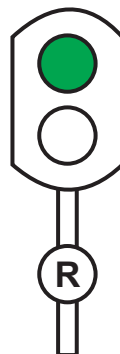
- (5) रंगीन बत्ती पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये हैं:

रंगीन बत्ती पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

‘ऑन’ स्थिति



‘ऑफ’ स्थिति



संकेत : सिगनल ‘ऑन’

सिगनल ‘ऑफ’

निर्देश : दोहराया गया सिगनल ‘ऑन’ है।

दोहराया गया सिगनल ‘ऑफ’ है।

स.नि. 3.16 :

- (1) (i) बैनर रिपीटर रोक सिगनल नहीं अपितु, पुनरावर्ती (रिपीटर) सिगनल है। बैनर रिपीटर की भुजा आयताकार होगी। इसके ऊपर व नीचे के किनारे काले पेंट से रंगे होंगे और मध्य का हिस्सा पीले चमकीले पेंट से रंगा होगा या पीली प्रकाशमान धारियों (स्ट्रिप्स) से ढँका रहेगा।
- (ii) बैनर रिपीटर के भुजा की क्षैतिज स्थिति से यह निर्देश मिलता है कि इससे सम्बन्धित रोक सिगनल की स्थिति ‘ऑन’ है। क्षैतिज स्थिति से 45° नीचे की ओर झुकी हुई भुजा की स्थिति संकेत देता है कि सम्बन्धित रोक सिगनल ‘ऑफ’ स्थिति में है या सतर्क संकेत दे रही है।
- (iii) यदि बैनर रिपीटर ‘ऑन’ स्थिति में हो तो लोको पायलट उस स्थान तक सावधानी से जायेगा जहाँ से सम्बन्धित रोक सिगनल स्पष्ट दिखाई पड़ता हो और वहाँ से उस सिगनल के निर्देश के अनुसार कार्रवाई करेगा।
- (iv) रात में बैनर रिपीटर पृष्ठ भाग से सफेद रोशनी से प्रकाशित होगा। इसके रात के संकेत वही होंगे जो दिन के हैं अर्थात् बैनर रिपीटर की भुजा दिन और रात दोनों के लिए निर्देश देगी।
- (v) यदि बैनर रिपीटर की भुजा क्षैतिज स्थिति या क्षैतिज स्थिति से 45° के अलावा और किसी स्थिति में पाई जाये तो बैनर रिपीटर खराब समझा जायेगा और रोक सिगनल खराब होने पर जिन अधिकारियों को सूचना देनी होती है इन सबको सूचित किया जायेगा तथा इसके खराब होने की रिपोर्ट सिगनल खराबी रजिस्टर में दर्ज की जायेगी। ऐसी स्थिति में बैनर रिपीटर को अपना सर्वाधिक प्रतिबन्धित संकेत प्रदर्शित करता हुआ ‘ऑन’ स्थिति में समझा जायेगा। लोको पायलट की यह जिम्मेदारी होगी कि ऐसी खराबी की सूचना स्टेशन मास्टर को तत्काल कार्रवाई हेतु दें।
- (vi) बैनर रिपीटर के ‘ऑफ’ स्थिति में खराब पाये जाने की दशा में सा0 तथा स0 नियम 3.68 में दी गयी क्रिया विधि अपनायी जायेगी।

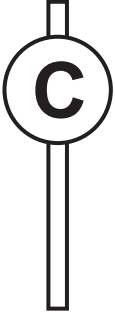
- (2) गार्ड रिपीटर/ प्रस्थान संकेतक (स्टार्टर इण्डिकेटर) का प्रावधान प्रस्थान सिगनल के संकेत को दोहराने के लिए सुविधाजनक स्थान पर गार्ड को प्रस्थान सिगनल के संकेत की जानकारी के लिए किया जा सकता है। प्रस्थान संकेतक प्रस्थान सिगनल के ऑन की स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखायेगा तथा 'ऑफ' स्थिति में पीली रोशनी दिखायेगा।

3.17 सिगनलों के पहचान चिन्ह तथा निशान :

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

आकृति	कहाँ लगे	विवरण
	स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'A' अक्षर
	अर्धस्वचल (सेमी ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल पर	स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करते समय काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी 'A' अक्षर प्रज्ज्वलित रहेगा और हस्तचालित रोक स्टॉप सिगनल की भांति काम करते समय 'A' अक्षर बुझा रहेगा
	एक खम्भे पर अकेला रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेंट) सिगनल या चेतावनी (वार्नर) सिगनल	सफेद गोल चकरी पर काला 'P' अक्षर

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

आकृति	कहाँ लगे	विवरण
	मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'IB' अक्षर
	बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल पर	सफेद गोल चकरी पर काला 'C' अक्षर
	सेमाफोर सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)	सफेद गोल चकरी पर काला 'R' अक्षर
	रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर	काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'R' अक्षर प्रज्ज्वलित रहेगा
	फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर	पीली गोल चकरी पर काला 'G' अक्षर

आकृति	कहाँ लगे	विवरण
	स्वचालित – (ऑटोमैटिक) ब्लॉक क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल पर	पीली गोल चकरी पर काला 'G' अक्षर और काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का 'A' अक्षर प्रज्ज्वलित रहेगा।

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

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

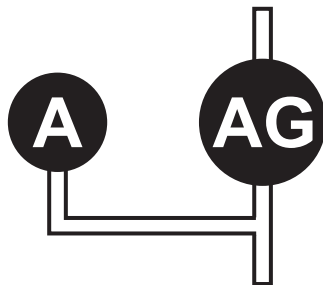
	केवल माल गाड़ी की परिचालित लाइन के लिए आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल पर	सेमाफोर भुजा पर एक काला रिंग (गोला)
	डॉक प्लेटफार्म के आगमन रोक सिगनल पर	सेमाफोर भुजा पर एक काला 'D' अक्षर

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

स. नि. 3.17 :

- (1) जब कोई फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल अर्द्ध स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल हो और समपार के अलावा काँटो की हिफाजत करता हो तो, उस पर काली पृष्ठभूमि में सफेद रोशनी का प्रज्ज्वलित अक्षर 'ए' तथा सफेद रोशनी के प्रज्वलित अक्षर 'एजी' लगाये जायेंगे। इस प्रकार के सिगनल का संकेत निम्न प्रकार होगा।

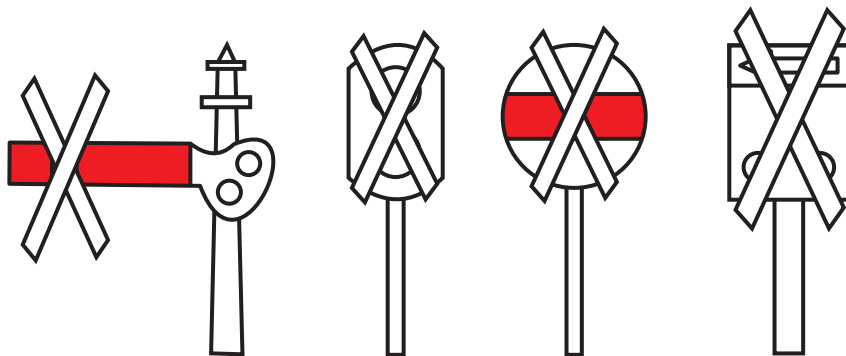
- (क) अक्षर 'ए' केवल तभी प्रकाशित किया जायेगा तब फाटक सड़क यातायात के लिए बंद करके उस पर ताला लगा दिया गया हो तथा काँटों को मार्ग के लिए ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले लगा दिये गये हों।
- (ख) अक्षर 'एजी' केवल तभी प्रकाशित किये जायेंगे तब फाटक या तो सड़क यातायात के लिए खुला हो या फेल हो गया हो किन्तु काँटों को मार्ग के लिए ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले लगा दिये गये हों।
- (ग) यदि काँटों को मार्ग के लिए ठीक प्रकार से बैठाकर उन पर ताले नहीं लगाये गये हो तो अथवा काँटे खराब हों तो कोई भी मार्कर प्रकाशित नहीं किया जायेगा।



अर्द्ध स्वचल समपार रोक (स्टॉप) सिगनल

3.18 प्रयोग में न आने वाले सिगनल :

- (1) यदि किसी स्थावर सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उनकी पहचान के लिए उस पर दो क्रॉस पट्टियाँ बना दी जायेंगी और प्रत्येक पट्टी कम से कम 1 मीटर लम्बी और 10 सेमी0 चौड़ी होगी, जैसा कि नीचे चित्र में दिखाया गया है।



- (2) यदि किसी सेमाफोर या चकरी सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उसे 'ऑन' स्थिति में ही रखा जायेगा।
- (3) प्रयोग में न आने वाले सिगनलों में रोशनी नहीं की जायेंगी।

3.19 विपथन (डाइवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना :

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

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

स. नि. 3.19 :

- (i) मार्ग संकेतकों (रुट इंडिकेटर) को रोक सिगनल के समान माना जाय।
- (ii) मार्ग संकेतक को 'ऑन' समझा जाना चाहिए यदि कोई मार्ग नहीं बताता जबकि उसका सम्बन्धित सिगनल 'ऑफ' हो। यदि रुट इण्डिकेटर 'ऑन' हो तब उससे सम्बन्धित सिगनल को भी 'ऑन' ही समझा जायेगा यद्यपि वास्तव में वह 'ऑफ' है।
- (iii) यदि किसी ट्रेन के लोको पायलट को स्टेशन से प्रस्थान करते हुए प्रस्थान सिगनल से लगा मार्ग संकेतक गलत मार्ग बताता दिखाई दे तो उसे प्रस्थान सिगनल को भी ऑन ही समझना चाहिए।
- (iv) मार्ग संकेतक : मार्ग संकेतक रोक सिगनल के संयोजन में कार्य करते हैं एवं जब सिगनल 'ऑफ' होता है तभी मार्ग को दर्शाता है। ये दो प्रकार के होते हैं:— डायरेक्शनल एवं ननडायरेक्शनल।

डायरेक्शनल प्रकार के रुट इंडिकेटर पंक्ति में पाँच सफेद बत्ती द्वारा रुट या तो (जिसमें कम से कम तीन जरूर जलना चाहिए) दाहिने या बायें जो रुट की दिशा पर निर्भर करता है, रुट दर्शाते हैं जब सिगनल 'ऑफ' हो। जब सिगनल सीधी लाइन के लिए 'ऑफ' हो तो यह कोई मार्ग नहीं दर्शाएगा। यदि सिगनल के बिना 'ऑफ' स्थिति में हुए, मार्ग संकेतक प्रकाशित होता है तो सिगनल को विफल माना जाएगा।

- (v) नन-डायरेक्शनल प्रकार के मार्ग संकेतक या तो —

- (क) स्टेंसिल प्रकार के हो सकते हैं जिसमें स्टेंसिल हुए अक्षर अथवा संख्या से मार्ग दर्शाया जाता है या
- (ख) अनेक बत्तियों से युक्त प्रकार के हो सकते हैं जिसमें अनेक छोटी बत्तियाँ प्रकाशित होने से बने अक्षर अथवा संख्या से मार्ग दर्शाया जाता है।

3.20 अभिसारी (कनवर्जिंग) जंक्शनों पर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाना :

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

3.21 ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर सिगनल लगाना :

यदि सिगनल किसी ब्रैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाये जाते हैं तो उन्हें :—

- (क) इस प्रकार समूहबद्ध किया जाएगा कि हर एक परिचालित लाइन से सम्बन्धित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल सम्बन्धित परिचालित लाइनों के यथासंभव उपर लगाए जाएंगे।
- (ख) इस प्रकार लगाया जाएगा कि मेन लाइन का सिगनल अन्य परिचालित लाइन अथवा लाइनों से सम्बन्धित सिगनल से अधिक उँचा हो, तथा

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

3.22 एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना :

- (1) एक ही दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए, चाहे वे एक ही लाइन या अलग-अलग लाइनों पर हैं, निम्नलिखित अवस्थाओं को छोड़कर, एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगाए जायेंगे, अर्थात् –
- (क) जैसा कि इन नियमों द्वारा बुलावा (कॉलिंग-ऑन), शंटिंग, सहकारी (को-एक्टिंग) और चेतावनी (वार्नर) सिगनलों के लिए निर्धारित किया गया है या,
- (ख) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन।
- (2) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाए गये हैं वहाँ सबसे उपर का सिगनल सबसे बायीं ओर को निकलने वाली लाइन के लिए और उपर से दूसरा सिगनल बायीं ओर से दूसरी लाइन के लिए तथा अन्य सिगनल भी इसी प्रकार होंगे।

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

3.23 विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) :

यदि सिगनल के प्रचालन स्थान से किसी स्थावर सिगनल की भुजा और प्रकाश दिखाई नहीं पड़ता है तो वहाँ उनके संकेतों को दोहराने के लिये एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) लगाया जायेगा।

स. नि. 3.23 :

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

3.24 पीछे की बत्तियाँ :

- (1) ऐसे हर सेमाफोर या चकरी सिगनल में, जिसकी रोशनी सिगनल दिये जाने के स्थान से दिखाई नहीं पड़ती है, पीछे की एक बत्ती लगाई जायेगी जिससे यह पता चलता रहेगा कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं।
- (2) सिगनलों की 'ऑन' स्थिति में, उनके पीछे एक छोटी सफेद रोशनी दिखाई देगी, और अन्य किसी स्थिति में कोई भी रोशनी नहीं दिखाई देगी।
- (3) यदि किसी सेमाफोर सिगनल के साथ स्थावर बत्ती का प्रयोग होता है तो उसमें एक पीछे की बत्ती रहेगी।
- (4) यदि सिगनल के प्रचालन स्थान पर यह बताने के लिए अन्य कोई व्यवस्था है कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं तो पीछे की बत्ती लगाना आवश्यक नहीं है।

ग – सिगनलों के उपस्कर

3.25 स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी :

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

- (क) वे स्टेशन जिनके बीच गाड़ियाँ केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार ही चलाई जाती है, और
- (ख) वे स्टेशन जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन सिगनल लगाने से छूट मिली हुई है।

3.26 स्थावर सिगनलों को चालू करना :

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

स. नि. 3.26 :

- (i) जब कोई नया सिगनल स्थापित या स्थानान्तरित किया जाए, तो इसके प्रयोग में लाए जाने से पहले अवलोकन समिति (साइटिंग कमिटी), जिसमें परिवहन, सिगनल तथा लोको निरीक्षक शामिल होंगे, के द्वारा संयुक्त निरीक्षण किया जाएगा। विद्युतीकृत खण्डों पर टी.डी.आई. (टी.आर.एस.) भी अवलोकन समिति (साइटिंग कमिटी) के सदस्य होंगे। सिगनल प्रयोग में लाने हेतु ठीक है, यह प्रमाणित करने से पहले अवलोकन समिति (साइटिंग कमिटी) स्वयं को संतुष्ट करेगी कि सिगनल सही स्थापित किया गया है एवं दिन तथा रात्रि संकेत के लिए सही फोकस किया गया है।
- (ii) जब कभी कोई नया सिगनल प्रयोग में लाया जाए या वर्तमान सिगनल को हटाकर दूसरे स्थान पर लगाया जाए जिससे गाड़ियों का परिचालन प्रभावित हो तो सिगनल को प्रयोग में लाने या हटाये जाने के बाद दस दिन तक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा जिससे लोको पायलट का ध्यान किए गए परिवर्तन की ओर दिलाया जाए।
- (iii) विभिन्न सिगनलों की न्यूनतम दृश्यता दूरी निम्न रूप से होगा:-

द्विसंकेती लोअर क्वाड्रेंट सिगनल –

- (क) बाहरी (आउटर) सिगनल – 1200 मीटर, उन सेक्शनों में जहाँ खंडीय गति 100 कि० मी० प्र० घंटा और इससे अधिक है।

800 मीटर, जहाँ खंडीय गति 100 कि० मी० प्र० घंटा से कम है।

जहाँ उपर्युक्त न्यूनतम दृश्यता प्राप्त नहीं की जा सकती, वहाँ चेतावनी (वार्नर) सिगनल अलग कर दिये जाये। चेतावनी (वार्नर) सिगनल अलग कर दिए जाने पर बाहरी (आउटर) सिगनल की न्यूनतम दृश्यता 400 मीटर से कम नहीं होगी।

- (ख) खम्भे पर अकेले ही चेतावनी (वार्नर) सिगनल – 400 मीटर।
- (ग) निकट (होम) सिगनल – 400 मीटर।
- (घ) मुख्य प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल – 400 मीटर।
- (ङ) अन्य सभी सिगनल – 200 मीटर।

नोट :— जहाँ रोक (स्टॉप) सिगनलों की पर्याप्त दृश्यता नहीं दी जा सकती, तो संयुक्त दृश्यता सुनिश्चित करने हेतु पुनरावर्ती या सहकारी सिगनलों की व्यवस्था की जाएगी या उचित गति प्रतिबन्ध अधिरोपित की जाएगी।

बहुसंकेती सिगनल:—

- (क) दूर (डिस्टेंट) सिगनल — 400 मीटर। जहाँ कहीं अन्तर दूर (इनर डिस्टेंट) सिगनल की व्यवस्था की गई हो वे कम से कम 200 मी० की दूरी से दिखाई देना चाहिए।
- (ख) सभी रोक सिगनल — 200 मीटर। यदि किसी रोक सिगनल की ओर जाते हुए 200 मीटर की निरंतर दृश्यता सुनिश्चित करना संभव न हो तो उपयुक्त गति प्रतिबन्ध लगाया जाना चाहिए।

3.27 हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर :

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

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

3.28 संशोधित लोअर क्वाड्रेन्ट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर :

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

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

3.29 द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर :

प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा अर्थात् :—

- (क) 'ए' क्लास स्टेशनों पर : एक चेतावनी (वार्नर), एक निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल,
- (ख) 'बी' क्लास स्टेशनों पर : इकहरी लाइन पर एक बाहरी (आउटर) एवं एक निकट (होम) सिगनल।

दोहरी (डबल) लाइन पर : एक बाहरी (आउटर) एक निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल। इकहरी (सिंगल) और दोहरी दोनों लाइनों पर, यदि गाड़ी बिना रुके 50 किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक की गति से चलती है तो नियम 3.06 के अनुसार एक चेतावनी सिगनल लगाया जायेगा और

- (ग) 'सी' क्लास स्टेशनों पर : एक चेतावनी (वार्नर) और एक निकट (होम) सिगनल

3.30 साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना :

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

स. नि. 3.30 :

- (1) लोको पायलटों को पर्याप्त पूर्व चेतावनी देने हेतु आगमन सिगनलों से पहले बी. जी. / एम. जी. के कुछ सेक्शनों पर चेतावनी बोर्डों का प्रावधान किया गया है। ये दो प्रकार के हैं :-

- (i) **पैसेन्जर चेतावनी बोर्ड :-** सवारी गाड़ियों के मार्ग निर्देशन के लिए होता है। यह बोर्ड 1.8 मीटर



लम्बा और 0.53 मीटर चौड़ा होगा जिस पर क्रमिक रूप से पीली तथा काली तिरछी पट्टी ट्रेन के सम्मुख भाग में होगी। यह रेल तल से 2.10 मीटर ऊँचे खम्भे पर स्थिर किया जाएगा, जो लम्बवत स्थापित रहेगा तथा इसकी मुखकृति ट्रैक से समकोण बनाती हुयी रहेगी। यह प्रथम रोक सिगनल / गेट सिगनल के पीछे कम से कम 960 मीटर पर स्थापित किया जाएगा।

- (ii) **माल गाड़ियों के मार्ग निर्देशन के लिए :-** यह बोर्ड 1.8 मीटर लम्बा और 0.53 मीटर चौड़ा जिसपर



बीच में गोलाकार पीली पट्टी तथा एक ऊपर और दूसरा नीचे दो क्षैतिज पीली पट्टी ट्रेन के सम्मुख भाग में काले पृष्ठभूमि पर रंगा रहेगा। यह रेल तल से 2.10 मीटर उँचे खम्भे पर स्थिर किया जाएगा, जो लम्बवत स्थापित रहेगा तथा इसकी मुखकृति ट्रैक से समकोण बनाती हुई रहेगी। यह प्रथम रोक सिगनल / गेट सिगनल के पीछे कम से कम 1400 मीटर पर स्थापित किया जाएगा।

नोट : (क) राजधानी / शताब्दी रूट पर केवल एक ही चेतावनी बोर्ड रहना चाहिए जो उपरोक्त पाराग्राफ (ii) के अनुरूप होगा जो सवारी गाड़ी के साथ-साथ मालगाड़ियों के मार्ग निर्देशन के उद्देश्य हेतु

होगा। यह बोर्ड प्रथम रोक सिगनल / गेट सिगनल के पीछे कम से कम 1500 मीटर पर स्थापित किया जाएगा या इस दूरी को ऐसे स्टेशन जहाँ तीव्र गिरती ढलान 200 में 1 या उससे ज्यादा हो, 1700 मीटर तक बढ़ायी जा सकती हैं।

- (ख) ऐसे सेक्शनों पर जहाँ दोहरे दूर सिगनल का प्रावधान किया गया है वहाँ चेतावनी बोर्ड का प्रावधान नहीं है।
- (ग) ऐसे सेक्शनों पर जहाँ केवल एक दूर (डिस्टेंट) सिगनल के साथ बहुसंकेती रंगीन बत्ती सिगनलों का प्रावधान है, वहाँ पैसेन्जर चेतावनी बोर्ड जैसा कि खण्ड 3.30 (1) (i) में संदर्भित है, की व्यवस्था नहीं है एवं केवल एक चेतावनी बोर्ड जो मालगाड़ी चेतावनी बोर्ड को, जो 1400 मीटर से कम दूरी पर नहीं हो, दिया जाएगा।
- (घ) ऐसे सेक्शनों पर जहाँ गाड़ियों की गति 75 कि. मीटर प्रतिघंटा से कम है, वहाँ केवल एक ही चेतावनी बोर्ड यथा पैसेन्जर चेतावनी बोर्ड के प्रावधान पर विचार किया जा सकता है।
- (2) गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए कि वह प्रथम रोक सिगनल/गेट सिगनल पर पहुँच रहा है ताकि अपनी गाड़ी को अपने नियंत्रण में लाने में समर्थ हो सके और सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहे तथा उसके संकेत से मार्ग निर्देशित हो, की दृष्टि से बोर्डों का प्रावधान किया गया है। दूसरे शब्दों में, जहाँ रोक सिगनल का संकेत या तो प्रत्यक्ष या दूर/चेतावनी सिगनल के माध्यम से नहीं दर्शाया जाता है, उपयुक्त चेतावनी बोर्ड से या उसके पहले से लोको पायलट को उस तरह से कार्रवाई करनी चाहिए, जैसे कि रोक सिगनल खतरे में है। यह पूर्ण रूप से स्पष्ट करने हेतु, निम्नलिखित उदाहरण दिए गए हैं—

- (i) 'बी' क्लास स्टेशन लोअर क्वाड्रेंट सिगनलिंग :- यदि बाहरी (आउटर)/चेतावनी (वार्नर) सिगनल उपयुक्त चेतावनी बोर्ड से नहीं दिखलाई पड़ता है तो लोको पायलट ब्रेक लगाएगा जैसे कि बाहरी (आउटर)/चेतावनी (वार्नर) सिगनल 'ऑन' स्थिति में है। यदि चेतावनी बोर्ड पास करने के बाद वह या तो बाहरी (आउटर) सिगनल अकेले या बाहरी तथा चेतावनी (वार्नर) सिगनल दोनों को 'ऑफ' देखता है तो ब्रेक को मुक्त कर सकता है एवं सिगनल के संकेत से मार्ग निर्देशन प्राप्त करेगा।
- (ii) 'ए' या 'सी' क्लास स्टेशन लोअर क्वाड्रेंट सिगनलिंग :- यदि चेतावनी या निकट (होम) सिगनल उपयुक्त चेतावनी बोर्ड से नहीं दिखलाई पड़ता है तो लोको पायलट ब्रेक लगाएगा जैसे कि निकट (होम) सिगनल ऑन स्थिति में है। यदि चेतावनी बोर्ड पास करने के बाद अकेले चेतावनी सिगनल दिखलाई पड़ने लगता है और 'ऑन' में है तो लोको पायलट निकट सिगनल को 'ऑन' मानेगा। फिर भी यदि चेतावनी सिगनल 'ऑफ' होते देखता है तो लोको पायलट रन थ्रू जाने हेतु गति को समुचित रूप से बढ़ा सकता है। यदि चेतावनी बोर्ड पास होने पर लोको पायलट चेतावनी सिगनल को 'ऑन' में देखता है लेकिन निकट सिगनल 'ऑफ' है, तो वह अपनी गति को स्टेशन पर रुकने के लिए समायोजित करेगा और यदि सिगनल लूप के लिए है तो वह सम्मुख काँटों को 15 कि. मी. प्रति घंटा के प्रतिबन्धित गति से पास करने के लिए भी तैयार रहेगा।
- (iii) बहु-संकेती सिगनलिंग :- यदि उपयुक्त चेतावनी बोर्ड को पास करते समय न तो निकट (होम) सिगनल और न ही दूर (डिस्टेंट) सिगनल दिखलाई पड़ता है तो लोको पायलट ब्रेक लगाएगा जैसे कि निकट सिगनल ऑन में है फिर भी, यदि चेतावनी बोर्ड पार करने के बाद लोको पायलट डिस्टेंट या निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' में देखता है तो वह अपनी गति को समुचित रूप से नियमित करेगा जैसा कि सिगनल/सिगनलों द्वारा दर्शाया गया है।

3.31 'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल :

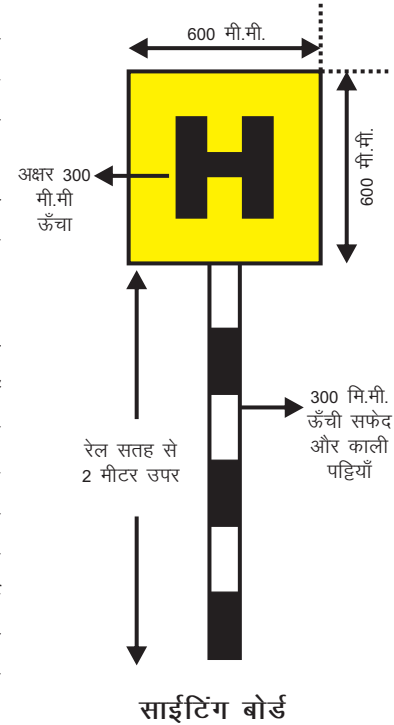
'डी' क्लास स्टेशन पर गाड़ी को इस प्रकार रोका जा सकता है जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किया जाय।

स. नि. 3.31 :

- (1) 'डी' क्लास स्टेशन पर हाथ सिगनल द्वारा गाड़ी को रोका जा सकता है, फिर भी जहाँ स्टॉप बोर्ड का प्रावधान है, वहाँ रुकने वाली गाड़ियों के लिए हाथ सिगनल का प्रयोग हटाया जा सकता है।

- (2) (i) किसी गाड़ी के लोको पायलट को 'डी' क्लास स्टेशन पर पहुँचने की सूचना देने के लिए 'डी' क्लास स्टेशन के मध्य से इकहरी लाईन खण्ड में दोनों ओर तथा दोहरी लाईन खण्ड में पीछे की ओर बी.जी. में 1200 मीटर एवं एम.जी. में 800 मीटर पर साईटिंग बोर्ड का प्रावधान किया जाएगा। इंजीनियरिंग कर्मचारी साईटिंग बोर्ड लगाने की व्यवस्था करेंगे जो चित्र में दर्शाए गए आरेखानुसार होगा—

600 मि.मी. X 600 मि.मी साईज का वर्गाकार बोर्ड जिसका पृष्ठभूमि पीले रंग से पेन्ट किया रहेगा एवं 300 मि.मी. ऊँचाई एवं 40 मि.मी. मोटाई का काले रंग से 'H' अक्षर लिखा रहेगा। यह चमकीला पेन्ट (रेट्रोरेफ्लेक्टिव) प्रकार का होगा। बोर्ड को (रेल लेवल से बोर्ड के निचले हिस्से तक) 2 मीटर ऊँची काली एवं सफेद पट्टियों से क्रमिक रूप से रंगी रहेगी। लोको पायलट बोर्ड देखकर लगातार सीटी बजाएगा। उपरोक्त के अतिरिक्त स्टेशन भवन के सामने दोनों ओर रात्रि में सफेद बत्ती जलाई जाएगी।



- (ii) 'डी' क्लास हॉल्ट/प्लैग स्टेशनों पर इकहरी लाइन के मामले में दोनों ओर प्लेटफॉर्म के किनारे से 15 मीटर पर तथा दोहरी लाइन पर प्लेटफॉर्म के किनारे से 15 मीटर पर या दोहरी लाइन पर ऐसे स्थान पर जहाँ इंजन को रुकने की आवश्यकता है लोको पायलट को निर्देशित करने हेतु इंजन स्टॉप बोर्ड का प्रावधान किया जाना चाहिए। बोर्ड 5 फीट X 1 फीट आकार का "इंजन रोकें" अक्षर के साथ 7 फीट ऊँचे खम्भे पर पीले पृष्ठभूमि पर काले से पेन्ट किया हुआ होना चाहिए।

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

- (1) यदि पूर्ण ब्लॉक पद्धति में, इकहरी लाइन के किसी 'बी' क्लास स्टेशन पर बाह्यतम सम्मुख काँटे या निकट (होम) सिगनल के बाहर आने वाली गाड़ी की दिशा में नियम 8.09 के अधीन, विशेष अनुदेशों द्वारा अवरुद्ध करने की अनुमति दी जाती है तो एक शंटिंग लिमिट बोर्ड अथवा एक

अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस बाह्यतम सम्मुख काँटे या निकट (होम) सिगनल से इतनी शंटिंग दूरी पर लगाया जायेगा जितनी स्थानीय परिस्थितियों में आवश्यक है। परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड (जिस पर स्टेशन की ओर 'शंटिंग लिमिट' शब्द लिखें होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिए दोनों दिशाओं में दिखने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) अथवा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल तथा दूसरी ओर से प्रथम रोक सिगनल के बीच की दूरी किसी भी दशा में द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में 400 मीटर तथा बहुसंकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में 180 मीटर से कम नहीं होगी। यह बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल उस स्थान का द्योतक है जहाँ तक शंटिंग करने की अनुमति दी जा सकती है।

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

3.33 नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद :

नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 3.32 के अपवाद में किसी बात के होते हुए भी —

- (क) यदि स्टेशन पर मेन लाइन से केवल एक ही संयोजन (कनेक्शन) है तो स्टेशन का कार्यचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।
- (ख) यदि किसी सेक्शन पर यातायात कम है और गाड़ियों की गति धीमी है तो वहाँ प्रत्येक स्टेशन पर प्रत्येक दिशा के लिए केवल एक ही रोक (स्टॉप) सिगनल लगाया जा सकता है। ऐसे स्टेशनों पर सिगनल बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों से पर्याप्त दूरी पर लगाए जायेंगे और गाड़ियों का संचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा। और
- (ग) यदि किसी रेल (रेलवे) पर बहुत कम यातायात है तो वहाँ सिगनलों के बिना काम चलाया जा सकता है, और गाड़ियाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएगी।

परन्तु हस्त चालित (मैनुअल ऑपरेटेड) बहुसंकेती सिगनलों वाले स्टेशनों पर जहाँ स्टेशन से सीधी (थू) गाड़ी की गति 50 कि० मी० प्रति घंटा से अधिक नहीं है वहाँ प्रत्येक दिशा में एक दूर (डिस्टैंट) सिगनल तथा एक निकट (होम) सिगनल की व्यवस्था अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन की जायेगी।

3.34 समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल :

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

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

3.35 स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के काँटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन :

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

स. नि. 3.35 :

- (i) कुछ स्टेशन के बाहरी साइडिंग पर जो रनिंग लाइन से निकलती हैं दिये गये रोक सिगनल सामान्यतः 'ऑफ' स्थिति में रहते हैं।

घ—सिगनलों तथा काँटों का प्रचालन

3.36 साधारणतया स्थावर सिगनल—

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

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

(क) आपातकाल में दुर्घटना को टालना, अथवा जहाँ स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर को गाड़ी के प्रस्थान करने अर्थात् गाड़ी के स्टेशन पर रुकने के पश्चात आगे चलाने के लिए 'ऑफ' किया जाता है तो उसे दूसरी गाड़ी को अग्रगामिता या क्रॉस कराने के प्रायोजन के लिए पुनः 'ऑन' करना अपेक्षित है, परन्तु उसे पुनः ऑन निम्नलिखित सावधानियाँ बरतने के पश्चात ही किया जायेगा :-

- (i) संबंधित स्टार्टर और एडवांस स्टार्टर ऑन स्थिति में हिए जाएँगे और उसके पश्चात उस गाड़ी जिसके लिए सिगनल 'ऑफ' किए गए थे, के लोको पायलट को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट संचार के सुरक्षित साधन या जहाँ संचार के सुरक्षित उपलब्ध नहीं है वहाँ इस आशय के लिखित मेमो के माध्यम से सूचित किया जाएगा कि उक्त सिगनल 'ऑन' कर दिये गये हैं तथा लोको पायलट स्टार्ट नहीं करेगा।

- (ii) जब तक कि उपखंड (i) में विनिर्दिष्ट संचार के सुरक्षित साधन या लिखित मेमो के माध्यम से लोको पायलट को सूचित नहीं कर दिया जाता और उसकी पावती प्राप्त नहीं हो जाती, तब तक दुर्घटना को टालने के सिवाय निर्धारित रूट को बदला नहीं जाएगा, अथवा

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

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

स. नि. 3.36 :

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

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

नोट : (क) जहाँ स्थानीय परिस्थिति ऊँचे चढ़ाई के कारण गाड़ियों को सिगनल पर रोकने की अनुमति नहीं देता है वहाँ पिछले स्टेशन को लाइन क्लीयर देने से पहले आगमन सिगनलों को 'ऑफ' किया जा सकता है।

(ख) हाथ से तार खींचकर या निर्धारित कार्यविधि के अतिरिक्त किसी ढंग से सिगनल को किसी भी स्थिति में 'ऑफ' नहीं किया जाना चाहिए।

(3) (क) किसी गाड़ी को पास करने के लिए एक बार 'ऑफ' किए गये सिगनल को, आपातकाल परिस्थिति (दुर्घटना निवारण) को छोड़कर, सामान्य परिस्थितियों में 'ऑन' स्थिति में वापस नहीं किया जायेगा।

(ख) यदि किसी आपातकाल परिस्थिति में सिगनल को गाड़ी संचलन से पूर्व ही वापस 'ऑन' स्थिति में करना पड़े जिसके लिए इसे 'ऑफ' किया गया था तो सिवाय दुर्घटना निवारण की दशाओं के, काँटों को तब तक नहीं बदला जायेगा जब तक कि वह गाड़ी खड़ी न हो गई हो।

स्टेशन मास्टर द्वारा आपात स्थिति में दुर्घटना बचाने हेतु आगमन रोक सिगनल को वापस 'ऑन' करने के मामले में यदि गाड़ी सिगनल के नीचे नहीं रुक सकी जिसे स्टेशन मास्टर द्वारा 'ऑन' किया गया है, तो गाड़ी के आगे का संचलन स्टेशन मास्टर के द्वारा मार्ग के सही-सही सेटिंग एवं लॉकिंग तथा अन्य शर्तें यदि कोई हैं, सुनिश्चित करने के बाद जारी किए गए लिखित प्राधिकार से निर्देशित होगा।

(ग) खुलकर जाने वाली गाड़ी अर्थात् जो गाड़ियाँ आ कर रुकने के बाद स्टेशन से खुल रही हैं, के लिए प्रस्थान एवं अग्रिम प्रस्थान सिगनल 'ऑफ' किए जाने के मामले में किसी अन्य गाड़ी के संचलन (क्रॉसिंग या प्राथमिकता) के उद्देश्य से वापस करने की आवश्यकता है, तो निम्नलिखित सावधानियाँ अवश्य ली जायेगी—

(i) सम्बद्ध प्रस्थान एवं अग्रिम प्रस्थान सिगनल को बदलकर 'ऑन' स्थिति में किया जा सकता है। गाड़ी के लोको पायलट, जिसके लिए सिगनल 'ऑफ' किया गया था, को कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/उपस्टेशन अधीक्षक सुरक्षित संचार माध्यम

(एम.टी.आर.सी., इत्यादि) के द्वारा इस बारे में सूचित करेंगे कि उनका सिगनल बदलकर 'ऑन' कर दिया गया है और वह गाड़ी न खुलायें।

नोट : पैरा (3) के उप पैरा (ग) (i) में संदर्भित सुरक्षित संचार माध्यम के संबंध में निम्नलिखित प्रणाली को स्टेशन मास्टर एवं लोको पायलट के बीच संचार (बात-चीत) हेतु सुरक्षित संचार माध्यम के रूप में माना जा सकता है।

(i) जी.एस.एम.आर आधारित मोबाईल, ट्रेन, रेडियो, कॉमनिकेशन (एम टी आर सी) प्रणाली

(ii) टी.ई.टी.आर.ए. आधारित मोबाईल कॉमनिकेशन प्रणाली, एवं

(iii) ट्रकिंग रेडियो (एम.पी.टी.-1237) एवं सी.टी.एस.एस.वी.एच.एफ. प्रणाली

(ii) डीजल लोको में लम्बा हुड आगे होकर चलने के मामले में एवं एम.टी.आर.सी., इत्यादि के रूप में जब कभी सुरक्षित संचार माध्यम उपलब्ध नहीं रहने पर लोको पायलट को लिखित ज्ञापन द्वारा सूचित किया जायेगा कि उनका सिगनल बदलकर 'ऑन' किया गया है और वह गाड़ी न खुलायें।

(iii) जब तक कि लोको पायलट, जिसके लिए सिगनल 'ऑफ' किया गया था और उसे 'ऑन' कर दिया गया को सुरक्षित संचार माध्यम अथवा लिखित ज्ञापन द्वारा सूचित कर उसका पावती प्राप्त न कर लिया गया हो, तो सिवाय दुर्घटना के निवारण के, सेट किए गए रूट (मार्ग) को नहीं बदला जाना चाहिए।

(iv) इकहरी लाईन खण्ड पर जहाँ मूर्त प्राधिकार लोको पायलट को दिया जा चुका हो उस प्राधिकार को वापस ले लेना चाहिए।

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

(5) बड़े याडों में केबिन द्वारा जहाँ पायलट द्वारा शंटिंग होता है, यदि गाड़ी में कोई खराबी नहीं है, बिना रुके सीधे जाने वाली गाड़ी के लिए कोई झंडी या रोशनी नहीं प्रदर्शित करेगा। किन्तु गाड़ी में यदि उन्हें किसी प्रकार की खराबी ज्ञात होती है तो वे गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को खतरे का सिगनल प्रदर्शित करेंगे। स्टेशन पर बिना रुके सीधे जाते समय गार्ड ऐसे सिगनल की निगरानी के लिए ब्रेकवान के दरवाजे या बरामदे में उपस्थित रहेगा।

टिप्पणी :- सामान्य एवं सहायक नियम 4.42 देखें।

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

- (7) सवारी गाड़ियों के मामले में (पारंपरिक, में मेमू एवं डेमू) जहा किसी स्टेशन पर गाड़ी का ठहराव 2 मिनट या उससे कम है, अगले स्टेशन से ज्योंहि लाईन क्लियर प्राप्त हो जाता है एवं गाड़ी स्टेशन पर आकर खड़ी नहीं हुई है फिर भी प्रस्थान सिगनल को पहले से ही 'ऑफ' किया जा सकता है। लोको पायलट/मोटरमैन एवं गार्ड का यह उत्तरदायित्व होगा कि वह अपनी गाड़ी को ऐसे स्टेशनों पर रोके जिसपर कार्यकारी समय सारणी (WTT) के अनुसार ठहराव दिया गया है, यद्यपि स्टेशन का प्रस्थान सिगनल पहले ही 'ऑफ' कर दिया गया हो।

3.37 सिगनलों के स्वाभाविक संकेत :-

- (1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक स्वचल सिगनलों को छोड़कर स्थावर सिगनल अपनी सामान्य स्थिति में सदा सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत देंगे।
- (2) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का सामान्य संकेत 'आगे बढ़ो' हैं किन्तु जहाँ अगला सिगनल हस्तचालित है वहाँ सामान्यतः प्रदर्शित संकेत 'सतर्क' या 'सावधान' होगा।

3.38 गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले काँटे :-

स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के लिए तब तक सिगनल 'ऑफ' करने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि -

- (1) (क) सभी सम्मुख (फेसिंग) काँटे जिन पर से गाड़ी पास होगी ठीक प्रकार से बैठा कर ताले नहीं लगा दिये जाते
- (ख) सभी अनमुख (ट्रेलिंग) काँटे जिन पर से गाड़ी पास होगी ठीक प्रकार से बैठा नहीं दिये जाते तथा
- (ग) जिस लाइन पर से गाड़ी को पास होना है वह साफ है और उस पर कोई अवरोध नहीं है।
- (2) जब भी स्थिर लोड, माल डिब्बे, यान द्वारा या ऐसी गाड़ी से जो किसी दूसरी गाड़ी को क्रॉस करने या आगे जाने देने के लिए अथवा स्टेशन पर गाड़ी के आने के तत्काल बाद रनिंग लाइन पर अवरोध उत्पन्न होता है, तो दोहरी लाइन सेक्शनों के पीछे की ओर तथा इकहरी लाइन सेक्शनों पर दोनों ओर के काँटों को अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध तुरन्त सेट कर दिया जाएगा, लेकिन उस स्थिति को छोड़कर जब उस लाइन पर तत्काल उस दिशा में शंटिंग या अन्य संचालन की आवश्यकता हो।

स. नि. 3.38 :

- (i) इकहरी लाइन के रोड साइड के स्टेशनों पर जब कभी दो गाड़ियों को क्रॉस करना हो तो किसी एक गाड़ी हेतु सिगनल 'ऑफ' करने के पहले स्टेशन के प्रत्येक छोर के सम्मुख काटें दो गाड़ियों के आगमन हेतु अवश्य ही सेट एवं पाशित किया जाएगा।
- (ii) (क) सामान्यतः सवारी गाड़ियाँ प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जाएगी।
- (ख) जहाँ गाड़ियों को बिना रुके सीधे जाना है, वह स्टेशन के सीधी लाइन से पास होगी। ऐसे स्टेशनों को छोड़ कर जहाँ वक्र स्विचों (कर्व्ड स्विचों) के साथ टर्नआउट का प्रावधान है वहाँ उच्च गति अनुज्ञेय है जैसा कि कार्यकारी समय सारणी में निर्धारित किया गया हो फिर भी गाड़ियों को लूप लाइन से 15 कि. मी. प्रति घंटा की प्रतिबन्धित गति से बिना रुके रन थ्रू पास करायी जा सकती है।
- (ग) जब दो सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर क्रॉस करती है, जहाँ केवल एक प्लेटफार्म है और दोनों गाड़ियों का रुकना निर्धारित है तो पहली गाड़ी सामान्यतः प्लेटफार्म लाइन पर ली जानी चाहिए।

(घ) यदि किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर दे दिया गया हो और स्टेशन की सभी लाइनें अवरुद्ध हों तो स्टेबल लोड अथवा मालगाड़ी खड़ी होने से अवरुद्ध लाइन के लिए उसी क्रम में काँटे लगाए जाने चाहिए ताकि दुर्घटना होने पर हताहतों की संख्या कम से कम हो सके। यदि स्टेशन पर सभी लाइनें सवारी गाड़ियों द्वारा अवरुद्ध हों तो काँटें उस लूप लाइन के लिए लगा दिये जाने चाहिए जिस पर जाते समय आने वाली गाड़ी की रफ्तार कम हो जाएगी, फल यह होगा कि दुष्परिणाम की मात्रा/हताहतों की संख्या कम से कम रहेगी। ऐसा करते समय काँटे उस लूप लाइन के लिए लगाए जाने चाहिए जिसपर ऐसी गाड़ी खड़ी हो यदि कोई हो, जिसके इंजन का मुँह उस ओर हो जिधर से गाड़ी आ रही हो बजाए उस लूप के लिए जिस पर वह खड़ी हो जिससे टक्कर होने पर प्रभाव सवारी डब्बों पर पड़ता हो। लीवर कॉलर के प्रयोग जैसे अन्य एहतियाती उपाय बरतने के अलावा इन एहतियातों का ध्यान रखा जाएगा।

जब कोई लाइन स्थिर भार अथवा वाहन आदि से अवरुद्ध हो तो कथित काँटों में क्लैम्प लगाकर ताला अवश्य बंद कर देना चाहिए और कार्यरत स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत संरक्षण में चाभी रखी रहनी चाहिए। यह नियम, तथापि उन स्टेशनों के लिए लागू नहीं होगा जहाँ पर सभी चालू लाइनों के लिए पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग की व्यवस्था है।

(ङ) निकट (होम) सिगनल परिचालित लाइन के लिए 'ऑफ' किया जाना परिचालित लाइन से अलग होने वाली साइडिंग के लिए खतरा समझा जायेगा। ऐसे साइडिंग से कोई इंजन, गाड़ी या वाहन तब तक बाहर नहीं आयेगा जब तक कि निकट (होम) सिगनल 'ऑन' स्थिति में वापस न कर दिया गया हो। यदि साइडिंग के लिए विशेष रूप से सेमाफोर सिगनल न लगाया गया हो तो किसी इंजन, वाहन या गाड़ी को साइडिंग से बाहर निकालने के लिए हाथ सिगनल दिया जाना चाहिए।

3.39 सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला लगाना :

जब सम्मुख (फेसिंग) काँटे अन्तर्पाशित (इण्टरलॉक्ड) या चाभी से ताला बंद होने वाले नहीं हैं तब किसी गाड़ी को पास करने के लिए उन्हें या तो क्लैम्प से या थ्रु बोल्ट द्वारा कसकर उनमें साधारण ताला लगा दिया जायेगा। केवल काँटों को चलाने वाले लीवर पर ताला लगाना पर्याप्त नहीं है।

स. नि. 3.39 :

1. सभी अन्तर्पाशन रहित सम्मुख काँटों जिसपर किसी ट्रेन को स्टेशन में प्रवेश या प्रस्थान करते समय पास करना है, को साधारण नियम 3.39 के अनुसार उपयुक्त रूप से सेट एवं लॉक किया जाएगा।

(i) काँटों को सेट एवं लॉक करने हेतु कार्यरत काँटावाला/पोर्टर या कोई अन्य उपयुक्त प्रशिक्षित व्यक्ति जिसे सक्षम पदाधिकारी द्वारा ऐसे कर्तव्यों के निष्पादन के लिए नियुक्त किया गया हो, अधिकृत रेल सेवक हैं।

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

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

- (iv) यात्रियों से नहीं लदे वाहनों के शंटिंग के मामले में स्थानीय चालित काँटा अवश्य ही मानव रक्षित रहेगा तथा काँटों, को क्लैम्प एवं ताला लगाने के बाद ही सम्मुख दिशा के सभी संचलन किए जाएंगे। जहाँ यह व्यावहारिक नहीं है स्टेशन कार्य संचालन अनुदेशों में इसके लिए विशेष छूट का प्रावधान अवश्य किया रहेगा। हालांकि यह स्प्रिंग लीवर के साथ स्थानीय चालित काँटा पर यह लागू नहीं होता है।
 - (v) शंटिंग के प्रभारी कर्मचारी उपरोक्त अनुबंधों के पालन हेतु सीधे जिम्मेवार होंगे।
 - (vi) ऐसे स्टेशन पर जहाँ माल यार्ड पृथक है वहाँ माल यार्ड के काँटों को शंटिंग उद्देश्य के लिए लॉक करने की आवश्यकता नहीं है। स्टेशन कार्य संचालन नियम में इससे संबंधित अनुदेशों का उल्लेख किया जाएगा।
2. (i) जब किसी स्टेशन पर अन्तर्पाशन, 'की'-लॉकिंग या मॉडीफाइड 'की' लॉकिंग से काम करने की पद्धति विफल हो जाती है, तो स्टेशन का कार्य चालन स्टेशन संचालन नियम में दिये गये विशेष अनुदेशों के अनुसार होना चाहिए।
 - (ii) जब तक कि अन्तर्पाशन या की-लॉकिंग की विफलता ठीक नहीं होती है तब तक सम्मुख काँटों को क्लैम्प करके ताला बंद किया जायेगा। मोटर चालित काँटे जिस पर गाड़ी पास होगी चाहे सम्मुख हो या अनुमुख प्रत्येक दशा में क्लैम्प करके ताला बंद किये जायेंगे।
3. (i) सम्मुख काँटे पाशित हैं, के लिए सिगनल दिखलाना— इकहरी लाइन के सभी स्टेशनों पर जब काँटे पाशित किए गए हों जैसा निर्देशित हों, काँटों पर का व्यक्ति स्टेशन की ओर स्थायी रूप से लाल सिगनल दिखाता रहेगा जबतक कि सिगनलों को 'ऑफ' नहीं कर दिया जाता है। उसके बाद वह ट्रेन या इंजन की ओर स्थायी रूप से हरा सिगनल दिखाता रहेगा जबतक वह काँटों को पास नहीं कर जाता है।
- नोट : यदि लोको पायलट पाता है कि स.नि. 3.39 (3) में दिए गये शर्तों को पूरा नहीं किया गया है, वह अपने गति को धीमी कर देगा तथा काँटों पर से अति सतर्कता से पास करेगा और इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा। ये नियम उन सभी मामलों में लागू होंगे जहाँ गाड़ियों को या तो स्टेशन से, जो अन्तर्पाशनरहित (नन-इन्टरलॉक्ड) हैं, बिना रुके पास करना या रुकना है।
- (i) काँटावाला जो आनेवाली गाड़ी हेतु सम्मुख काँटों पर है, उन्हें तबतक नहीं छोड़ेगा जबतक गाड़ी उल्लंघन चिन्ह साफ करके न खड़ी हो जाए। स्टेशन पर गाड़ी पहुँचने के बाद काँटावाला दिखाएगा :—
 - (क) यदि गाड़ी सम्पूर्ण पहुँच चुकी है और उल्लंघन चिन्ह साफ करके खड़ी है तो स्टेशन की ओर हरा सिगनल,
 - (ख) स्टेशन की ओर लाल सिगनल
 - (ii) यदि गाड़ी सम्पूर्ण नहीं पहुँची है और/या
 - (iii) जब यह उल्लंघन चिन्ह साफ नहीं किया है।
- कार्यरत स्टेशन मास्टर यह बात ध्यान में रखेगा कि सम्मुख काँटा पर से काँटावाला क्या सिगनल दे रहा है।
4. (i) परिचालित लाइन से साइडिंग को या साइडिंग से परिचालित लाइन को ले जानेवाले सभी अन्तर्पाशन रहित (नन-इन्टरलॉक्ड) काँटे (ताला या चाभी से बंद होनेवाले) स्थायी तालाबंद काँटों की श्रेणी में आते हैं और परिचालित लाइन से अलगाव को सुनिश्चित करने के लिए उसमें स्थाई तौर पर ताला बंद रहना चाहिए।

- (ii) काँटों का विवरण, जिन्हें स्थायी तालाबंद काँटा माना गया है एवं उनकी सामान्य स्थिति जिसमें ऐसे काँटों को सेट एवं पाशित रखना है, का स्टेशन संचालन नियम में उल्लेख किया जाएगा।
- (iii) सभी स्थायी तालाबंद काँटा को साधारण नियम 3.39 के अनुसार पाशित रखा जाएगा तथा इसके अतिरिक्त ऐसे काँटों को संचालित करनेवाले लीवर भी पाशित रखे जाएँगे, यदि लीवर की बनावट ऐसा करने की अनुमति देता हो।
- (iv) जब स्थायी तालाबंद काँटों की स्थिति शांटिंग उद्देश्यों हेतु परिवर्तित करने की आवश्यकता हो, तो स्टेशन संचालन नियम के द्वारा सतर्कता से संचालित करने के लिए प्राधिकृत कर्मचारी ऐसे काँटों पर संचालन हेतु उन्हें सही सेट एवं लॉक किए गए हैं, को देखने तथा प्रत्येक संचालन हेतु सही हाथ सिगनल प्रदर्शित करने के लिए जिम्मेवार होंगे। इन पर संचालनों के समाप्ति के उपरान्त वही कर्मचारी ऐसे काँटों को पुनः उन्हें सामान्य स्थिति में करके सेट एवं लॉक करने तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर या कोई दूसरा व्यक्ति जिसे स्टेशन संचालन नियम द्वारा चाभियों को अभिरक्षण में रखने हेतु प्राधिकृत किया गया हो, को काँटों की चाभी वापस करने के लिए भी जिम्मेवार होंगे।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर या कोई दूसरा व्यक्ति जिसे स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्राधिकृत किया गया हो, ऐसे काँटों पर कार्य के समाप्ति के पश्चात देखने के लिए जिम्मेवार होगा कि आवश्यक चाभियाँ उसे वापस कर दी गयी है तथा व्यक्तिगत निरीक्षण करके कि काँटें अपने सामान्य स्थिति में सही-सही पुनः सेट किये गये हैं, स्वयं को संतुष्ट करेगा। की-लॉकड काँटों के मामले में सही चाभी का अभिरक्षण में रहना यह संकेत करता है कि काँटों की सेटिंग सामान्य स्थिति में हैं।

3.40 होम सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्त :-

- (1) जब गाड़ी अंतिम स्टेशन से भिन्न और किसी निकट (होम) सिगनल की ओर आ रही है, तो सिगनल को, गाड़ी निकट (होम) सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा, जब तक कि—
 - (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है; या
 - (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, उन्मुख (ट्रेलिंग) कांटों से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है, या गाड़ी के रुकने के नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
- (2) यदि गाड़ी को पहले निकट (होम) सिगनल के बाहर रोक लिया जाता है तो सिगनल को तभी 'ऑफ' किया जा सकता है जब :-
 - (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाइन साफ है अथवा
 - (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटों तक या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के चलने के लिए नियत स्थान तक लाइन साफ है।
- (3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी किसी भी दशा में :-
 - (क) द्विसंकेती लोअर क्वार्ट्ज़ ट या द्विसंकेती रंगीन बत्ती वाले सिगनलों के स्टेशनों पर 180 मीटर से कम नहीं होगी, अथवा
 - (ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वार्ट्ज़ ट सिगनल के स्टेशनों पर 120 मीटर से कम नहीं होगी।

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

स. नि. 3.40 :

- (i) सैण्ड हम्प या स्नैग डेड एण्ड का अवरोध निषिद्ध :— सैण्ड हम्प या स्नैग डेड एण्ड का अवरोध किसी भी समय चाहे गाड़ी आने वाली हो या नहीं, निषिद्ध है। यदि किसी दुर्घटना या अन्य अनिवार्य कारणवश इसमें अवरोध हो जाय तो साधारण तथा सहायक नियम 5.09 के अनुसार गाड़ियाँ ली जायेंगी।
- (ii) दोहरी (डबल) लाइन स्टेशनों पर आगे के ब्लॉक सेक्शन के अवरुद्ध होने पर गाड़ियों के संचालन पर नियंत्रण :— यदि दोहरी लाइन स्टेशन पर अंतिम रोक सिगनल के आगे ब्लॉक सेक्शन में अवरोध हो और किसी गाड़ी को उस सिगनल तक ले जाना हो तो चालन की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक गाड़ी पहले निकट सिगनल या अंतिम रोक सिगनल के पीछे के सिगनल पर रोक नहीं दी जाती है।
- (iii) प्रस्थान प्राधिकार के बिना कोई गाड़ी अगले स्टेशन के लिए स्टेशन से प्रस्थान करती है तो उस गाड़ी को स्टेशन यार्ड अवरोध रहित रहने के बावजूद भी निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करके प्रवेश नहीं कराना चाहिए, बल्कि सिगनल रहित लाइन में गाड़ियों के प्रवेश कराने की सभी विधियों का पालन करके निम्न हस्तलिखित फार्म जारी किया जाएगा। हस्तलिखित फार्म दो प्रतियों में तैयार किया जाएगा जिसमें रेकार्ड प्रति पर लोको पायलट से पावती लेने के बाद उसे एक प्रति सौंपा जाएगा और गाड़ी को पायलट द्वारा प्रवेश कराया जाएगा।

प्रस्थान प्राधिकार के बिना आनेवाली गाड़ी के प्रवेश हेतु प्राधिकार

हस्तलिखित संख्या----- स्टेशन----- दिनांक:-----
लोको पायलट गाड़ी संख्या----- चूँकि आप बिना प्रस्थान प्राधिकार के आ रहे हैं, आपके गाड़ी के प्रवेश हेतु कोई सिगनल ऑफ नहीं किया जाएगा।

आप लाइन संख्या ----- / प्लेटफार्म सं०----- में लिए जाएँगे, जिसके लिए सभी काँटे सेट एवं लॉक कर दिये गये हैं तथा लाइन किसी भी अवरोध से साफ है। आपको इस प्राधिकार के द्वारा पायलट होकर अति सतर्कता के साथ उपरोक्त संदर्भित लाइन में आगे बढ़ने तथा संबंधित रोक सिगनलों को 'ऑन' में पास करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

लोको पायलट का हस्ताक्षर

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

स्टेशन का मुहर

3.41 बाहरी (आउटर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें :

- (1) यदि गाड़ी अंतिम स्टेशन के अलावा किसी दूसरे स्टेशन के बाहरी (आउटर) सिगनल की ओर आ रही है तो गाड़ी सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जायेगा, जब तक कि वह लाइन जिस पर स्टेशन के अंदर गाड़ी लेनी है, नीचे लिखे अनुसार साफ नहीं हैं —
- (क) दोहरी (डबल) लाइन पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक तथा
- (ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर प्रथम सम्मुख (फेसिंग) काँटों से आगे पर्याप्त दूरी तक।
- (2) यदि गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल के बाहर रोक लिया गया है तो सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक प्रथम सम्मुख (फेसिंग) काँटों तक या जिस स्टेशन पर सम्मुख (फेसिंग) काँटें नहीं हैं, वहाँ निकट (होम) सिगनल तक लाइन साफ नहीं है।

स. नि. 3.41 :

- (i) जब तक स्टेशन संचालन नियम में इसके प्रतिकूल निश्चित रूप से निर्दिष्ट न किया गया हो तब तक पहले निकट (होम) सिगनल और उसके तुरन्त पश्चात् ही बाहरी (आउटर) सिगनल 'ऑफ' किया जाना चाहिए। परन्तु इससे लोको पायलट को भी निकट (होम) सिगनल को देखकर तदनुसार कार्यवाही करने व निर्दिष्ट होने की अपनी जिम्मेदारी से छूट नहीं है, क्योंकि ऐसा भी संभव है कि बाहरी (आउटर) सिगनल 'ऑफ' कर दिया गया हो और निकट (होम) सिगनल खतरे की स्थिति में ही हो।
- (ii) गाड़ी ज्योंही बाहरी (आउटर) सिगनल को पार कर जाती है त्योंही उसे 'ऑन' स्थिति में वापस कर देना चाहिए और इसी प्रकार निकट (होम) सिगनल को भी ज्योंही गाड़ी पार कर जाय 'ऑन' स्थिति में वापस कर देना चाहिए।
- (iii) साधारण नियम 3.33 (ख) के अनुसार जिन स्टेशनों पर केवल एक बाहरी (आउटर) सिगनल ही है सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्त वही है जो निकट (होम) सिगनल को 'ऑफ' करने के लिए साधारण नियम 3.40 में दी गयी है।

नोट : ऐसे स्टेशन जहाँ निकट (होम) सिगनल से बाहरी (आउटर) सिगनल अन्तर्पाशित नहीं है अथवा शार्ट 'ऑफ' प्वाइंट शंटिंग हेतु यह स्वतंत्र है तो निकट (होम) सिगनल के 'ऑफ' किए बिना बाहरी (आउटर) सिगनल को 'ऑफ' किया जा सकता है बशर्ते की गाड़ी बाहरी (आउटर) सिगनल के नीचे रुक गयी हो।

3.42 अंतिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें :

- (1) दोहरी लाइन पर— अंतिम स्टॉप सिगनल या मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल गाड़ी के लिए तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए।
- (2) इकहरी लाइन पर—
 - (क) गाड़ी के लिए अंतिम स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए।
 - (ख) मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग के लिए—
 - (i) पहले, यातायात की दिशा निर्धारित की जायेगी और फिर यातायात की निर्धारित दिशा के अनुसार ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप से लाइन क्लीयर कराई जाए;
 - (ii) यातायात की दिशा निर्धारित करने के पश्चात् ही 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' में गाड़ी संचालन की अनुमति दी जाएगी; और
 - (iii) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टॉप सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से अग्रिम रूप में लाइन क्लीयर न प्राप्त हो जाए और यातायात की दिशा निर्धारित नहीं की गई हो।

स्पष्टीकरण— इकहरी लाइन मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलिंग पर दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन को दो उप सेक्शनों में विभाजित किया जाता है। पहला सेक्शन जिसे 'स्टेशन नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' कहा जाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल से आगे ब्लॉक स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल के बीच के सेक्शन को 'ब्लॉक नियंत्रित मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन' कहा जाएगा।

3.43 चेतावनी (वार्नर) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें :

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

स. नि. 3.43 :

चालू चेतावनी सिगनल केवल तभी 'ऑफ' किया जा सकता है जब अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो तथा गाड़ी मेन लाइन से बिना रुके पास करना अभिप्रेत हो और इस पर बिना विचार किए कि स्टेशन सीमा में किसी प्रकार का गति प्रतिबंध है सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनल सम्बन्धित गाड़ी के लिए 'ऑफ' कर दिया गया है।

3.44 फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें :

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

3.45 बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें :—

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

3.46 शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग :—

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

3.47 एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल को 'ऑफ' करना :—

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

3.48 द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप से (आउट ऑफ कोर्स) रोकना :—

द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर जब किसी ऐसी गाड़ी को जो बिना रुके वहाँ से पास होनी है अनियमित रूप में रोका जाना है तो उसे स्टेशन पर तब तक नहीं आने दिया जायेगा जब तक कि ऐसे स्टेशनों पर जहाँ —

- (क) चालू चेतावनी (वर्किंग वार्नर) सिगनल लगे हैं। किन्तु प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगे हैं, चालू चेतावनी (वर्किंग वार्नर) सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिया जाता।
- (ख) प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल लगे हैं किन्तु चालू चेतावनी (वर्किंग वार्नर) सिगनल नहीं लगे हैं, संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिया जाता।

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

3.49 सिगनल बतियों की देखभाल और उन्हें जलाना :

- (1) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर स्थावर सिगनलों, संकेतकों और शंटिंग लिमिट बोर्डों, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बतियाँ सूर्यास्त के समय जलाई जायें और सूर्योदय तक अथवा उससे पहले या बाद तक जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये न बुझाई जाये।
- (2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा अर्थात् :-
 - (क) प्रवेश प्रकाशित सिगनल को,
 - (ख) रंगीन बत्ती सिगनल और स्थिति बत्ती सिगनल को जो दिन-रात प्रकाशित रखे जायेंगे तथा
 - (ग) ऐसे सेक्शन को जहाँ रात में कोई गाड़ी चलने का कार्यक्रम नहीं है।
- (3) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स्थावर सिगनल संकेतक और शंटिंग लिमिट बोर्ड, ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बतियाँ जलाने पर तेज रोशनी देती रहें और बतियों के लेंसों और शीशों की भली प्रकार सफाई की जाय और पीछे की बतियाँ स्पष्ट दिखाई दें।
- (4) जब कभी रात्रि के सिगनलों का प्रयोग हो, तो स्टेशन मास्टर तब तक लाइन क्लीयर नहीं देगा जब तक कि वह या तो स्वयं या विशेष अनुदेशों के अनुसार निर्धारित रीति से आश्वस्त नहीं हो जाता कि उसके स्टेशन के स्थावर सिगनलों की आने वाली गाड़ी से सम्बन्धित बतियाँ यदि वे प्रवेश प्रकाशित नहीं हैं, जल रही हैं। यदि सिगनल की बतियाँ जलती हुई नहीं रह सकती हैं तो वह लाइन क्लीयर देने से पहले नियम 3.68 से 3.72 तक में निर्धारित कार्यविधि का अनुशरण करेगा।
- (5) सेमाफोर सिगनल या संकेतक बत्ती को जलाने से पहले, इसे जलाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक लेंसों और शीशों का निरीक्षण करेगा। यदि वह लाल गोलाकार शीशा (राउंडेल) को टूटा या चटखा हुआ अथवा गायब पाता है तो वह बत्ती नहीं जलायेगा और फौरन इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा और स्टेशन मास्टर ऐसे सिगनल को खराब हुआ मानेगा।
- (6) सिगनलों का प्रभारी प्रत्येक रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों के लैम्प फोकस करने, साफ करने, काट कर बत्ती बराबर करने में अधिक से अधिक सावधानी बरती जाये।

स. नि. 3.49 : (i) सिगनल की बतियों को जलाना एवं बुझाना :- कुछ शाखा लाइनों (ब्रांच लाइन) को छोड़कर जहाँ रात में कोई गाड़ी नहीं चलती है, सभी सिगनलों की बतियाँ सामान्यतः नीचे दर्शाए गए समय के अनुसार जलायी और बुझायी जायेंगी :-

मंडल	जलाने का समय				बुझाने का समय			
	फरवरी-अप्रैल	मई-जुलाई	अगस्त-अक्टूबर	नवम्बर-जनवरी	फरवरी-अप्रैल	मई-जुलाई	अगस्त-अक्टूबर	नवम्बर-जनवरी
धनबाद	17.25	18.05	17.05	16.55	06.25	05.15	05.50	06.30
दानापुर मुगलसराय	17.30	18.15	17.10	16.55	06.35	05.15	05.55	06.40
सोनपुर समस्तीपुर	17.30	18.15	17.10	16.55	06.35	05.15	05.55	06.40

- (ii) तूफान, कुहासा आदि के कारण मौसम साफ न रहने की स्थिति में बतियाँ आवश्यकतानुसार अपेक्षाकृत पहले जलायी जायेगी और बाद में बुझायी जायेगी।
- (iii) अन्तर्पार्शन रहित स्टेशनों पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्रतिदिन काँटा संकेतकों के प्रकाशन के पश्चात काँटों को हेरफेर करके रोशनी के संकेतकों को देखकर यह जाँच करनी चाहिए कि उनके शीशे ठीक हैं और ऐसी जाँच के परिणाम को स्टेशन डायरी में लिखना चाहिए।
- (iv) **सिगनल – ग्लासों का निरीक्षण :-**
- सिगनल जलाने वाला रेल कर्मचारी गोलाकार शीशा (राउण्डेल) दरार या टूट-फूट के बारे में जाँच करेगा और यदि कोई दोष देखा जाय, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर (स्टेशन मास्टर ऑन ड्यूटी) को तुरंत उसकी रिपोर्ट देगा जो स्टेशन-पंजिका (स्टेशन डायरी) में रिपोर्ट दर्ज कर लेगा। ऐसे सिगनल उस अवधि के लिए दोषपूर्ण माने जायेंगे जब तक उन्हें जलने की आवश्यकता हो और साधारण नियम 3.68 से 3.72 और उसके नीचे दिये गये सहायक नियमों में निर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार कार्रवाई की जायेगी बशर्ते यदि लाल गोलाकार शीशा (राउण्डेल) टूटा-फूटा, दरार युक्त या खोया हुआ रहे तो सिगनल जलते रहने की अनुमति नहीं दी जायेगी और आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल के आधार (फुट) से खतरे का सिगनल दिखाने के लिए एक रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त किया जायेगा।
- (v) किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के पश्चात् किसी भी सिगनल की जाँच (टेस्ट) नहीं की जानी चाहिए।
- (vi) प्रबल तूफान विशेषकर बर्फीले तूफान, चक्रवात इत्यादि के पश्चात उस अवधि में जबकि सिगनल की बतियाँ जलती रहनी चाहिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सिगनलों का निरीक्षण किसी रेल सेवक से करवायेगा।
- (vii) सामान्य नियम 8.02 से 8.04 में उल्लिखित शर्तों का अनुपालन करते हुए स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले यह भी सुनिश्चित करेंगे कि आगमन सिगनल 'ऑन' अवस्था में है। यदि किसी भी स्थिति में कोई भी आगमन सिगनल चाहे यह परमिसिभ अथवा स्टॉप सिगनल हो, में बत्ती बुझे रहने पर या खराब अवस्था में रहने पर स्टेशन मास्टर द्वारा सामान्य नियम एवं सहायक नियम संख्या 3.68 एवं 3.39 में उल्लिखित नियमानुसार कार्रवाई की जायेगी एवं सिगनल को 'ऑन' अवस्था में लाने की व्यवस्था करेंगे। यदि दिन में या रात में भी, सिगनल को 'ऑन' अवस्था में लाना सम्भव नहीं है तब स्टेशन मास्टर इसकी जानकारी पिछले स्टेशन को देंगे एवं लोको पायलट को सतर्कता आदेश के माध्यम से इसकी जानकारी देने को कहेंगे जिसमें अगले स्टेशन पहुँचने पर मिलने वाले आगमन सिगनल की स्थिति की जानकारी दी जाएगी।

इस प्रकार की जानकारी मिल जाने पर लोको पायलट सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा और गाड़ी को उस सिगनल के नीचे रोकने को तैयार रहेगा जिसके लिए सतर्कता आदेश जारी किया गया है। इसके आगे सामान्य नियम / सहायक नियम 3.74 एवं 3.80 का पालन किया जायेगा।

3.50 ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग :-

स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी ट्रैप, स्लिप साइडिंग और कैच साइडिंग के काँटे तथा अन्य उन परिस्थितियों को छोड़कर जब उन्हें पृथक्करण (आइसोलेशन) के लिए खुला रखना आवश्यक है, उस लाइन के विमुख सेट रहें जिसको उन्हें पृथक् करना है।

स. नि. 3.50 :

- (i) ट्रैप—ये इकहरी स्वीच रेल काँटे हैं जो किसी लाइन को अन्य लाइन/लाइनों से पृथक करने हेतु लगाए गए हैं। स्वीच का डिजाइन ऐसा रहेगा कि वेहिकल/वैगन, स्वीच के खुले स्थिति में पास करते समय अवपथित (डिरेल) हो जाए।
- (ii) (क) कैच साइडिंग एवं स्लिप साइडिंग — ऐसे स्टेशन जहाँ स्टेशन की ओर 80 में 1 (एक) से अधिक तीव्र (Steeper than) गिरती ढलान अथवा स्टेशन से आते समय 100 में 1 (एक) की गिरती ढलान, स्टेशन के बाह्यतम सम्मुख काँटा के 45 मिटर अन्दर हो तो पहले वाले मामले में कैच साइडिंग एवं बाद वाले मामले में स्लिप साइडिंग प्रावधान, यदि आवश्यक हो, उचित स्थान पर किया जाएगा।
- (ख) ऐसे स्थान जहाँ स्पीड सेंसिंग डिवाइस का प्रावधान कैच साइडिंग पर ठहराव की समाप्ति हेतु नहीं किया गया है, कैच साइडिंग की सुरक्षा हेतु लगे रोक सिगनल पर सभी गाड़ियों को रोका जाएगा। कैच साइडिंग के लिए लगाए गए काँटों को ट्रेन के रुकने के पश्चात ही परिवर्तित किया जाएगा।
- (ग) ऐसे स्थान जहाँ स्पीड सेंसिंग डिवाइस का प्रावधान कैच साइडिंग पर ठहराव की समाप्ति हेतु किया गया है, ट्रेन को बिना रोके पास करने हेतु रोक सिगनल को 'ऑफ' किया जा सकता है बशर्ते अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो तथा यह सुनिश्चित कर लिया गया हो कि ट्रेन प्रतिबंधित गति से रोक सिगनल पर पहुँच रही है। सम्पूर्ण ट्रेन कैच साइडिंग काँटा पार करने तक लोको पायलट प्रतिबंधित गति का पालन करेगा। जहाँ स्पीड सेंसिंग डिवाइस का प्रावधान है वहाँ उपयुक्त संचालन अनुदेश स्टेशन/कोबिन संचालन नियम में अवश्य ही शामिल किया जाएगा।

3.51 काँटे (प्वाइंट्स) :-

- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत परिस्थितियों के सिवाय, सभी काँटे सामान्यतः सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे।
- (2) विशेष अनुदेशों में वर्णित स्थितियों के सिवाय, काँटों और सिगनल से संबंधित ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक उन काँटों और सिगनलों के प्रचालन के स्थान को छोड़कर नहीं जायेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर की पूर्व अनुमति के बिना कोई भी रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य उद्देश्य से किसी भी काँटे, सिगनल या उसकी फिटिंग, सिगनल के तार या किसी अन्तर्पाशन (इन्टरलॉकड) या ब्लॉक गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

स. नि. 3.51 :

- (i) कोई भी स्टेशन कर्मचारी विशेष रूप से यदि उसके ऊपर काँटों और सिगनल या शंटिंग का प्रभार हो, तो किसी सक्षम (कम्पिटेंट) व्यक्ति द्वारा भारमुक्त हुए बिना और किसी असामान्य घटना के मामलों में स्टेशन मास्टर की जानकारी और अनुमति के बिना अपने कार्य से नहीं हटेगा।
- (ii) यदि किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया गया है तो प्वाइंट्समैन और सिगनल मैन तब तक ड्यूटी पर रहेंगे, जब तक कि गाड़ी नहीं ले ली जाती और लाइन क्लियर देने के लिए शर्तें पूरी नहीं कर ली जाती।

- (iii) **काँटों एवं सिगनलों का वियोजन (डिस्कनेक्शन) :** — जब कभी किसी काँटा, सिगनल या किसी इन्टर लॉकिंग गियर के मरम्मत हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित एस. आइ./ई. एस.एम./एम.एस.एम. को इस उद्देश्य के लिए निर्धारित फॉर्म में भेजा जायेगा। काँटा/सिगनल/कोई अन्य इन्टरलॉकिंग गियर के वियोजन से पूर्व कार्य के प्रभारी व्यक्ति फॉर्म एस एण्ड टी (टी 351) पर स्टेशन मास्टर को लिखित में सूचित करेगा एवं कार्य के प्रारंभ से पूर्व एवं समाप्ति के पश्चात् उसका हस्ताक्षर प्राप्त करेगा।
- (क) जहाँ स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में केबिन है, वहाँ केबिन कर्मचारी को ऐसे संदेश की पुष्टि टेलिफोन द्वारा गुप्तांक के साथ करेगा तथा कार्य के प्रारम्भ होने से पूर्व और कार्य की समाप्ति के पश्चात् गुप्तांक के साथ पुष्टि करते हुए पावती प्राप्त करेगा।
- (ख) गैर अन्तर्पाशित काँटों के मामले में, स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना देने की जिम्मेदारी, रेल पथ कर्मचारी की होती है।
- (ग) बड़े यार्डों में जहाँ गाड़ी संचलन (मुवमेंट) प्रायः होता हो और शंटिंग लगातार होती हो, वहाँ काँटों, सिगनलों या किसी अन्तर्पाशन गियर की मरम्मत या विच्छेद का जब भी संभव हो उस समय उस कार्य के लिए उत्तरदायी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक द्वारा पर्यवेक्षण किया जायेगा।
- (iv) जब कभी अन्तर्पाशित काँटों, सिगनलों या किसी अन्तर्पाशन गियर का परिवर्तन या मरम्मत की जा रही हो, निम्नलिखित अनुदेशों के अनुसार कार्यवाही की जायेगी :—
- (क) कार्यरत स्टेशन मास्टर (स्टेशन मास्टर ऑन ड्यूटी) द्वारा रेल पथ या सिगनल और अन्तर्पाशन कर्मचारी से हाथ में लिये जाने वाले कार्य के बारे में सूचना मिलने पर, जब तक कार्य चलता रहेगा 15 किलो मीटर प्रति घंटा का प्रतिबंध लगाया जायेगा और जब तक कार्य पूरा नहीं हो जाय सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) जारी किये जायेंगे। रेलपथ या सिगनल और अन्तर्पाशन कर्मचारी—प्रभारी (स्टॉफ इन चार्जऑफ वर्क) कार्य हाथ में लेने के पूर्व, अध्याय XV में दिये गये नियम के अनुसार आवश्यक सुरक्षा प्रदान करने के लिए उत्तरदायी होंगे।
- (ख) जब इस कार्य के लिए काँटों या काँटों के ताले का उनको परिचालित करने वाले लीवरों से विच्छेद आवश्यक न हो, परिवहन कर्मचारी सभी काँटों को उन पर से संचलन की अनुमति देने से पूर्व, उपयुक्त लीवरों द्वारा, ठीक से सेट करने और ताला लगाने के लिए उत्तरदायी होंगे। रेलपथ या सिगनल और अन्तर्पाशन के प्रभारी कर्मचारी यह देखने के लिए उत्तरदायी होंगे कि काँटों और काँटों के तालों के उपयुक्त लीवरों द्वारा कार्य चालन (वर्किंग) किये जाते हैं और उनमें किसी प्रकार का हस्तक्षेप नहीं किया जाता है एवं सभी काँटों जिसपर संचलन होना है उनको सही प्रकार से सेट कर ताला लगाया जाता है।
- (ग) जब किसी कारण से स्टेशन यार्ड में काँटों या काँटों के तालों का उन लीवरों से जिनसे वे संचालित होते हैं, से वियोजित होता है, रेलपथ या सिगनल और अन्तर्पाशन कर्मचारी, जो वियोजित किए हैं, काँटों को यातायात संचलन के लिए आवश्यकतानुसार सेट करेंगे। यह परिवहन कर्मचारी की जिम्मेदारी होती है कि वे इन काँटों को, उन पर से संचलन की अनुमति दिए जाने से पूर्व अपने को इस बात के लिए संतुष्ट कर लेंगे कि काँटे ठीक-ठीक सेट एवं लॉक हैं। यदि वियोजित काँटा/गियर पर, संचलन संभव है तथा करने की आवश्यकता है तो स्टेशन मास्टर इस आशय का भेजेगा कि इंजिनियर (रेल पथ)/(सिगनल एवं दूर संचार) को देगा तथा इसकी लिखित अनुमति प्राप्त करेगा।

(ड) हैंड सिगनल

3.52 हैंड सिगनलों का प्रदर्शन :—

- (1) सभी हैंड सिगनल इन नियमों में निर्धारित रूप में, दिन के समय झंडी या हाथ दिखाकर और रात के समय बत्ती दिखाकर दिये जायेंगे।
- (2) सामान्यतः दिन में हैंड सिगनल के रूप में झंडी या झंडियों का प्रयोग किया जायेगा। हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जब कि झंडियाँ उपलब्ध नहीं हैं, किया जायेगा।
- (3) सामान्यतः रात में हैंड सिगनल लाल या हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जायेगा। लाल बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को तेजी से हिलाकर उसका प्रयोग रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में किया जायेगा।
- (4) सामान्य नियम 3.52 (4) उप-नियम (3) में निर्दिष्ट 'लाल' या 'हरी' बत्ती या तो स्थैतिक या फ्लैशिंग प्रकार की होगी।

स. नि. 3.52 :

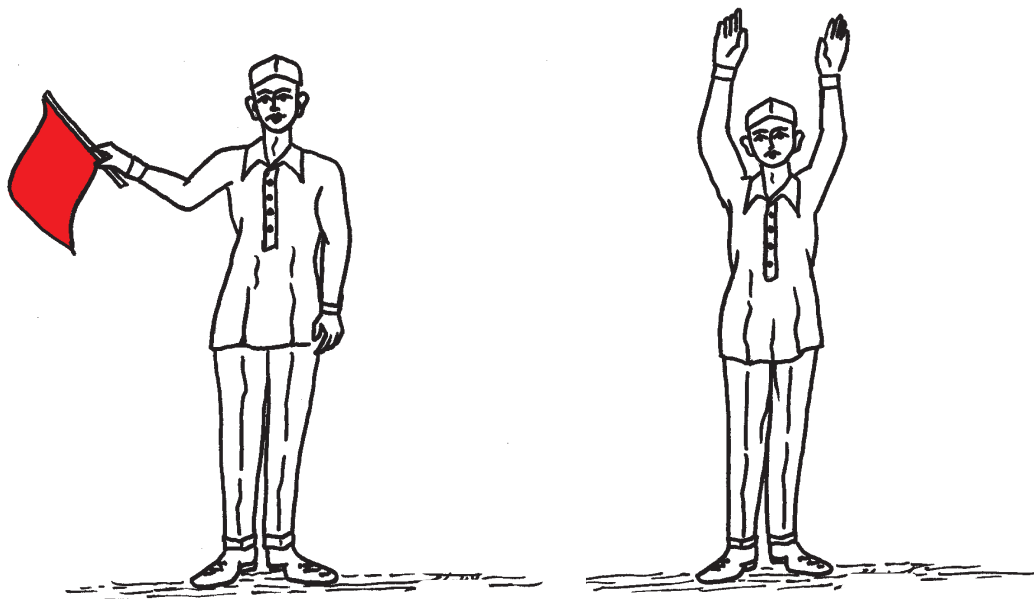
- (i) साधारण नियम 3.52 और 3.53 के उपबन्धों के अनुसार खतरे का संकेत देने के सिवाय रात में शंटिंग का कार्य करते समय किसी भी हालत में सफेद रोशनी हैंड सिगनल के उपयोग में नहीं लायी जानी चाहिये।

3.53 रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल :—

संकेत : एकदम रुक जाओ

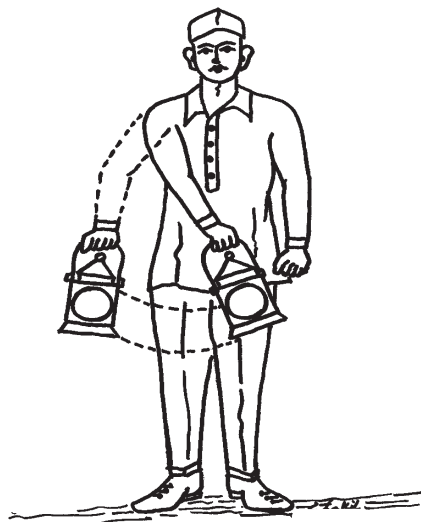
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



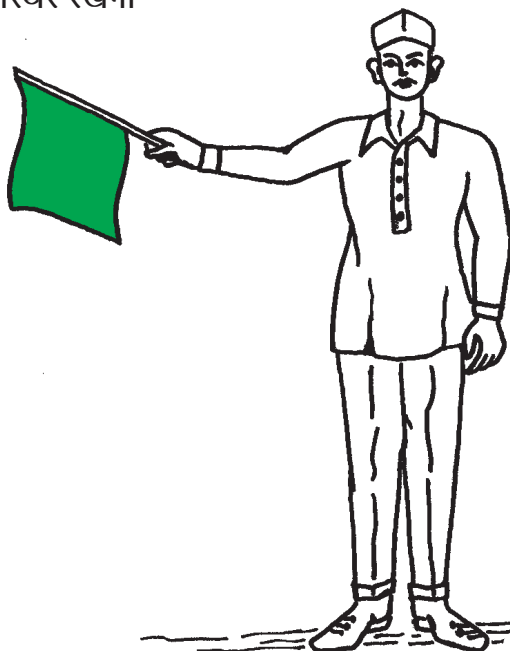
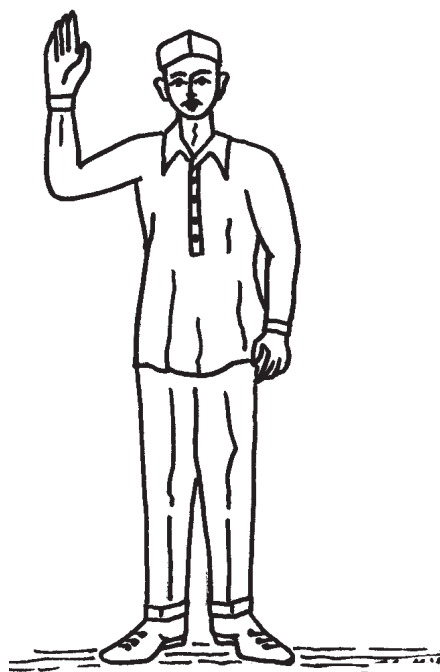
3.54 आगे बढ़ो हैंड सिगनल :

संकेत

आगे बढ़ो

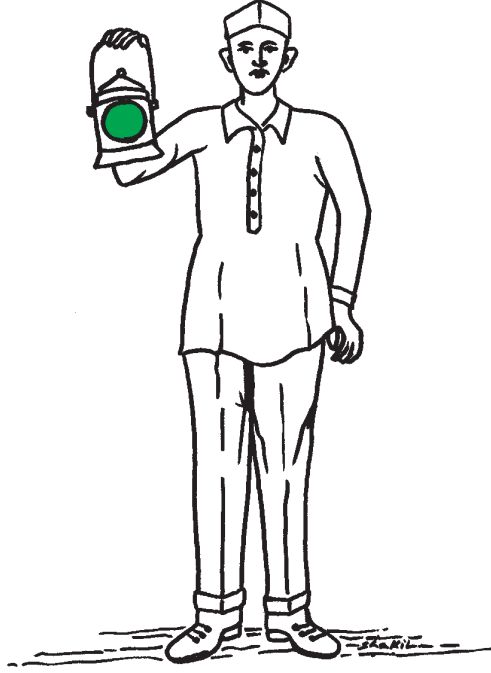
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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

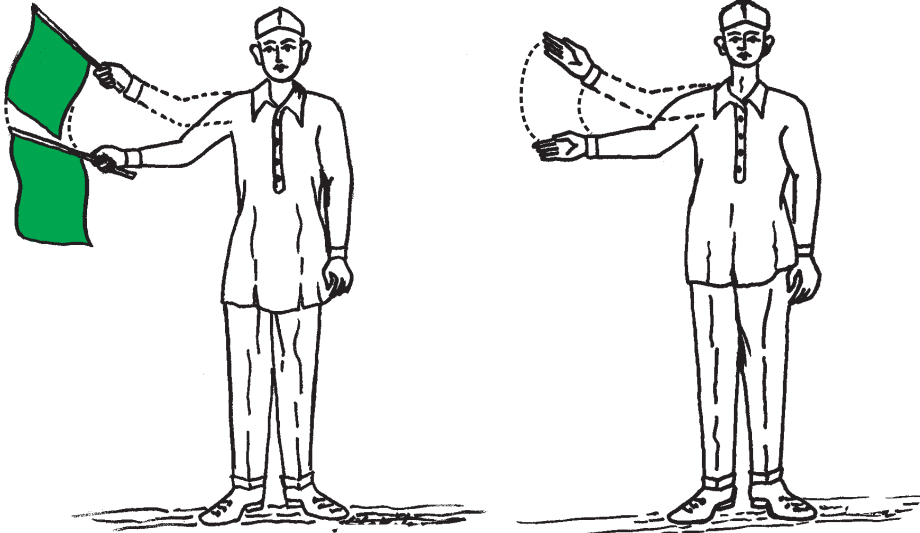


3.55 सतर्कता से आगे बढ़ो हैंड सिगनल :—

संकेत “धीरे-धीरे आगे बढ़ो” और यदि सिगनल हिलाने की गति क्रमशः कम होती जाती है तो अपनी गति को भी कम करते जाओ।

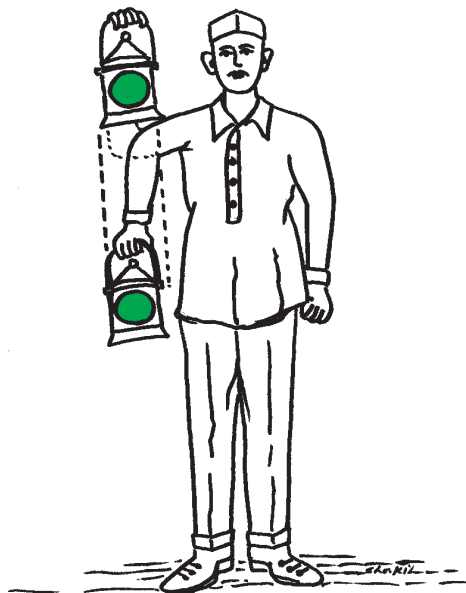
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



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

3.56 शंटिंग के लिए हैंड सिगनल :-

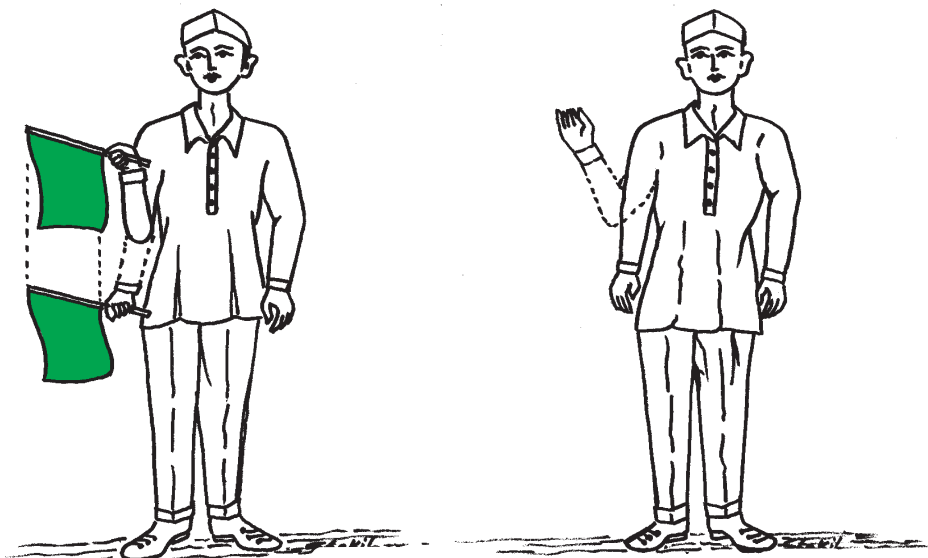
रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल के अतिरिक्त, शंटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हैंड सिगनलों को प्रयोग किया जायेगा, अर्थात –

(क) संकेत

सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ

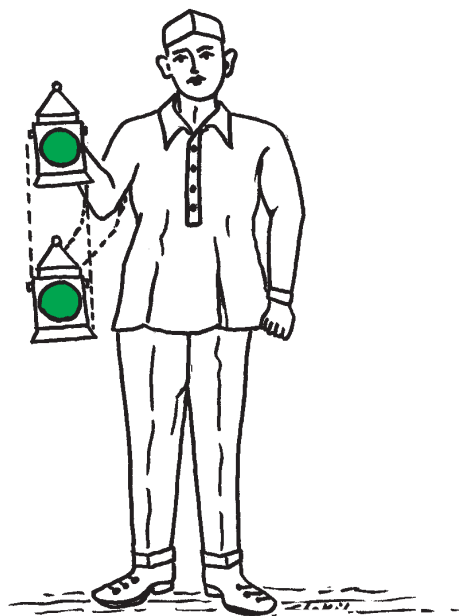
दिन में प्रदर्शन विधि :

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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

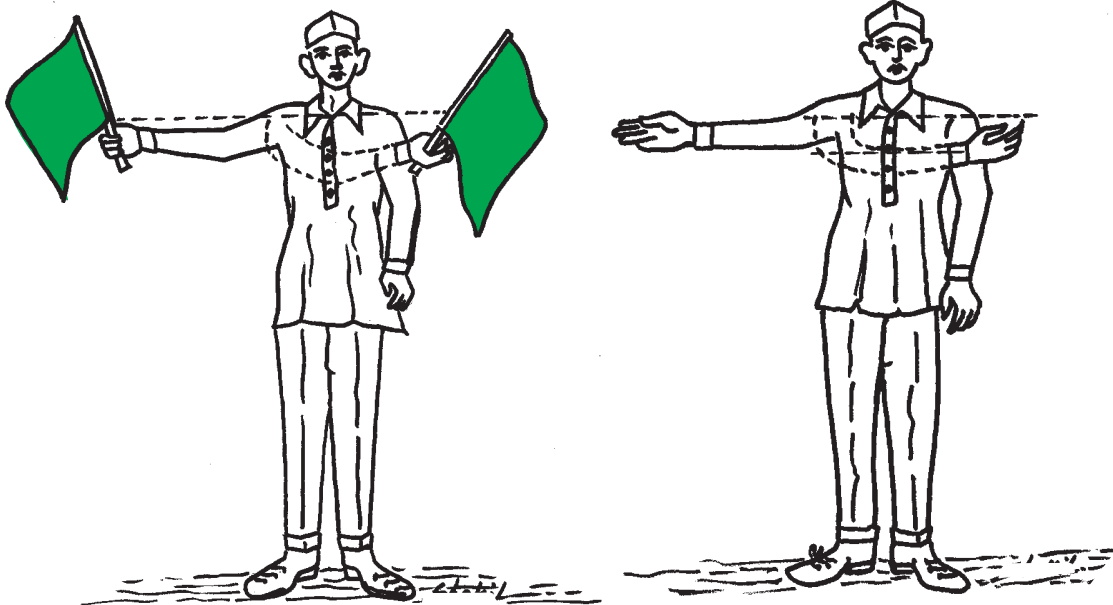


(ख) संकेत

सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो

दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाये गये रूप में हरी झंडी या भुजा को दूसरी ओर हिलाना –



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



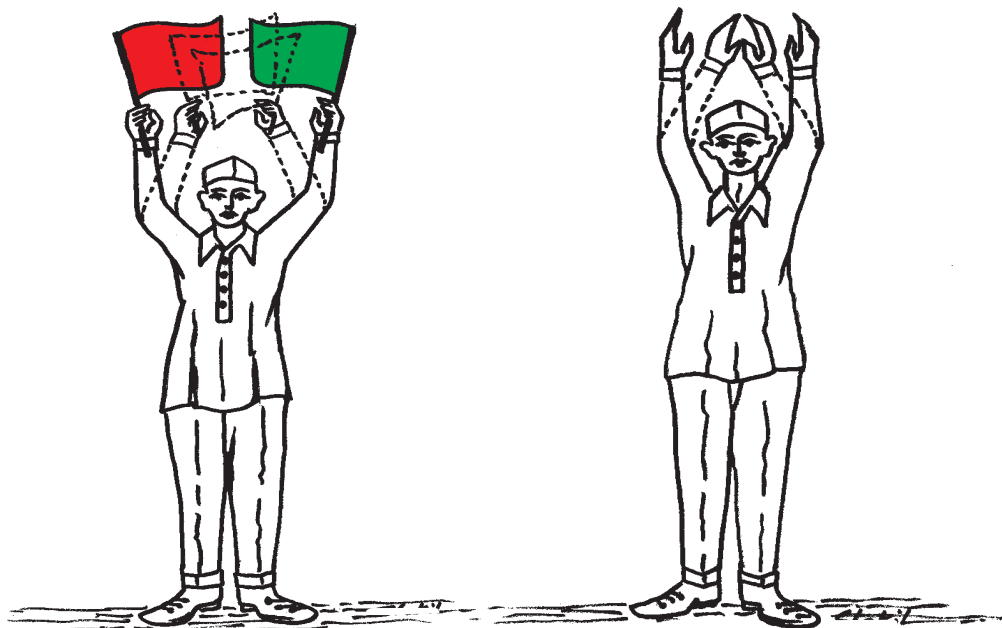
नोट : सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ और सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो के लिए हैंड सिगनल अधिकाधिक कम गति से दिखाए जायेंगे, जब तक कि यदि रोकना हो तो रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता।

(ग) संकेत

गाड़ी जोड़ने (कपलिंग) के लिए धीरे बढ़ो

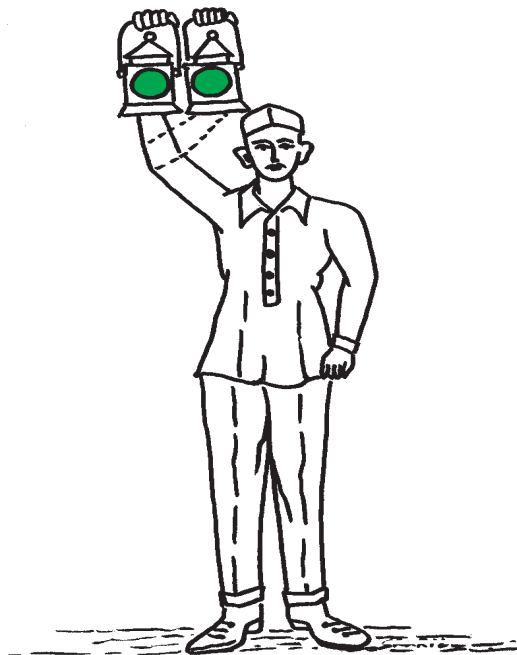
दिन में प्रदर्शन विधि —

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



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

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



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

3.58 हैंड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना :—

- (1) गाड़ियों के संचालन, शंटिंग कार्य, संस्थापनों की देखभाल और गाड़ियों की संरक्षा संबंधी किसी प्रकार के निर्माण कार्य से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को —
 - (क) हैंड सिगनलों की सही जानकारी होगी, तथा
 - (ख) उसके पास ड्यूटी के समय अपेक्षित हैंड सिगनल होंगे और वह उन्हें अच्छी चालू हालत में और तुरन्त प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।
- (2) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि हैंड सिगनलों का प्रयोग करने वाले उसके अधीन सब कर्मचारियों को हैंड सिगनल देने के लिए सभी आवश्यक साज-सामान पर्याप्त मात्रा में मिले हैं और उन्हें उनके सही प्रयोग की जानकारी है।
- (3) दिन में हैंड सिगनल देने के लिए अपेक्षित साज-सामान एक लाल और एक हरी झंडी होंगे तथा रात्रि में लाल, हरा और सफेद प्रकाश दे सकने वाली हाथ बत्ती होगी।
- (4) प्रत्येक स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर हैंड सिगनल देने के लिए सभी अपेक्षित साज-सामान पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध हैं।

स. नि. 3.58 : उपरोक्त साधारण नियम 3.58 में संदर्भित हाथ झण्डी सिगनल (हरा/लाल) 50 X 45 सेमी0 का होगा तथा चटकीले रंग के साथ उपयुक्त कपड़े का बना होगा। इसके चौड़ाई (45 सेमी0) की तरफ डण्डा को लगाना चाहिए।

च – पटाखा सिगनल

3.59 पटाखा सिगनलों का वर्णन :—

पटाखा सिगनल जिन्हें पटाखा या कुहासा (फॉग) सिगनल भी कहते हैं, वे उपकरण हैं जो रेल की पटरियों पर लगाए जाते हैं और जब इंजन या कोई अन्य वाहन उन पर से गुजरता है तो ये जोर के धमाके के साथ फटकर लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करते हैं।

3.60 पटाखों के प्रयोग की विधि :—

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

3.61 धुँध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, पटाखे रखना :

- (1) धुँध कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट नहीं दिखाई देता है और आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को किसी सिगनल के स्थान की सूचना देना आवश्यक है तो स्टेशन मास्टर द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त रेल सेवक, संबंधित सिगनल या सिगनलों से कम से कम 270 मीटर बाहर लाइन पर दो पटाखे एक दूसरे से लगभग 10 मीटर की दूरी पर रखेगा।
- (2) (क) स्टेशन मास्टर उपनियम (1) के उपबन्धों का पालन, स्वविवेकानुसार कर सकता है, किन्तु यदि किसी भी कारणवश कम से कम 180 मीटर की दूरी से या रेलवे बार्ड द्वारा स्पष्ट रूप में मंजूर की गई उससे कम दूरी से दृश्यता परीक्षा के लिए निर्धारित वस्तु को न देख पाये तो वह अनिवार्यतः इन उपबन्धों का पालन करेगा।
(ख) दृश्यता परीक्षा वस्तु निम्नलिखित में से कोई भी हो सकती है, अर्थात् :—
 - (i) इस काम के लिए लगाया गया खम्भा, जिस पर रात के समय बत्ती जलती रहे, या
 - (ii) विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किसी स्थावर सेमाफोर सिगनल की भुजा दिन में या उस सिगनल की बत्ती या पीछे के बत्ती रात्रि में, या
 - (iii) दिन और रात्रि में दोनों में, विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किसी स्थावर रंगीन बत्ती सिगनल का प्रकाश।

स नि 3.61 :

(क) अवसंरचना / शामिल करना / परिवर्तन करना

(i) फॉग सेफ डिवाइस का प्रावधान :-

कोहरे के दौरान कोहरा प्रभावित क्षेत्रों में चलने वाले सभी रेलइंजनों पर एक विश्वसनीय फॉग सेफ डिवाइस, यदि उपलब्ध हो, मुहैया कराया जाए। उन स्थानों, जहां विश्वसनीय फॉग सेफ डिवाइस उपलब्ध है और ठीक से काम कर रहा है, वहां पैरा ई (ii) में उल्लिखित शर्तों के अन्तर्गत डेटोनेटर लगाने की आवश्यकता नहीं है।

(ii) ऑटोमेटिक सिगनल प्रणाली में आशोधन :

जीआर 9.01(3) एवं (4) तथा जीआर 9.03 (3) एवं (4) और जीआर 5.18 के अनुसार, आशोधित ऑटोमेटिक सिगनल प्रणाली के अनुदेशों का कड़ाई से अनुपालन किया जाए।

(ख) रेल अवसंरचना को सुदृढ़ करने के लिए कोहरे के मौसम से पहले पूरे किये जाने वाले कार्य:-

(i) कुहासा या पटाखा या फॉग सिगनल की पर्याप्त आपूर्ति सुनिश्चित की जाए।

(ii) साईंटिंग बोर्ड (अथवा डबल डिस्टेंट सिगनल के मामले में डिस्टेंट सिगनल पर) पर रेलपथ के आर-पार लाइम मार्किंग अवश्य की जाए।

(iii) सभी सिगनल साईंटिंग बोर्डों, सीटी बोर्डों, सीटी/फाटक बोर्डों, फॉग सिगनल पोस्ट और दुर्घटना संभावित व्यस्त समपार फाटकों पर अच्छी तरह से पेंट किया जाए अथवा पीली/काली चमकीली पट्टी लगाई जाएं। इनकी उचित दृश्यता के लिए, सर्दी अथवा कोहरे का मौसम आने से पहले ही इनकी दुबारा पेंटिंग का कार्य पूरा कर लिया जाए।

(iv) जहाँ आवश्यक हो, व्यस्त समपारों के लिफ्टिंग बैरियरों पर चमकदार पीली/काली पट्टियाँ लगाई जाएं।

(v) नये मौजूदा एस.एल.आर. में एल.ई.डी वाली फ्लैशर टेल लाईट पहले ही लगी हुई हैं, इसलिए मौजूदा स्थिर लाल बत्तियों वाले एस.एल.आर को आशोधित कर उनमें भी एल.ई.डी बत्तियाँ लगाई जाएं। कोहरे के मौसम के दौरान संरक्षा सुनिश्चित करने का यह अत्यंत महत्वपूर्ण प्रयास है। जब गाड़ी असामान्य परिस्थिति या कोहरे की स्थिति में ऑटोमेटिक टेरिटररी(डबल एवं मल्टीपल खंड में) में रुक जाती है, तब गार्ड एल.ई.डी. लाईट को 'ऑन' कर देगा। यह फ्लैशिंग रेड टेल लैम्प के अतिरिक्त होगा।

(vi) मौजूदा अनुदेशों के अनुसार यह सुनिश्चित किया जाए कि स्टॉप सिगनल की पहचान के लिए सिगमा आकार की रेट्रो रिफ्लेक्टिव पट्टी मुहैया कराई गई है।

(ग) कोहरे के मौसम में गाड़ियों के परिचालन के दौरान निम्नलिखित मुद्दों को ध्यान में रखा जाए:

(i) क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थानों/एस.टी.सी. इत्यादि में लोको पायलटों/सहायक लोको पायलटों और गार्डों का पी.एम.ई/पुनश्चर्या प्रशिक्षण और अन्य संरक्षा/पदोन्नति पाठ्यक्रम, जो 15 दिसम्बर से 31 जनवरी के बीच ड्यू (Due) हो जाते हैं, 15 दिसम्बर तक पूरे हो जानी चाहिए।

(ii) कोहरा प्रभावित रेलों को क्रू चेजिंग स्थानों की समीक्षा करनी चाहिए। सड़कों पर बढ़ते हुए यातायात को देखते हुए, रेलों को नये/अतिरिक्त क्रू चेजिंग स्थानों पर अवसंरचना सृजित करनी चाहिए। साथ ही कोहरे की अवधि के दौरान लोको/क्रू/रेक लिंक की भी समीक्षा करनी चाहिए। स्थिर (Stationary) ड्यूटी करने वाले सभी क्रू (लोको पायलटों/सहायक लोको पायलटों और गार्डों) का विशेष रूप से कोहरे के मौसम के दौरान गाड़ी परिचालन में उपयोग किया जाना चाहिए।

- (iii) गाड़ी के रद्दीकरण सहित सभी मामलों पर अनुदेश प्रति वर्ष 20 दिसम्बर से 31 जनवरी तक लागू कर दिए जाने चाहिए बशर्ते कोहरे का मौसम 20 दिसम्बर से पहले शुरू हो और 31 जनवरी के बाद तक रहे, जैसा भी मामला हो।
- (iv) प्रत्येक क्रू को, कोहरे के दौरान गाड़ियों की संचालन प्रणालियों के बारे में, 2 दिनों का आवश्यक प्रशिक्षण दी जाए। यह प्रक्रिया प्रत्येक वर्ष 1 दिसम्बर तक अवश्य पूरी कर ली जाए।
- (घ) विजिबिलिटी टेस्ट ऑब्जेक्ट (वी.टी.ओ):
- (i) स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के मार्गदर्शन हेतु वी.टी.ओ के द्वारा पर्याप्त दृश्यता की जाँच की जाए, ताकि वह यह निर्णय ले सके कि लोको पायलट को एप्रोच स्टॉप सिगनल के स्थान के बारे में चेतावनी देने के लिए डेटोनेटर कब रखने हैं।
- (ii) सेमाफोर सिगनल और दो संकेत कलर लाईट सिगनल के लिए वी.टी.ओ :-
वी.टी.ओ. स्टार्टर सिगनल की लाईट (या दिन में आर्म) हो सकती है (जहाँ लगे हों) अथवा होम सिगनल आदि की बैक लाईट हो सकती है, जैसा कि जी.आर. 3.61/(2) (ख) में परिभाषित है। ऐसे मामले में, आमतौर पर वी.टी.ओ. को उस स्थान से 300-350 मीटर की दूरी पर लगाया जाता है, जहाँ से स्टेशन मास्टर द्वारा इसे देखा जाना है। जब कोहरे अथवा तेज आँधी के दौरान स्टेशन मास्टर को यह वी.टी.ओ. दिखाई नहीं देगा, तो यह माना जाएगा कि कोहरा शुरू हो गया है।
नोट :- स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमावली में परिभाषित विजिबिलिटी टेस्ट ऑब्जेक्ट स्टेशन के दोनों ओर, जहाँ डेटोनेटर लगाए जाने हैं, (जंक्शन स्टेशन पर दो से अधिक वीटीओ हो सकते हैं) होना चाहिए।
- (iii) बहु संकेत कलर लाईट सिगनल के लिए निर्धारित वी.टी.ओ :-
(क) मल्टीपुल आस्पेक्ट कलर लाईट सिगनल वाले स्टेशनों पर एक निर्धारित वी.टी.ओ. तय किए गए स्थान जहाँ स्टेशन मास्टर खड़े होंगे वहाँ से 180 मीटर की दूरी पर लगा रहेगा,
(ख) जब घना कोहरे के दौरान 180 मीटर या उससे अधिक दूरी से निर्धारित वी.टी.ओ. नहीं दिखता है तो स्टेशन मास्टर अपने विवेक का उपयोग जी.आ.र 3.61 (2) (क) के अनुसार नहीं करेगा बल्कि लोको पायलट को चेतावनी देने के लिए डेटोनेटर रखने की व्यवस्था करेगा जब तक कि इन अनुदेशों का अन्यथा उल्लेख न किया जाए।
नोट :- मल्टीपुल आस्पेक्ट कलर लाईट सिगनल क्षेत्र (उन स्टेशनों पर जो पटाखों को स्थापन के लिए चुना गये हैं) में एक फॉग सिगनल पोस्ट होनी चाहिए, जो तय किए गए स्थान से 180 मीटर दूर पर होगी, जहाँ सामान्यतः स्टेशन मास्टर निर्धारित वीटीओ को देखने के लिए खड़े होंगे।
- (iv) स्टेशन मास्टर को निर्धारित शर्तों के अंतर्गत लगाये गए वीटीओ (अथवा निर्धारित वीटीओ) के दिखाई न देने पर, वह निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :-
(क) जब कुहासा के कारण दृश्यता बाधित हो तो सुनिश्चित करें कि सेमाफोर सिगनलिंग खंड में रात के दौरान साथ ही साथ दिन के दौरान सिगनलों को प्रज्वलित कर दिये गये हैं और वी.टी.ओ. भी प्रज्वलित है।
(ख) गाड़ी को लाईन क्लियर देने से पहले वी.टी.ओ की दृश्यता जाँच करेगा।
(ग) निर्धारित वी.टी.ओ के दिखाई न देने पर निम्नानुसार कारवाई की जाएगी :-
(i) फॉग सिगनलमैन को डेटोनेटर रखने के लिए तैनात किया जाएगा जो पैरा (ड) (ii) में निर्धारित स्थितियों में प्रथम स्टॉप सिगनल सक 270 -280 मीटर की दूरी पर

डेटोनेटर लगाएगा ताकि आनेवाली गाड़ी के लोको पायलट को इस सिगनल के स्थान के बारे में अग्रिम तौर पर सूचित किया जा सके।

- (ii) इनमें से प्रत्येक फॉग सिगनलमैन जो 20 डेटोनेटर सिगनल या ऐसी कमतर संख्या के साथ विशेष अनुदेश के अन्तर्गत निर्धारित जैसा भी हो, उपलब्ध रहेगा।

फॉग सिगनलमैन रेल के उपर बीच में लेबल या ब्राण्ड को उपर की तरफ रखते हुए दो पटाखे लगाएगा जो कि रेल के उपरी कोरों के चारों ओर पत्तियों को घुमाकर रेल लाईन से प्रत्येक एक दूसरे से अलग 10 मीटर पर कसकर बांध दिया जायेगा जो कि इंजन के पहिये के नीचे फटने पर लोको पायलट को यथास्थिति स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल (आउटर/होम) से उसकी निकटता की चेतावनी मिलेगी, जैसा मामला हो।

- (iii) पटाखा सिगनल पर से प्रत्येक गाड़ी के गुजरने के पश्चात जिस प्रकार लाईन पर पटाखे लगाये गये ठीक उसी प्रकार पटाखा लगाने वाला व्यक्ति तुरंत उसी जगह पर दो नये पटाखे लगा देगा।

- (iv) जब कोई रेल कर्मचारी एक या अधिक पटाखों को लाईन पर लगा देता है, उसके बाद वह 45 मीटर की सुरक्षा परिधि के बाहर, आनेवाली गाड़ी या इंजन द्वारा धमाके से पटाखा या पटाखों के फटने से पहले ही, अवश्य अलग हो जाएगा। जहाँ तक परिस्थितियों के अनुसार संभव हो, वह चेतावनी देने के लिए उत्तरदायी होगा कि कोई भी व्यक्ति आस-पास में सुरक्षा परिधि से बाहर खड़ा रहे। 45 मीटर की सुरक्षा परिधि का पालन करते समय कर्मचारियों को चाहिए कि जहाँ तक संभव हो गाड़ी, इंजन या वाहन के पटाखों पर से गुजरते समय वे उसके पीछे की ओर रहें।

- (v) प्रत्येक प्रशिक्षित व्यक्ति को पटाखों के साथ भेजा जायेगा जो एक जलती हुई हाथ बत्ती भी लिए रहेगा। यदि पटाखा लगाने वाले को लाईन पर किसी प्रकार की बाधा जान पड़े तो जीआर 3.53 के अनुसार उसे जिस दिशा से गाड़ी आने की संभावना हो या आ रही हो उसे खतरे का हैंड सिगनल दिखलाना चाहिए। इकहरी लाईन सेक्शन पर स्टेशन से खुलकर जाने वाली गाड़ियों के चालकों को प्रतिनियुक्त कुहासा सिगनल मैन द्वारा 'आगे बढ़ो' (हरा) हैंड सिगनल जीआर 3.54 के अनुसार दिखायेगा।

- (vi) सहायक नियम-3.61 (घ) (iv) के अनुसार कार्रवाई करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर को जैसे ही आवश्यकता पड़े वैसे ही ऑफ ड्यूटी चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को ड्यूटी के लिए बुलायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर या तो बुलाये गये ऑफ ड्यूटी या ऑन ड्यूटी (उनमें जो प्रशिक्षित हो) व्यक्तियों को, स्टेशन सीमा के प्रत्येक छोरों/दोनों छोरों पर पटाखा सिगनल लगाने के लिए भेजेगा अथवा यदि सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) द्वारा इस काम के लिए नियुक्त प्रशिक्षित गैंगमैन उपलब्ध हो तो उसे भेजा जायेगा। परंतु हर स्थिति में कुहासा, या पटाखा सिगनल खंभों के लिए भेजे गये ये प्रशिक्षित व्यक्ति रेल के स्थायी कर्मचारी होंगे, न कि एवजी (सब्सिच्यूट) कर्मचारी।

- (vii) कुहासा या पटाखा सिगनल लगाये जाने की योग्यता वाले प्रत्येक स्टेशन जहाँ सामान्यतः कुहासा रहता है, वहाँ स्टेशन मास्टर कम से कम चार कुहासा सिगनल मैन का आश्वासन (असुअरेन्स) लेने की व्यवस्था करेगा। किसी स्टेशन पर आवश्यकतानुसार यह संख्या बढ़ाई जा सकती है। कर्मचारी जिनका आश्वासन

लिया जाएगा वे स्टेशन के ग्रुप 'डी' श्रेणी के स्थायी कर्मचारी होंगे। यदि किसी स्टेशन पर आवश्यक/वांछित संख्या में ऐसे कर्मचारी उपलब्ध नहीं हैं तो स्टेशन मास्टर संबंधित एस.एस.ई./एस.ई./जेई (रेलपथ) से कुहासा के दौरान पटाखा सिगनल लगाये जाने के लिए गैंगमैन उपलब्ध कराने हेतु लिखित रूप से मांग करेगा। रेल पथ सुपरवाइजर को ऐसा मांग प्राप्त होने पर वह अविलंब गैंगमैन को प्रतिनियुक्त करने की व्यवस्था करेगा ताकि गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव न पड़े। इस प्रकार की मांग एवं गैंगमैन की प्रतिनियुक्ति कुहासा के मौसम से पहले ही कर लिया जायेगा।

- (viii) ब्रांच लाईनों में या उन सेक्शनों पर जहाँ यातायात कम है, कुहासा या पटाखा सिगनल वाले को कुहासा सिगनल खंभे पर लगातार रहने के बजाय प्रत्येक गाड़ी के लिए पटाखा लगाने के लिए भेजा जा सकता है। ऐसी क्रियाविधि केवल विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत ही अपनायी जाए। ऐसी परिस्थिति में गाड़ी के लिए आगमन अनुमति (लाईन क्लियर) तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि कुहासा या पटाखा सिगनल लगाने वाले को पिछले स्टेशन से गाड़ी छूटने के समय से कम से कम 30 मिनट पहले न भेज दिया गया हो।
- (ix) स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उपयोग कर लिए गये पटाखों के बदले में नये पटाखों की आपूर्ति कर फिर से व्यक्तियों को भेज दिए गये हैं।
- (x) इस उद्देश्य से योग्यता रखने वाले स्टेशनों पर एक 'स्टेशन पटाखा रजिस्टर' रखा जायेगा, जिसमें ड्यूटी पर तैनात कुहासा सिगनल वालों के नाम, ड्यूटी का समय, पटाखों का स्टॉक, प्रत्येक कुहासा सिगनलमैन को दिये/भेजे गये पटाखों की संख्या, प्रत्येक गाड़ी का न० जिसके द्वारा डेटोनेटर फोड़ गये एवं उपयोग नहीं किये गये और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (जो पटाखें फटे न हों उनको सम्मिलित करते हुए) हर बार कुहासा सिगनलमैन के द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को वापस किये गये इत्यादि का ब्यौरा दर्ज रहेगा।
- (xi) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर कुहासा सिगनल लगाने के लिए नियुक्त सभी कर्मचारियों का हस्ताक्षर या अंगूठे का निशान 'स्टेशन पटाखा रजिस्टर' में इस बात की स्वीकृति के लिए लेगा कि वे गाड़ियों के लिए पटाखा सिगनल लगाने से संबंधित नियमों की जानकारी रखते हैं।
- (xii) कुहासा, आँधी या तूफान और धुंध के मौसम में एस.एस.ई., एस.ई./जेई (रेलपथ) या रेल पथ गैंगमैन लाईन की मरम्म्ती करते समय या अन्य कार्यों के किये जाने के कारण जब गाड़ी को सावधानी से चलाने की आवश्यकता हो, दोनों ओर प्रथम सतर्कता सिगनल से 270 मीटर पीछे (अर्थात् बाहर) पटाखे लगाने के लिए तुरंत स्थायी गैंगमैन नियुक्त करेगा और इस सम्बंध में जीआर 15.09 एवं संबंधित सहायक नियमों का पालन करेगा।
- (xiii) इंजीनियरिंग विभाग फॉग सिगनल मैन की व्यवस्था करने के लिए हर संभव प्रयास करेगा।
- (xiv) आने वाली गाड़ी को लाईन क्लियर देने के बाद नॉन-आईसोलेटेड लाइनों पर कोई शंटिंग नहीं की जाएगी।
- (xv) फॉग सिगनल पोस्ट केवल उन स्टेशनों पर बनाई जायेगी जैसा कि नीचे (ड) (ii) के नोट में वर्णित है।

- (xvi) जैसा कि जीआर 4.16 (1) (ख) में उल्लेख है, एक अनुमोदित डिजाईन का लाल टेल लैम्प जो लाल रोशनी प्रदर्शित करती हो, दिन और रात दोनों समय, कुहासा के मौसम में अंतिम वाहन पर अंतिम वाहन जाँच युक्ति बताने के लिए लगाया और प्रकाशित किया जाना चाहिए।
- (xvii) सेमाफोर सिगनल लगे क्षेत्र में कुहासा के दौरान सभी आई.बी.एच. को बंद करना चाहिए तथा कुहासा रहने की अवधि तक एक ब्लॉक सेक्शन में परिवर्तित कर देना चाहिए।
- (घ) जीआर 5.18 के अनुसार किए गए प्रावधानों का कड़ाई से अनुपालन किया जाएगा और जहाँ ये सब मौजूद हैं वहाँ स्टार्टर अथवा मध्यवर्ती स्टार्टर सिगनल से आगे तथा जिन स्टेशनों में इस क्षेत्र में ट्रेक सर्किट नहीं हैं उनके एडवांस स्टार्टर तक गाड़ी को नहीं बढ़ाया जाएगा।
- (ङ) डेटोनेटर लगाने की आवश्यकता :—
- (i) जहाँ डेटोनेटर लगाना आवश्यक न हो :—
निम्नलिखित स्थितियों में लोको पायलट को स्टॉप सिगनल के लोकेशन बताने के लिए डेटोनेटर लगाना आवश्यक नहीं है :—
- (क) उन खंडों पर, जहाँ विश्वसनीय फॉग सेफ डिवाइस मुहैया कराया गया है।
- (ख) जहाँ पर्याप्त पूर्व चेतावनी दी जाती है अर्थात् डबल डिस्टेंट सिगनल वाले स्टेशन।
- (ग) जहाँ स्टेशन सेक्शन में अधिकतम गति सीमा 15 किलोमीटर प्रति घंटा है उन स्टेशनों पर भी जहाँ पूर्व चेतावनी सिगनल नहीं है परंतु चेतावनी बोर्ड है।
- (घ) जिस सेक्शन की गति 50 किलोमीटर प्रति घंटा से भी कम है (परंतु 15 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक है) और स्टेशन का पहला सिगनल स्टॉप सिगनल नहीं है।
- (ङ) ऑटोमेटिक सिगनल क्षेत्र में।
- (च) गेट सिगनल।
- (छ) प्रस्थान सिगनल।
- (ज) रेलपथ/शिरोपरी उपस्कर/सिगनल के अनुरक्षण के कारण लगाए गए अस्थाई गति प्रतिबंध वाले स्थानों पर।
- (ii) जिन स्थानों पर डेटोनेटर लगाना आवश्यक है :—
डेटोनेटर, स्टेशनों के प्रथम स्टॉप सिगनल से 270 मीटर पहले लगाये जाएँ, इसका विवरण निम्नानुसार है :—
- (क) ए क्लास स्टेशन जहाँ वॉर्नर लगा हो —डेटोनेटर होम सिगनल से पहले लगाए जाने हैं, वॉर्नर से पहले नहीं।
- (ख) बी क्लास स्टेशन जहाँ लोअर क्वार्टेंट सिगनल है— वहाँ डेटोनेटर आउटर सिगनल से पहले लगाए जाएँगे।
- (ग) मन्टीपल आस्पेक्ट सिगनल क्षेत्र में, जहाँ केवल एक डिस्टेंट सिगनल है— वहाँ डेटोनेटर होम सिगनल से पहले लगाए जाएँगे।

नोट :- फॉग सिगनल पोस्ट केवल उन स्टेशनों पर लगे रहेंगे, जहाँ डेटोनेटर लगाने की आवश्यकता है। इसलिए, ऐसे पोस्ट को उपर्युक्त उल्लिखित स्थिति के आधार पर उपयुक्त रूप से शिफ्ट किया जाए।

(च) लोको पायलट द्वारा सावधानियाँ –

लोको पायलट कोहरे के दौरान गाड़ी की गति के संबंध में निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:-

- (i) कोहरा होने पर जब लोको पायलट को लगेगा कि कोहरे के कारण दृश्यता बाधित हो रही है तो वह गाड़ी को कंट्रोल करने वाली स्थिति में चलाएगा ताकि वह किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे, किसी भी स्थिति में गाड़ी की गति 75 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (ii) गेटमैन (जहाँ तैनात है) और सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार पर आने वाली गाड़ी के बारे में चेतावनी देने के लिए लोको पायलट लगातार सीटी बजाएगा।
- (iii) पूर्ण ब्लाक पद्धति में गाड़ी की गति 75 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, जैसा कि ऊपर मद संख्या (i) में बताया गया है।
- (iv) ऑटोमेटिक ब्लॉक क्षेत्र में गाड़ी की गति लोको पायलट के निर्णय के विवेकानुसार होगी जैसा कि ऊपर मद संख्या (i) में बताया गया है और गाड़ी की गति निम्नलिखित स्थितियों में भी नहीं बढ़ाई जाएगी :-
 - (क) सिगनल हरा होने पर ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद गाड़ी की गति 75 किलोमीटर प्रति घंटा से नहीं बढ़ाई जाएगी।
 - (ख) सिगनल डबल येलो (दो पीला) होने पर ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद गाड़ी की गति 30 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं बढ़ाई जाएगी।
 - (ग) येलो (पीला) सिगनल होने पर ऑटोमेटिक स्टॉप सिगनल पार करने के बाद लोको पायलट गाड़ी को प्रतिबंधित गति पर चलाएगा ताकि वह अगले स्टॉप सिगनल पर गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहे।

नोट :- (i) यदि रेल इंजनों में कोहरा संरक्षा उपकरण मौजूद न हो अथवा उपकरण मार्ग में ही काम करना बंद कर देता है तो उपर उल्लिखित 75 कि.मी.प्रति घंटा की अधिकतम गति को 60 कि.मी.प्रति घंटा अथवा इससे कम किया जाएगा, जो लोको पायलट के निर्णय पर निर्भर करेगा।

नोट :- (ii) जी आर 4.16 (1) (ख) के अंतर्गत अनुमोदित डिजाईन की फ्लैशिंग लाल रौशनी प्रदर्शित करती हुई टेल लैम्प दिन अथवा रात्रि के दौरान उपलब्ध होनी चाहिए, जो कोहरे के मौसम में अंतिम वाहन का संकेतक होगा और अंतिम वाहन पर यह बत्ती जलती रहेगी।

नोट :- (iii) प्रत्येक लोको पायलट के पास प्रत्येक स्टेशन के प्रथम स्टॉप सिगनल का लोकेशन किलोमीटर चार्ट कार्ड के रूप में अथवा वर्किंग टाईम टेबल में मुहैया कराया जाए।

नोट :- (iv) क्रू और गार्ड को "साईन ऑन" के दौरान मौजूदा कुहासा (फॉग) की स्थिति के बारे में सूचित किया जाए।

(5) स्टेशन पटाखा रजिस्टर का विवरण तथा कुहासा सिगनल वाला की ड्यूटी निम्न के अनुसार है:-

खण्ड (1)

सं०

स्टेशन पटाखा रजिस्टर स्टेशन पर.....

अनुदेश :-

1. इस रजिस्टर में निम्नलिखित भाग हैं :

भाग—I स्टेशन पर समय-समय पर नियुक्त किये जाने वाले कुहासा या पटाखा सिगनल वालों का विवरण।

भाग—II जब कभी पटाखे इस्तेमाल किये जायें या प्राप्त हों पटाखों (कुहासा सिगनल) की प्राप्ति और स्टेशन पर स्टॉक का विवरण भरा जायेगा।

भाग—III कुहासे की अवधि, ड्यूटी पर कुहासा या पटाखा सिगनल वालों और प्रयुक्त पटाखों का ब्यौरा।

भाग—IV डिपो, स्टेशन और इंजन शेड आदि में कुहासा या पटाखा सिगनल के जारी करने और उनकी जाँच का विवरण।

2. स्टेशन पर जैसे ही कोई व्यक्ति कुहासा या पटाखा सिगनल वाले के रूप में नियुक्त किया जाय अथवा उसके ड्यूटी पर भेजा जाय, स्टेशन मास्टर को स्वयं इस बात की तसल्ली कर लेनी चाहिए कि वह व्यक्ति कुहासे के मौसम में पटाखा (कुहासा सिगनल) लगाने के नियमों से पूर्ण रूप से परिचित है और उन्हें समझता है। आश्वासन के लिए स्टेशन मास्टर को इस रजिस्टर के भाग (1) के उपयुक्त खाने में उसके हस्ताक्षर या अंगूठा का निशान ले लेना चाहिए।

3. स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली कर लेगा कि इस रजिस्टर में दी जाने वाली सूचनायें हर प्रकार से ठीक और अद्यतन हैं।

4. यातायात-निरीक्षक जब-जब स्टेशन पर आये, प्रत्येक बार रजिस्टर की तथा हस्तगत पटाखों के स्टॉक की जाँच करेगा और इस जाँच की पुष्टि स्वरूप अपना लघु-हस्ताक्षर, दिनांक के साथ, करेगा।

खण्ड (2)

आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को सिगनल की स्थिति का संकेत देने के लिए स्टेशनों पर कुहासा या पटाखा सिगनलों की सप्लाई तथा उपयोग के लिए अनुदेश

1. भर्ती : कुहासा या पटाखा सिगनल मैनों की भर्ती, स्टेशन पर नियुक्त यातायात विभाग के कर्मचारियों तथा इंजीनियरिंग विभाग के गैंगमैनों में से की जायेगी। परन्तु किसी भी परिस्थिति में ऐसे कर्मचारी एवजी पर नहीं लगाये जायेंगे बल्कि स्थायी कर्मचारी ही होंगे।

2. सहायता : कुहासा होने वाले क्षेत्र के स्टेशनों पर जब कुहासा या पटाखा सिगनल मैन बीमारी या अधिकृत अवकाश की वजह से, अनुपस्थित हों तो उनके स्थान पर काम करने वाले सहायता कर्मचारियों का प्रबन्ध मण्डल परिचालन प्रबंधक/मंडल संरक्षा अधिकारी करेगा।

3. सप्लाई तथा इस्तेमाल का तरीका :

- (i) कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे पर भेजते समय प्रत्येक कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को 20 पटाखे दिये जायेंगे। स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली कर लेगा कि प्रयुक्त (इस्तेमाल किये गये) पटाखों (कुहासा सिगनल) के बदले आवश्यकतानुसार दूसरे नये पटाखे (कुहासा सिगनल) इन कर्मचारियों के पास भेजे जाते हैं
 - (ii) प्रत्येक स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल के पीछे बनाये गये प्रत्येक कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे पर एक कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को भेजना चाहिए।
 - (iii) कुहासा सिगनल खम्भे के पास पहुँचकर प्रत्येक कुहासा सिगनल मैन लाइन पर तुरन्त एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर दो पटाखा लगा देगा। एक पटाखा कुहासा सिगनल खम्भे के सामने वाली रेल पर तथा दूसरा 10 मीटर की दूरी पर उसके आगे आने वाली गाड़ी की दिशा में लगा देगा।
 - (iv) तत्पश्चात् उस कर्मचारी को कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे से 45 मीटर की दूरी पर पीछे की ओर खड़े रहना चाहिए।
 - (v) कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को कौबिनमैन या स्टेशन मास्टर को सूचना देने के लिए जाने के अतिरिक्त, अपना स्थान तब तक नहीं छोड़ना चाहिए जब तक कि उनकी जगह पर दूसरा प्रशिक्षित पटाखा सिगनल मैन ड्यूटी पर न आ जाय।
 - (vi) ड्यूटी के समय, कुहासा या पटाखा सिगनल खम्भे पर नियुक्त कुहासा या पटाखा सिगनलमैन को सोना वर्जित है। उसे इस बात का एहसास होना चाहिए कि उसकी जागरूकता और कर्तव्य परायणता पर बहुत से व्यक्तियों का जीवन निर्भर है।
 - (vii) जिस समय कुहासा सिगनल मैन अपनी ड्यूटी से छूटने वाला हो, उस समय यदि कोई गाड़ी आ रही हो तो दोनों कर्मचारी लाइन पर पहले से लगाए गए पटाखों पर से गाड़ी को पास होने देंगे। जैसे ही गाड़ी चली जाए या यदि कोई गाड़ी न हो तो जो कुहासा सिगनल मैन ड्यूटी से भारमुक्त हो रहा हो, वह दोनों लगाए गए पटाखों को, बिना इस्तेमाल किए गए पटाखों के साथ और इस्तेमाल किए गए पटाखों के खोलों को लेकर स्टेशन वापस चला आएगा। काम पर आने वाला दूसरा कुहासा सिगनलमैन दो नए पटाखों को पैरा (iii) में दिए गए अनुदेश के अनुसार लाइन पर लगा देगा।
4. ब्राँच लाइन के लिए छूट : ब्राँच लाइन या जिन सेक्शनों में यातायात कम हो, ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर 'विशेष अनुदेशों' के अन्तर्गत, प्रत्येक गाड़ी के आने के समय कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को पटाखा या कुहासा सिगनल खम्भे पर भेज सकता है। ऐसी क्रियाविधि का अनुसरण तभी किया जायेगा जब कि यह स्टेशन संचालन नियमों में निर्दिष्ट हो।
5. पटाखा लगाने की विधि : पटाखे के लेबल या छाप को उपर की ओर करके लाइन के उपर रख दिया जायेगा और उसकी पत्तियों को मोड़कर लाइन के शीर्ष भाग के गिर्द जमा दिया जायेगा।
6. मिश्रित गेज पर पटाखे (कुहासा) सिगनल रखना : जहाँ इन नियमों के अन्तर्गत मिश्रित (गेज) पर पटाखों का लगाना आवश्यक हो, तो पटाखे हर गेज की एक पटरी पर या उस पटरी पर जो दोनों में उभयनिष्ठ है, लगाये जायेंगे। उदाहरण—

(क) जहाँ एक पटरी दोनों गेजों में उभयनिष्ठ हो—

क.....(10 मीटर).....क

(1)

(2)

(3)

(1) बड़ी और मीटर दोनों गेज की उभयनिष्ठ पटरी।

(2) मीटर लाइन की पटरी।

(3) बड़ी लाइन की दूसरी पटरी।

(ख) जहाँ पर कोई पटरी दोनों गेजों में उभयनिष्ठ न हो—

(1) क.....(10 मीटर).....क

(2) ख.....(10 मीटर).....ख

(3)

(4)

(1) और (4) दो ब्रॉड गेज की रेल

(2) और (3) दो मीटर गेज की रेल

(ग) (क) के मामले में पटाखा (कुहासा) सिगनल क.....क पर लगाये जायेंगे।

नोट :— पटाखा (कुहासा) सिगनल को सदा दोनों लाइनों (गेज) के उभयनिष्ठ पटरी पर लगाना चाहिए चाहे वह पटाखा सिगनल खम्भे के निकट हो या न हो।

(घ) (ख) के मामले में पटाखा सिगनल क.....क और ख.....ख पर लगाये जायेंगे।

7. पटाखा (कुहासा) सिगनल का नवीकरण : दोहरी और इकहरी लाइन दोनों पर प्रत्येक गाड़ी के लिए पटरियों पर पटाखा (कुहासा) सिगनल लगाये जायेंगे और गाड़ी के उनके ऊपर से गुजर जाने के बाद उनकी जगह हर बार नये पटाखे लगाये जायेंगे।

8. हैंड सिगनल :

(i) कुहासा, आँधी या तूफान के मौसम में लाइन पर कुहासा या पटाखा सिगनल मैन सदा जलती हुई हाथ बत्ती लिए रहेगा।

(ii) यदि कुहासा या पटाखा सिगनल मैन को किसी बाधा के बारे में जानकारी हो तो उसे आने वाली गाड़ी को खतरे का हैंड सिगनल दिखलाना चाहिए। किसी अन्य परिस्थिति में उसे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को हैंड सिगनल नहीं देना चाहिए, परन्तु इकहरी लाइन सेक्शन में स्टेशन से छूटने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' (हरा) हैंड सिगनल देगा।

9. नियमों की स्वीकृति : स्टेशन मास्टर कुहासा सिगनल मैन का अंगूठे का निशान या हस्ताक्षर स्टेशन पटाखा रजिस्टर में इस बात के लिए अवश्य लेगा कि वे कुहासा सिगनलिंग सम्बन्धी नियमों को जानते हैं और उन्हें समझते हैं।

10. पटाखा (कुहासा) सिगनल और विस्फोटित खोलों का रिकार्ड :

- (i) ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर इस बात की तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होगा कि कुहासा या पटाखा सिगनल मैन्, पटाखा सिगनल खम्भे पर जाने से पहले उन्हें इशू किये गये पटाखों की गिनती कर लेते हैं। यह संख्या 'स्टेशन पटाखा रजिस्टर' में अनुलग्नक-1 के फार्म में स्टेशन मास्टर द्वारा लिख दी जायेगी तथा उस कर्मचारी के और स्टेशन मास्टर के संयुक्त हस्ताक्षर इस रजिस्टर में होंगे।
 - (ii) जैसे ही प्रत्येक गाड़ी लगाये गये पटाखों से गुजर जाय, पटाखे वाला, अपना कार्य समाप्त होने पर विस्फोटित खोलों को (या जो पटाखे विस्फोटित न हुए हों उनको भी) एकत्रित कर लेगा। जब वह वापस बुलाया जाय या मौसम साफ हो जाय तो वापस आते समय सभी प्रयुक्त और अप्रयुक्त पटाखे लेकर स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा। स्टेशन मास्टर इनको स्टेशन पटाखा रजिस्टर में दर्ज करेगा तथा स्टेशन मास्टर और कुहासा या पटाखा सिगनल मैन् दोनों इस पर हस्ताक्षर करेंगे। यदि कुहासा या पटाखा सिगनल मैन् अशिक्षित हो तो स्टेशन मास्टर उसके अंगूठे का निशान लेगा।
11. घने कुहासा के मौसम या धूल भरी आँधी के कारण खराब दृश्यता के दौरान कुहासा सिगनल मैन् के कर्तव्य:—
- 1.01 कुहासा सिगनल खम्भे पर जाने से पहले देखें कि आपको 20 कुहासा सिगनल दिए गए हैं।
 - 1.02 कुहासा सिगनल खम्भे पर पहुँचने पर आप तुरन्त दो पटाखा एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर रखकर स्थिर करें। एक पटाखा कुहासा सिगनल खम्भे के सामने रेल पर रखे तथा दूसरा उसके 10 मीटर आगे उसी रेल पर लगाएँ।
 - 1.03 तत्पश्चात आप कुहासा सिगनल खम्भे से 45 मीटर की दूरी पर पीछे की ओर खड़ा रहें।
 - 1.04 एक गाड़ी के पास होने के तुरन्त बाद आपको पहले से लगाए गए दो के बदले दो नया कुहासा सिगनल लगा देना चाहिए तथा जिसपर से गाड़ी गुजरी है इन खोलों को संग्रह कर लें।
 - 1.05 आप अपने खम्भे से तब तक न हटे जब तक दूसरे प्रशिक्षित कुहासा सिगनल मैन् के द्वारा भारमुक्त न हो जाएँ
 - 1.06 कुहासा सिगनल खम्भे पर ड्यूटी के समय कभी न सोएँ। आपको इस बात का एहसास होना चाहिए कि आपकी जागरूकता और कर्तव्य परायणता पर बहुत से व्यक्तियों का जीवन निर्भर है।
 - 1.07 यदि आपके एवजी (रिलीफ) के पहुँचने के समय कोई गाड़ी आ रही है, आप तब तक इन्तजार करें जब तक आप अपने रिलीफ को चार्ज सौंप देने से पहले गाड़ी पास न करा दें।
 - 1.08 कुहासा या तूफानी मौसम या धूल भरी आँधी में आप हमेशा प्रकाशित हाथ सिगनल बत्ती अपने साथ रखें।
 - 1.09 यदि आप लाइन पर कोई अवरोध देखे तो आप अवश्य ही किसी भी आने वाली गाड़ी को खतरे का हाथ सिगनल प्रदर्शित करें। किसी भी अन्य परिस्थिति में आप आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं करेंगे लेकिन इकहरी लाइन खण्ड पर स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ी को "आगे बढ़ो" (हरा) हाथ सिगनल प्रदर्शित करेंगे।
 - 1.10 कुहासा सिगनल खम्भे पर जाने से पहले दिये गए कुहासा सिगनल को आपको गिनती कर लेना चाहिए। जब आप भारमुक्त हो तो सभी प्रयोग में नहीं लाए गए कुहासा सिगनल तथा जो विस्फोट हुए हैं उनके खोलों (जो विस्फोट नहीं हुए हैं उनके खोलों को भी न छोड़ें) को आपको वापस लाना चाहिए तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर को सौंप देना चाहिए। भारमुक्त होते समय जो अन्तिम दो कुहासा सिगनल लाइन पर रखे गए थे उन्हें भी उठाना याद रखें।

पूर्व मध्य रेल

कार्यरत स्टेशन मास्टर तथा आप दोनों, लिए गए कुहासा सिगनलों की संख्या तथा कुहासा सिगनल खम्भे से वापस लिए गए कुहासा सिगनलों की संख्या के लिए स्टेशन पटाखा रजिस्टर में हस्ताक्षर (या अपने अंगूठे का निशान) करेंगे।

- 1.11 जहाँ बी.जी. (बड़ी लाईन) और एम.जी. (छोटी लाईन) रेल मिश्रित है वहाँ प्रत्येक गेज के एक रेल पर या जो रेल उभयनिष्ठ है उस पर कुहासा सिगनल लगाया जाएगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर आपको समझाएँगे कि जहाँ गेज मिश्रित है वहाँ कुहासा सिगनल को कैसे लगाया जाएगा।

भाग – I

अनुलग्नक –1

पटाखा लगाने वाले व्यक्ति की नियुक्ति

.....रेलवे

स्टेशन.....पर

स्टेशन पर काम करने की अवधि		पटाखा लगाने वाले का नाम	पटाखा लगाने वाले का स्थायी पद	पटाखा लगाने वाले का आश्वासन (एश्योरेंस)	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर द्वारा पटाखा लगाने वाले व्यक्ति के कार्य संबंधी जाँच की तारीख	पटाखा लगाने वाले का हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
से	तक							

भाग – II

पटाखा (कुहासा) सिगनलों का स्टॉक

.....रेलवे

तारीख	पटाखों का प्रारम्भिक शेष	स्टॉक की प्राप्ति	प्राप्ति का विवरण	दिन के दौरान प्रयुक्त स्टॉक	हस्तगत पटाखों का अन्तिम शेष	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

भाग – III

.....रेलवे

.....स्टेशन

तारीख	कुहरे की अवधि				ड्यूटी पर तैनात पटाखा लगाने वाले का नाम	पटाखा लगाने वाले को भेजने का समय		दिये गये पटाखों की संख्या		पटाखा लगाने वाले का अंगूठा निशान या हस्ताक्षर	ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	गाड़ी जिसके लिए उपयोग किए गये	
	प्रारम्भ होने और कन्ट्रोल को सूचना देने का समय		समाप्त होने और कन्ट्रोल को सूचना देने का समय										
	घं०	मि०	घं०	मि०		घं०	मि०	पटाखा लगाने वाले को	नवीनीकरण के लिए भेजा गया				संख्या
1	2		3		4	5		6	7		8	9	10

भाग - IV

3.62 अवरोध होने पर पटाखे लगाना :-

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

- [82]

3.63 लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना :—

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

3.64 पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना :—

- (1) (क) सभी स्टेशन मास्टर, गार्ड, लोको पायलट, गैंगमेट, फाटकवाले और अन्य सभी रेल सेवक, जिन्हें रेल प्रशासन ने यह कार्य सौंपा है, अपने पास पटाखों का स्टॉक रखेंगे।
- (ख) रेल प्रशासन ऐसे पटाखों के प्रदान, नवीकरण, आवधिक परीक्षा तथा निरापद अभिरक्षा के लिए और साथ ही यह सुनिश्चित करने के लिये भी जिम्मेदार होगा कि इन पटाखों का प्रयोग ठीक प्रकार से समझ लिया गया है।
- (2) पटाखों के प्रयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को उनके प्रयोग का सही ज्ञान होना चाहिए और वह उन्हें तुरन्त प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।
- (3) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) में काम करने वाले रेल सेवक, जो पटाखों के प्रयोग से संबंधित हैं, पटाखों का सही प्रयोग करना जानते हैं।

स.नि. 3.64 :

- (1) (i) 10 पटाखों से युक्त एक केस ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड, फुट प्लेट पर प्रत्येक लोको पायलट, प्रत्येक रेलपथ गैंगमेट, प्रत्येक फाटकवाला, प्रत्येक पुल गार्ड, प्रत्येक कटिंग गार्ड, प्रत्येक पेट्रोल मैन और प्रत्येक पुश ट्रॉली, मोटर ट्रॉली तथा लॉरी के उपस्कर में शामिल होगा। फिर भी प्रत्येक चाभीवाले को ड्यूटी के समय केवल 10 पटाखों वाले केस को अपने निजी उपस्कर में रखने की आवश्यकता है।
 - (ii) स्टेशनों पर पटाखों के स्टॉक की संख्या तथा न्यूनतम स्टॉक की संख्या जिससे कम किसी भी हालत में न हो मण्डल रेल प्रबन्धक द्वारा निर्धारित की जायेगी।
 - (iii) प्रत्येक अनुभाग अभियन्ता (रेल पथ) एवं रनिंग शेड में स्टॉक में पटाखों की संख्या जो रखनी है तथा स्टॉक में न्यूनतम पटाखों की संख्या, जिससे कम किसी भी हालत में न हो, मंडल रेल प्रबन्धक या मंडल इंजीनियर्स, मंडल यान्त्रिक इंजीनियर, मंडल विद्युत इंजीनियर (टी. आर. एस.) एवं मंडल परिचालन प्रबन्धक द्वारा निर्धारित किया जायेगा।
 - (iv) स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड लोको फोरमैन एवं अनुभाग अभियन्ता (रेल पथ) इस बात के लिए जिम्मेवार होंगे कि स्टॉक में पटाखों की संख्या न्यूनतम निर्धारित संख्या से कम न होने पाए।
- (2) पटाखों की आपूर्ति (सप्लाई) —
- (i) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर स्थित गार्ड और अपने अधीन काम करने वाले गेटमैन को पटाखों की सप्लाई करेगा।
 - (ii) गैंगमेट, चाभीवाले, गेटमैन (इंजीनियरिंग), पुल रक्षक, कटाव रक्षक और पेट्रोलमैन को एस.ई. (रेलपथ) पटाखे सप्लाई करेगा।
 - (iii) रनिंग शेड/लोको फोरमैन लोको पायलटों को पटाखे सप्लाई करेंगे।

- (iv) ट्रॉली, मोपेड ट्रॉली / साइकिल ट्रॉली / मोटर ट्रॉली, लॉरी इत्यादि को उपयोग में लाने वाले व्यक्ति पटाखों का प्रबन्ध सुविधानुसार या तो सीधे मण्डल रेल प्रबन्धक हेडक्वार्टर के स्टेशन मास्टर, एस.ई.(रेलपथ) या रनिंग शेड / लोको फोरमैन से करेंगे।

(3) पटाखों का संग्रह स्थान –

- (i) पटाखों की सावधानी से संभाल होनी चाहिए क्योंकि इसमें लापरवाही से उनके फट जाने की संभावना रहती है।
- (ii) पटाखों को विशेष रूप से सप्लाई किये हुए डिब्बों में सूखे स्थान पर रखा जाएगा और ईंट की दीवाल, नम लकड़ी, चूने की क्लोराइड या अन्य कीटाणु नाशक पदार्थों के स्पर्श से बचाकर तथा नमी, भाप या अन्य वाष्प आदि से अलग रखा जायेगा।
- (iii) प्रत्येक डिब्बे के लेबुल पर निर्माण का वर्ष और महीना दिखाया जाता है तथा यह पटाखों पर भी मुद्रांकित होता है। इनका उपयोग उन पर अंकित निर्माण-काल के क्रम में होना चाहिए और सबसे पुराने पटाखों का उपयोग सबसे पहले हो। तत्परता से निकालने की सुविधा के लिए उन्हें इसी क्रम में रखना चाहिए।

(4) पटाखों का उपयोग –

- (i) उपयोग के लिए पटाखों की लाइन के ऊपरी भाग के बीच में उनके लेबिल या छाप को ऊपर रखकर उनकी पत्तियों को मोड़कर रेल के ऊपरी सिरे पर फंसा कर मजबूती के साथ लगाया जायेगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड / लोको फोरमैन, एस.ई. / रेल-पथ इस बात की तसल्ली कर लेने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन कर्मचारियों को दिये गये पटाखों की जाँच निर्धारित नियमों के अनुसार की जाती है और कर्मचारी यह जानते हैं कि उनका उपयोग कब और कैसे किया जाना है। स्टेशन सीमा के अन्दर गेटमैन के पटाखों की जाँच के लिए स्टेशन मास्टर या सेक्शन के यातायात निरीक्षक उत्तरदायी होंगे। निरीक्षण अधिकारी एवं वरिष्ठ कर्मचारी तीन महीने में एक बार पटाखों का उपयोग करने वाले कर्मचारियों के पटाखे संबंधी ज्ञान की जाँच करेंगे।
- (iii) प्रत्येक स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड / लोको फोरमैन और एस.ई.(रेल पथ) अपने पास कर्मचारियों को दिये गये पटाखों की प्राप्ति, उपयोग और जाँच का एक रजिस्टर रखेंगे।

(5) पटाखों की जाँच (टेस्टिंग) –

- (i) गार्ड, लोको पायलट, कुहासा सिगनल मैन या अन्य कर्मचारियों को देने के लिए जिन स्टेशनों, इंजन शेड आदि में पटाखों का स्टॉक रखा जाता है वहाँ स्टेशन मास्टर, रनिंग शेड / लोको फोरमैन एस.ई. / रेल पथ या ऐसे स्टॉक के इन्चार्ज अन्य रेल कर्मचारी इस बात के लिए जिम्मेदार होंगे कि दिए गए प्रत्येक डिब्बे में से कम से कम एक पटाखे की जाँच कर ली गयी है। प्रत्येक डिब्बे की कमी की पूर्ति अन्य डिब्बे के पटाखों से की जायेगी जिसमें से एक पटाखे की जाँच की जा चुकी है।
- (ii) यातायात निरीक्षक, स्टेशन मास्टर, रनिंगशेड / लोको फोरमैन और एस.ई. / रेलपथ इस बात की तसल्ली करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों के पास रहने वाले पटाखों की जाँच 12 महीने में एक बार की जाती है।

- (6) स.नि. 3.64 (6) वर्ष 2010 एवं उसके बाद निर्मित पटाखों की 'शेल्फ अवधि' निर्माण के वर्ष से पाँच वर्ष होगी। हालांकि इसे आगे अधिकतम तीन और अधिक वर्षों के लिए बढ़ाया जा सकता है बशर्ते कि

5 वर्षों से अधिक पुराने पटाखे प्रभावी हों। इस उद्देश्य के लिए पाँचवें वर्ष के अन्त में प्रत्येक बैच/लॉट से दो पटाखे की जाँच की जानी चाहिए और यदि इन जाँचों का नतीजा (रिजल्ट) संतोषजनक है, तब उसे बैच के पटाखों की अवधि एक और अधिक वर्ष के लिए बढ़ा देना चाहिए, इसके बीतने पर प्रत्येक वर्ष उस विशेष बैच/लॉट के पटाखों की अवधि निर्माण वर्ष से अधिकतम 8 वर्षों तक बढ़ाने के लिए इसी प्रकार की जाँच की जानी चाहिए।

07 या 05 वर्ष (जैसा कि मामला हो) के सामान्य अवधि के पश्चात् जो पटाखे प्रभावी हो इनके बीच मेन लाईन एवं ब्रांच लाईन में उपयोग के लिए कोई भेद किए जाने की आवश्यकता नहीं है ना ही इन्हें ब्रांच लाईनों के लिए स्थानांतरित किया जाएगा, सामान्य शेल्फ अवधि समाप्त हो जाने पर, इनके निर्माण वर्ष का ख्याल रखे बिना बढ़ाई गई अवधि के दौरान इनका उपयोग मेन लाईन एवं ब्रांच लाईन के लिए तब तक जारी रखा जा सकता है जब तक कि बढ़ाई गयी अवधि पूरी नहीं हो जाती है।

- (i) जिन पटाखों पर जंग लग गया हो या उपयोग में लाये जाने पर या जाँच करने के समय जो पटाखे धमाके के साथ नहीं फटे या जो किसी प्रकार भी असंतोषजनक पाये जाएँ, उनको बदलने के लिए ईशू करने वाले अधिकारी के पास भेज देना चाहिए।
- (ii) बक्से के पटाखों की जाँच करते समय निर्माण तिथि के अनुसार सबसे पुराने पटाखों का उपयोग करना चाहिए।
- (iii) पटाखों की जाँच 8 से 12 कि.मी.प्र.घं. की गति से चलते हुए खाली माल डब्बे के नीचे होगी। खाली माल डब्बा को लोकोमोटिव के द्वारा चालित किया जाएगा। यातायात निरीक्षक, एस.ई. (रेल पथ), परिवहन निरीक्षक (पावर) तथा रनिंग शेड/लोको फोरमैन से नीचे पद के अधिकारी द्वारा जाँच नहीं की जाएगी। फिर भी गार्ड मुख्यालय वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर अपने चार्ज के पटाखों तथा उनके द्वारा जारी किए गए पटाखों की जाँच करने के लिए अधिकृत है। यह सुनिश्चित करते हुए कि जाँच भीड़ वाले इलाके में या समपार के पास न हो इसे अवश्य ही ध्यान में रखना चाहिए जहाँ पटाखे के टुकड़ों से कोई घायल हो सकता है।
- (iv) जिस समय पटाखों की जाँच हो रही हो उस समय इंजन लोको पायलट दल के अतिरिक्त किसी भी अन्य व्यक्ति को 45 मीटर की परिधि में नहीं रहने दिया जायेगा। जिस समय इंजन पटाखों से गुजर रहा हो तो उस समय इंजन लोको पायलट दल भी कोष्ठ के एकदम अन्दर रहेंगे। जाँच प्रारम्भ करने के पहले जाँचकर्ता इस बात की तसल्ली कर लेने के लिए जिम्मेदार होगा कि जाँच समाप्त होने तक 45 मीटर की परिधि में किसी को न आने देने के लिए उचित संख्या में व्यक्ति नियुक्त कर दिये गये हैं।
- (v) उपरोक्त उप-नियम (iv) में निर्धारित 45 मीटर सुरक्षा परिधि को दृष्टिगत रखते हुए कर्मचारियों को चाहिए कि पटाखों से गुजरने वाले इंजन या वाहन या माल डिब्बों के पीछे की ओर जहाँ तक सम्भव हो, अधिकतम दूरी पर खड़े हो क्योंकि ऐसा पाया गया है कि पटाखों के टुकड़े, फटने के समय पीछे की ओर नहीं जाते हैं।
- (vi) जाँच किए गए पटाखों की संख्या तथा उनकी जाँच के परिणाम का रेकॉर्ड, स्टेशन पटाखा रजिस्टर में या इस कार्य के लिए जाँच स्थल पर रखे गए रजिस्टर में इन्द्राज किया जायेगा।
- (vii) पटाखों की जाँच करने के बाद जाँच करने वाले अधिकारी द्वारा उसके परिणाम के बारे में उन्हें पटाखा जारी करने वाले अधिकारी को सूचित किया जाएगा।

(7) पटाखे रखने वाले कर्मचारियों को दुरुपयोग नहीं करना चाहिए।

(8) गतायु पटाखों को निम्न में से किसी एक विधि द्वारा विनष्ट कर दिया जाएगा—

- (i) लाइट खनिज तेल से इन्हें 48 घंटे के लिए तर करके, उन्हें एक-एक करके विशेष सावधानी के साथ आग में फेंक कर।
- (ii) भट्ठी (इनसिनरेटर) में उन्हें जला कर।
- (iii) शॉटिंग संचालन के समय वैगनों के नीचे विस्फोट करके।
- (iv) गहरे समुद्र में उन्हें फेंककर।

गतायु पटाखों को विनष्ट करने की व्यवस्था ऐसे रेल कर्मचारी जो कम से कम राजपत्रित अधिकारी हो, तथा किसी भी मामले में वरीष्ठ पर्यवेक्षक के स्तर से कम का न हो, के उपस्थिति में की जाएगी। विनष्ट करने के दौरान उसे सुनिश्चित करना चाहिए कि पटाखों के टुकड़ों से कोई घायल न हो तथा सम्पत्ति को क्षति न हो इसके लिए आवश्यक सभी उपाए किए जाएँ।

छ— महताबी (फ्लेयर) सिगनल

3.65 आने वाली गाड़ी को खतरे की चेतावनी देने वाले सिगनल :— किसी अवरोध के होने पर आपने वाली किसी गाड़ी को चेतावनी देने के लिए रात्रि में लाल क्षणदीपित हस्त सिगनल लैम्प या दिन के दौरान एक लाल झंडी का उपयोग किया जायेगा।

3.66 चेतावनी सिगनलों का प्रयोग :— यदि किसी ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध के कारण लाईन को संरक्षित करने की आवश्यकता है और जब रेल सेवक पटाखा रखने के लिए जा रहा है तो नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित सिगनल का उपयोग किया जा सकेगा।

3.67 चेतावनी सिगनल की जानकारी और उनको पास रखना :—

- (1) (क) सभी संबंधित रेल सेवक जिन्हें रेल प्रशासन द्वारा यह दायित्व सौंपा गया है, नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित ऐसे सिगनल का स्टॉक अपने पास रखेगा ;
- (ख) रेल प्रशासन, नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित ऐसे सिगनलों का प्रदाय, नवीकरण और उनकी सुरक्षित अभिरक्षा के लिए तथा यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि इन सिगनलों का उपयोग उचित रूप से समझ लिया गया है;
- (ग) रेल प्रशासन, नियम 3.65 के अधीन विशेष अनुदेश द्वारा विहित ऐसा सिगनल दोहरी या बहु लाईन, घाट, उपनगरीय या स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों पर कार्य करने वाले गार्ड, लोको पायलट, पेट्रोलमैन, गेटमैन को प्रदाय करेगा।
- (2) प्रत्येक रेल सेवक नियम 3.65 के अधिन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित सिगनलों के उपयोग से संबंधित सही ज्ञान रखेगा और वह उन्हें तुरंत प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।
- (3) प्रत्येक रेल सेवक देखेगा कि उसके प्रभार में काम करने वाले रेल सेवक जो नियम 3.65 के अधिन विशेष अनुदेशों द्वारा यथा—विहित चेतावनी सिगनलों के प्रयोग से संबंधित हैं, सिगनलों का सही प्रयोग करना जानते हैं।

स. नि. 3.67 :

- (1) जब भी लोको पायलटों, मोटरमैनो, गार्डों, गेटमैनो एवं पेट्रॉलमैनो को विशिष्ट वर्णन (स्पेसिफिकेशन) के तहत एल.ई.डी. युक्त हैन्ड सिगनल लैम्प दिए गये हैं, तो महताबी/फ्यूजी सिगनल का प्रयोग किया जाना आवश्यक नहीं है।

जिन गेटमैनो/पेट्रॉलमैनो को बैट्री परिचालित फ्लैशिंग हैन्ड सिगनल लैम्प दिए गये हैं तो वे अपने साथ बैट्री का एक सेट अलग से भी रखेंगे।

- (2) सामान्य नियम 3.67 (1) (क), (ख), (ग) में वर्णित रेल प्रशासन में मंडल रेल प्रबंधक या इसके लिए अधिकृत किये गये पदाधिकारी होंगे।

ज-खराब हुए स्थावर सिगनल और काँटे

3.68 सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के साधारण कर्तव्य :—

- (1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है, वैसे ही वह—
 - (क) सिगनल को यदि वह पहले से ही 'ऑन' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'ऑन स्थिति' में करने की व्यवस्था करेगा।
 - (ख) सक्षम रेल सेवकों को अपेक्षित हैंड सिगनल और पटाखों के साथ खराब सिगनल के नीचे तब तक सिगनल देते रहने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसका इस बावत समाधान नहीं हो जाता कि खराब सिगनल पूर्ण रूप से चालू हालत में हो गया है।
 - (ग) खराब सिगनलों से होकर गुजरने वाली गाड़ियों के संचलन के लिए अपेक्षित रूप में नियम 3.69 और 3.70 के अनुसार कार्यवाही करेगा, तथा
 - (घ) इस घटना की सूचना, सिगनलों की देखभाल के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और यदि सेक्शन नियंत्रित है तो नियंत्रक को भी देगा।
- (2) यदि किसी स्टेशन मास्टर को लोको पायलट, गार्ड या किसी अन्य रेल सेवक से किसी दूसरे स्टेशन के सिगनल में खराबी होने की सूचना मिलती है तो वह इस तथ्य की सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को और यदि सेक्शन नियंत्रित सेक्शन है तो नियंत्रक को भी, तुरन्त देगा।
- (3) यदि केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) क्षेत्रों में स्थित स्टेशनों पर सिगनल खराब हो जाते हैं तो ऐसी खराबी का पता लगने पर केन्द्रीय यातायात नियंत्रक परिचालक सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर), विशेष अनुदेशों के अनुसार, कार्रवाई करेगा।

स. नि. 3.68 :

- (1) (i) यदि कोई सिगनल जिसे 'ऑफ' किया जा चुका है, वापस 'ऑन' स्थिति में नहीं होता है जब सम्बन्धित लीवर वापस किया जाता है तो तार को वियोजित करके अथवा उपलब्ध किसी दूसरे साधन द्वारा इसे वापस 'ऑन' स्थिति में किया जाएगा, इस बीच में किसी आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को हाथ एवं पटाखा सिगनल द्वारा रोका जाएगा तथा यदि रात है तो सिगनल की हरी बत्ती बुझा दी जाएगी।
- (ii) साधारण नियम 3.68 के अनुसार व्यक्ति जिसे हाथ सिगनल के साथ भेजा गया है, उसे आवश्यकतानुसार फॉर्म टी/369 (3बी) भी उपलब्ध कराया जाएगा जिसे वे लोको पायलट को सौंपेंगे।

- (iii) अन्तर्पाशित स्टेशन पर सम्मुख काँटो पर से गाड़ी के संचलन को शासित करने वाला सिगनल यदि 'ऑफ' नहीं किया जा सकता तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर या केबिनमैन काँटो का निरीक्षण इस दृष्टि से करेगा कि कहीं खराबी रोड़ा या अन्य अवरोध की वजह से तो नहीं है जिससे काँटो में फंसकर गैप पैदा हो गया है। यदि स्थिति ऐसी हो तो अवरोध हटा दिया जायेगा और यदि इस पर सम्बन्धित लीवरों से काँटे ठीक से बैठाये जाने व ताला बन्द होने के बाद सिगनल 'ऑफ' हो जाय तो सामान्य कार्य प्रणाली चालू रखी जाय।
- (iv) जब किसी अन्तर्पाशित स्टेशन पर अन्तर्पाशन विफल या त्रुटिपूर्ण हो जाय तो सम्बन्धित सिगनल खराब माने जायेंगे।
- (v) यदि कोई अवरोध न पाया जाए या अवरोध दूर करने के बाद भी सिगनल 'ऑफ' स्थिति में न आए तो सिगनल को परिचालित करने के लिए जिम्मेवार व्यक्ति काँटों का व्यक्तिगत निरीक्षण कर अपने को इस बात के लिए संतुष्ट करेगा कि, टी/369 (3बी) जारी करने से पहले काँटे सही-सही सेट कर दिए गए हैं तथा क्लैम्प और ताला लगा दिया गया है। यदि निरीक्षण करने पर यह पाया जाता है कि काँटा सही सेट नहीं है अथवा काँटों का सही परिचालन करने के बावजूद समुचित रूप से सेट नहीं हुआ है तो काँटो को खराब समझा जाएगा तथा साधारण एवं सहायक नियम 3.77 के अनुसार कार्यवाही की जाएगी। जहाँ सिगनल 'ऑफ' करने के लिए जिम्मेवार एजेन्सी के अतिरिक्त किसी अन्य द्वारा टी/369 (3बी) जारी किया जाता है वहाँ उनके द्वारा टी/369 (3बी) तब तक जारी नहीं किया जाएगा जब तक सिगनल को चालित करने वाले व्यक्ति से यह आश्वासन न मिल जाए कि काँटे ठीक से सेट और सुरक्षित कर दिए गए हैं, तथा इस प्रकार की सूचना प्राईवेट नम्बर द्वारा पुष्टि की गयी हो।
- सिगनल को 'ऑफ' करने के लिए जिम्मेवार व्यक्ति द्वारा काँटो के सही सेट होने के संबंध की पुष्टि प्राप्त हो जाने पर, चालक को टी/369 (3बी) सौंपने हेतु नियुक्त पोर्टर या अन्य व्यक्ति को स0 स्टे0 मा0 द्वारा लाइन जिसके लिए टी/369 (3बी) जारी किया गया है के बारे में सूचित किया जाएगा और लोको पायलट को टी/369 (3बी) देने के पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिए कि जिस लाइन के लिए टी/369 (3बी) जारी किया जा रहा है, उसी लाइन के लिए काँटा सेट और सुरक्षित कर दिए गए हैं, वह स्वयं काँटो का निरीक्षण करेगा। इस कार्य के लिए नियुक्त पोर्टर या अन्य व्यक्ति टी/369 (3बी) तब तक नहीं सौंपेगा जब तक वह स्पष्ट रूप से यह न समझ ले कि टी/369 (3बी) जिस लाइन के लिए जारी किया गया है, व्यक्तिगत निरीक्षण द्वारा स्वयं को संतुष्ट न कर ले कि काँटे सही सेट एवं सुरक्षित कर दिए गए हैं जिसके लिए टी/369 (3बी) जारी किया गया है। फिर भी, टी/369 (3बी) जारी करने के पूर्व काँटा को सही सेट एवं सुरक्षित करने का प्राथमिक उत्तरदायित्व उस व्यक्ति का होगा जो सिगनल को 'ऑफ' करने हेतु जिम्मेवार है या और टी/369 (3बी) जारी करने वाले व्यक्ति का जैसा कि उपरोक्त सब पारा में निर्धारित है।
- (vi) सिगनल अपने सम्बन्धित लीवरों से ही 'ऑफ' किए जाएंगे और उन्हें उस समय खराब माना जाएगा जब सम्बन्धित लीवरों को परिचालित करने पर उनकी अनुक्रिया नहीं होती।
- (vii) जब कोई सिगनल को खराब माना जाता है, इसमें जब सिगनल में बत्ती नहीं है, भी शामिल है जब कभी संभव हो सिगनल के लीवरों को परस्पर विरोधी सिगनल को 'ऑफ' होने से रोकने हेतु सदैव परिचालित किया जाएगा।
- (viii) जब अन्तर्पाशित स्टेशन पर सिगनलों में से कोई एक सिगनल या उसकी भुजा खराब हो जाय तो पूरे स्टेशन को अन्तर्पाशन रहित नहीं माना जायेगा अपितु शेष सिगनलों पर जो ठीक हालत में हैं, गाड़ियाँ सीधे ली जा सकती हैं।
- (2) (i) फार्म टी/369 (3बी)/टी 369 (1) दो प्रतियों में छपता है और किताब के रूप में बंधा रहता है ताकि कार्बन से काम लिया जा सके। टी/369 (3बी)/टी 369 (1) की वह प्रति जो स्टेशन मास्टर द्वारा हाथ से लिखा

गया हो (कार्बन प्रति नहीं) लोको पायलट को सौंपा जाएगा। कार्बन प्रति पर लोको पायलट का हस्ताक्षर लिया जाएगा तथा स्टेशन रेकॉर्ड के रूप में रखा जाएगा। खराब सिगनल एवं सम्बन्धित स्टेशन का नाम स्पष्ट रूप से पूरा लिखना चाहिए। जहाँ से टी/369 (3बी) जारी किया गया है, उस स्टेशन का नाम हमेशा पूरा लिखा जाएगा।

- (ii) जैसे ही स्टेशन मास्टर को इस बात की जानकारी हो कि गाड़ियों के संचालन को शासित करने वाला कोई सिगनल खराब हो गया है तो वह लिखित या कंट्रोल संदेश द्वारा खराबी की पूर्ण विवरण के साथ सिगनल निरीक्षक को सूचना देकर और इसकी एक प्रति सहायक सिगनल निरीक्षक (जहाँ नियुक्त हो) और सिगनल एवं इन्टरलॉकिंग अनुरक्षक को भी देगा। और यदि सिगनल बिजली द्वारा नियंत्रित या संचालित होता है तो यह सूचना ब्लॉक निरीक्षक एवं ब्लॉक अनुरक्षक (जहाँ नियुक्त हो) को दी जाएगी। सिगनल / सिगनलों के विफलता की रिपोर्ट की एक प्रति यातायात निरीक्षक, मण्डल संकेत एवं दूर संचार इंजिनियर, मंडल परिचालन प्रबन्धक, नियंत्रक एवं अन्य निर्धारित अधिकारियों को भी दी जाएगी। वह सिगनल विफलता रजिस्टर में भी इसका इन्दराज करेगा।

निर्धारित फॉर्म वाले सिगनल विफलता मेंमों पर स्टेशन मास्टर द्वारा भेजी गयी लिखित रिपोर्ट ही विफलता ठीक करने हेतु उपस्थित व्यक्ति के लिए आगे कार्य प्रारम्भ करने का प्राधिकार होगा।

- (iii) यदि किसी ब्रेकेट खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगा है तो टी/369(3बी) पर विशिष्ट रूप से उस खराब सिगनल का विवरण दिया जाएगा जिस मार्ग को यह शासित करता है।
- (iv) स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर टी/369 (3बी) पर पूर्ण रूप से किया जाएगा, आदयाक्षर की अनुमति नहीं है।
- (v) ऐसे मामलों में जिसमें लोको पायलट ने फॉर्म टी/369 (3बी)/टी/369(1) गलत लिखे जाने के कारण लेने से इन्कार कर दिया है, उसमें गार्ड का यह कर्तव्य है कि वे उपरोक्त फॉर्म के ठीक-ठीक तैयार किए जाने में रुचि लें।
- (3) यदि किसी गाड़ी में एक से अधिक इंजन जोड़ा गया है तो, मुख्य इंजन (लीडिंग इंजन) के लोको पायलट को फार्म टी/ 369 (3बी) सुपुर्द किए जाने से पूर्व, अतिरिक्त इन्जन या इन्जनों के लोको पायलट/ लोको पायलटों से हस्ताक्षर लेना चाहिए।
- (4) फार्म टी/ 369 (3बी) की सभी प्रतियों को, जो लोको पायलट को जारी किया गया है अपने संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में संलग्न करेगा।
- (5) (i) **पैनल, आर.आर.आई., ई.आई. अथवा एस.एस.आई. की व्यवस्था वाले स्टेशन पर आगमन/प्रस्थान रोक सिगनल विफलता के दौरान निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जायेगी :-**

यदि रूट की सेटिंग एवं लॉकिंग पैन/आर.आर.आई./एस.एस.आई. से कि गई है फिर भी उस रूट का सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है, तो स्टेशन मास्टर सेट किए गये रूट को रद्द कर देंगे एवं रूट को पुनः सेट करने का प्रयास करेंगे। यदि सिगनल फिर भी 'ऑफ' नहीं होता तो वैकल्पिक रूट, यदि कोई हो, के लिए प्रयास किया जाएगा जिसे गाड़ी संचालन के लिए उचित माना गया है। यदि उस रूट के लिए सिगनल इसके बावजूद भी 'ऑफ' नहीं होता है तब कार्यरत स्टेशन मास्टर आगमन रोक सिगनल के मामले में गाड़ी को कॉलिंग-ऑन सिगनल (यदि हो) को 'ऑफ' कर लेने का प्रयास करेंगे। यदि कॉलिंग ऑन सिगनल उपलब्ध न हो अथवा 'ऑफ' करने पर विफल हो, तब स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कारवाई करेंगे—

(क) स्टेशनों, जहाँ पैनल पर प्वाइंट, लॉक एवं रूट संकेत विशेष तौर पर दिये गये हैं :-

स्टेशनों पर, जहाँ पैनल पर प्वाइंट संकेत लॉक संकेत एवं रूट संकेत विशेष रूप पर दिये गये हैं यदि आर.आर.आई./पी.आई./एस.एस.आई. को संचालित करने के उपरान्त स्टेशन मास्टर सम्बद्ध रूट के किसी रोक सिगनल (आगमन/प्रस्थान) को 'ऑफ' करने में असमर्थ है तो वह पैनल पर प्रदर्शित संकेतों से व्यक्तिगत तौर पर सुनिश्चित करेंगे कि रूट साफ है, प्वाइंट सेट है एवं प्वाइंट का संकेत (इंडिकेशन) अचानक जल-बूझ (प्लैशिंग) नहीं कर रहा है, प्वाइंट लॉक संकेत (आईसोलेशन प्वाइंट सहित), क्रैंक हैंडिल 'अन्दर' संकेत सम्पूर्ण रूट के लिए एवं ओवरलैप भाग (यदि हो) जल रहे हों एवं स्थिर हैं, इसी प्रकार अन्य आवश्यकताओं को पूरा करते हुए खराब हुए सिगनल पर गाड़ी लेने/खुलाने की व्यवस्था संबद्ध रूट के प्वाइंट में बिना क्लैम्प लगाये एवं तालाबंद कि जा सकती है। लोको पायलट को सामान्य एवं सहायक नियम 3.69 और 3.70 के अनुसार फॉर्म टी/369 (3बी) या टी/369 (1) [जैसा भी मामला हो] जारी किया जायेगा।

सम्बद्ध रूट के निस्तीकरण (कैन्सिलेशन) की कोई कारवाई तब तक प्रारंभ नहीं की जायेगी जब तक की सम्पूर्ण रूप से गाड़ी का चलना पूरा न हो गया हो।

स्टेशन मास्टर संबद्ध रूट के सिगनल एवं प्वाइंट बटनों पर कैप/बटन कालरों को लगायेंगे एवं पैनल पर जलने वाले प्वाइंट लॉक संकेतों (इंडिकेशन) को ट्रेन सिगनल रजिस्टर (टी. एस.आर.) में लाल स्याही से दर्ज करेंगे साथ ही साथ इस उद्देश्य के लिए एक अलग रजिस्टर रखे जाएंगे जिसमें नीचे दिए गए प्रारूपानुसार विवरण दर्ज करेंगे :-

क्रम संख्या	तिथि	समय	गाड़ी संख्या	लाईन संख्या	प्वाइंट लॉक नम्बर के साथ उस रूट के लिए जलने वाले प्वाइंट लॉक संकेतों का विवरण	टिप्पणी

(ख) स्टेशनों, जहाँ पैनल पर प्वाइंट, लॉक एवं रूट संकेत विशेष तौर पर नहीं दिये गये हैं अथवा पैनल पर प्रदर्शित होने में विफल हों अथवा पैनल/आर.आर.आई./एस.एस.आई. के विफलता के मामले में :-

गाड़ी संचालन के उद्देश्य से लगाए गए पैनल/आर.आर.आई./एस.एस.आई. के विफलता के मामले में अथवा स्टेशनों पर जहाँ पैनल पर प्वाइंट लॉक संकेत विशेष तौर पर नहीं लगाए गए हैं अथवा संकेत पैनल में प्वाइंट लॉक संकेत प्रदर्शित होने में विफल हों तो कार्यरत स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेंगे कि नामित रूट (नामिनेटेड रूट) साफ है, क्रैंक हैंडिल से सभी प्वाइंटों को समुचित रूप से सेट कर एवं उस रूट के सभी प्वाइंटों, चाहे फेसिंग हो या ट्रेलिंग, को क्लैम्प लगाकर तालाबंद किया गया है। ऐसी परिस्थिति में सामान्य एवं सहायक नियम सं० 3.38, 3.39, 3.40, 3.42 और 3.69 या 3.70 के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जाएगा।

(ii) जब कभी गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान हेतु काँटों को सेट करने के उद्देश्य से क्रैंक हैंडिल को निकाला जाता है, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत जिम्मेवारी होगी कि अपने स्टेशन पर से या गाड़ी के आगमन या प्रस्थान के उद्देश्य से सम्बन्धित आगमन या प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' करने से पहले क्रैंक हैंडिल को उपयुक्त स्थान पर वापस रख दिया जाए।

(iii) जब मरम्मत ठीक करने या अनुरक्षण हेतु क्रैंक हैंडिल सिगनल तथा दूर संचार कर्मचारी को सौंपा जाता है तो प्रभावित हिस्से को सभी संचालन के लिए नन-इन्टरलॉक माना जाएगा।

- (iv) जब क्रैन्क हैण्डल को स्टेशन मास्टर या कोई अन्य सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी द्वारा निकाला/वापस किया जाता है तो निकाले जाने तथा वापस करने सम्बन्धी हस्तान्तरण का सम्पूर्ण विवरण प्रत्येक स्टेशन पर इस उद्देश्य से रखे गए रजिस्टर में इन्द्राज किया जाएगा।
- (v) जब कभी क्रैन्क हैण्डल को निकालने या धुरी गणक को रीसेट करने या टोकनरहित ब्लॉक यंत्र पर लाइन क्लीयर निरस्तीकरण या किसी अन्य आपात् परिचालन के लिए या अन्यथा हेतु वीडर गणक (वीडर काउन्टर) का प्रावधान किया गया है तो पैनल/आर.आर.आइ. पर प्रत्येक संचलन सम्बन्धी इन्द्राज कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से रखे गए रजिस्टर में किया जाएगा।

नोट :- इस रेल पर केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण क्षेत्र नहीं है।

3.69 आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर, स्टेशन मास्टर के कर्तव्य :-

- (1) उन स्टेशनों को छोड़कर जहाँ खराब होने वाले सिगनल पर सिगनल पोस्ट टेलीफोन या बुलावा सिगनल (कॉलिंग-ऑन) लगे हुए हैं, बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन तथा पिछले नामांकित स्टेशन को सूचना देगा, जिससे कि आने वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को खराब हुए सिगनलों के बारे में चेतावनी दी जा सके और खराब सिगनल के नीचे 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल मिलने पर उन्हें उस सिगनल को पास करने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जा सके।
- (2) खराब हुए सिगनल की सूचना मिलने पर उपनियम (1) में उल्लिखित पीछे का स्टेशन मास्टर, तुरन्त उसकी प्राप्ति की स्वीकृति देगा और जिस स्टेशन पर सिगनल खराब हुआ है, इसके स्टेशन मास्टर को उस गाड़ी का नम्बर बताएगा, जिसे सर्वप्रथम खराब सिगनल की अधिसूचना दी जाएगी, और बाद में उस सिगनल के ठीक हो जाने की सूचना मिलने पर, ऐसी अधिसूचित अन्तिम गाड़ी का नम्बर बताएगा।
- (3) खराब हुए सिगनल के स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस सिगनल से गाड़ी को पास करने का प्राधिकार देने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनल को 'ऑफ' करने की सब शर्तें पूरी कर ली गई हैं। तब वह लोको पायलट को नीचे बताई गई किसी रीति से, 'ऑन' स्थिति में खराब हुए सिगनल को पास करने का प्राधिकार देगा, अर्थात् :-
 - (क) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर दे दी गई है :- आती हुई गाड़ी को खराब सिगनल के नीचे से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल देने के लिए नियम 3.68 के उपनियम (1) (ख) के अधीन स्टेशन मास्टर सक्षम वर्दीधारी रेल सेवक को, प्रतिनियुक्त करेगा। ऐसी दशा में, स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को तब तक लाइन क्लियर नहीं देगा जब तक कि खराब हुए सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्त पूरी नहीं हो जाती, अथवा
 - (ख) यदि आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर नहीं दी गई है :- खराब सिगनल के नीचे किसी सक्षम रेल सेवक से लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में खराब हुआ सिगनल पास करने का एक लिखित प्राधिकार दिलायेगा, या
 - (ग) जहाँ बुलावा सिगनल (कॉलिंग-ऑन) लगा है वहाँ उसे 'ऑफ' कराएगा, या

(घ) यदि सिगनल पोस्ट टेलिफोन लगा है तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार, टेलिफोन पर लाको पायलट को, खराब सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिये प्राधिकृत करेगा।

(4) यदि निकट (होम) सिगनल खराब हो जाता है तो बाहरी (आउटर) सिगनल को भी खराब माना जायेगा और उपनियम (1), (2) और (3) में निर्धारित कार्यविधि का अनुसरण किया जायेगा

स. नि. 3.69 :

(1) (i) साधारण नियम 3.69 (3) (क) में उल्लिखित पिछले स्टेशन से तात्पर्य मेल/एक्सप्रेस और अन्य विशेष गाड़ियों के लिए पिछला रुकने वाला स्टेशन तथा नामित 'नोटिस स्टेशन' से है।

(ii) सूचना मिलने पर पिछले रुकने वाले स्टेशन का स्टेशन मास्टर सभी मेल/एक्सप्रेस और विशेष गाड़ियों के लिए फार्म टी/369 (1) पर खराब सिगनल को पार करने का अग्रिम प्राधिकार देगा। शेष सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को अग्रिम प्राधिकार खराब हुए सिगनल वाले स्टेशन के ठीक पहले वाले स्टेशन पर दी जायेगी।

(iii) जब लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर सा0 नि0 3.69 (3) (ख) के अनुसार सूचित नहीं किया गया है तब स्टेशन मास्टर निर्धारित फार्म टी/369—(3बी) पर 'ऑन' या खराब स्थिति में सिगनलों को पार करने का प्राधिकार जारी करेगा तथा किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा खराब/ऑन स्थिति में सिगनल को पार करने के लिए प्राधिकार लोको पायलट को प्रदान करने हेतु भेजेगा।

(iv) जिन स्टेशनों पर बाहरी (आउटर), निकट (होम) और पथ (रूटिंग) सिगनल खराब हो, वे पिछले स्टेशन और अन्तिम ठहराव वाले स्टेशन को, उन मामलों के अतिरिक्त जहाँ खराब सिगनल पर सिगनल पोस्ट टेलीफोन या बुलावा सिगनल उपलब्ध कराया गया है, सम्बन्धित मेल/एक्सप्रेस और सवारी गाड़ी के लिए सूचित करेगा, ताकि सभी आने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को टी/369 (1) जारी किया जा सके। संदेश प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर जिस स्टेशन का सिगनल खराब है उसके स्टेशन मास्टर से गुप्तांक का आदान प्रदान कर इसकी स्वीकृति देगा और टी/369 (1) जिस पहली गाड़ी को दिया गया है उसके नम्बर (विवरण) की सूचना देंगे। ब्लॉक हट/सी क्लास स्टेशन का स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से प्राप्त प्राईवेट नम्बर पिछले स्टेशन को अपने अलग प्राईवेट नम्बर के आदान प्रदान से देगा।

नोट :- यह ब्लॉक हट के निकट (होम) सिगनल के लिए भी लागू होगा और टी/369 (1) जारी किया जा सकता है। टी/369 (1) जारी करते समय ब्लॉक हट/सी क्लास स्टेशन के निकट (होम) सिगनल जो उस स्टेशन का अन्तिम रोक सिगनल हो सकता है के लिए पिछले स्टेशन से टी/369 (1) जारी करते समय अगले स्टेशन से जहाँ का होम सिगनल खराब हुआ है, लाइन क्लीयर के लिए प्राप्त प्राईवेट नम्बर का अवश्य इन्दराज करेगा।

(2) (क) (i) जिन स्टेशनों पर लाइन लेबल और लाइन बैज पद्धति अथवा/या लाइन प्रवेश और सूचना पुस्तकों का उपयोग होता है वहाँ पर जो कर्मचारी सामान्य कार्यचालन के समय अर्थात् जब सिगनल ठीक तौर से काम करते हैं, गाड़ियों के आने-जाने के लिए काँटों को सही तौर पर बैठाये जाने तथा ताला बन्द किए जाने, लाइन के साफ रखने और अवरोध रहित होने की तसल्ली कर लेने के लिए जिम्मेदार है, वे ही कर्मचारी सिगनल या काँटों के खराब हो जाने की स्थिति में भी जिम्मेदार होंगे।

- (ii) अन्तर्पाशित की-लॉकड स्टेशन पर जहाँ रनिंग लाइन पर काँटों की दशा बताने के लिए काँटा संकेतक दिये गये हों, यदि गाड़ी के आगमन व प्रस्थान के लिए सिगनल या अन्तर्पाशन खराब हो जाय तो साधारण एवं सहायक नियम 3.39 एवं स.नि. 5.01 (11) में दिये गये उपबंधों का पालन होगा।
- (ख) खराब सिगनल के पीछे गाड़ी को सिगनल देने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को निम्नलिखित ढंग से कार्य करने हेतु अनुदेश दिया जाएगा :-
- यदि बाहरी (आउटर) सिगनल खराब है तो वहाँ पर लगाया गया व्यक्ति निकट (होम) सिगनल के संकेत के अनुसार हाथ सिगनल दिखाएगा। अर्थात् यदि निकट (होम) सिगनल 'ऑन' स्थिति में है तो वह खतरे का हाथ सिगनल दिखाएगा और यदि निकट (होम) सिगनल 'ऑफ' स्थिति में है तो वह गाड़ी को हरा हाथ सिगनल दिखाएगा। यदि पिछले स्टेशन से टी/369 (1) जारी नहीं किया गया है, लेकिन खराब सिगनल पर इस व्यक्ति द्वारा लोको पायलट को सुर्पुद किया जाता है तो लोको पायलट को टी/369 (3बी) तब तक जारी नहीं किया जाएगा, जब तक निकट (होम) सिगनल का संकेत 'ऑफ' स्थिति में न हो। फिर भी यदि निकट (होम) सिगनल भी खराब है तो बाहरी (आउटर) सिगनल पर नियुक्त व्यक्ति निकट (होम) सिगनल पर नियुक्त दूसरे व्यक्ति द्वारा जो स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए हाथ सिगनल को देखकर, हाथ सिगनल को दुहराएगा।
- (ग) जब तक स्टेशन मास्टर को यह सूचना नहीं प्राप्त हो जाती कि गाड़ी को पिछले स्टेशन से टी/369 (1) जारी कर दिया गया है, तब तक खराब सिगनलों को पास करने हेतु हाथ सिगनल दिखाने के लिए नियुक्त व्यक्ति को टी/369 (3बी) देकर यह अनुदेश देगा कि वह उपरोक्त (ख) में दिए गए अनुदेशों के अनुसार इसे लोको पायलट को सौंपेगा। बाहरी (आउटर) और निकट (होम) दोनों सिगनलों के लिए एक ही टी/369 (3बी) बाहरी (आउटर) सिगनल पर गाड़ी आकर खड़ी हो जाने के बाद जारी किया जा सकता है।
- (घ) पिछले स्टेशन या अन्तिम ठहराव वाले स्टेशन को खराब बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनलों के लिए टी/369 (1) जारी किए जाने के लिए सूचना दे दिए जाने के मामले में पिछले स्टेशन को किसी गाड़ी के आने के लिए लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक स्टेशन मास्टर स्वयं को सभी काँटों के सेटिंग और सम्मुख काँटों के लॉकिंग के लिए संतुष्ट न कर ले तथा खराब हुए सिगनल के 'ऑफ' करने एवं पिछले स्टेशन से उक्त प्राधिकार दिए जाने से सम्बन्धित सभी शर्तों का अनुपालन न कर ले।
- (3) लोको पायलट के पास टी-369 (1) या टी-369 (3बी) फार्म का होना ही खराब सिगनल को पास करने का प्राधिकार नहीं है। इसके अतिरिक्त साधारण नियम 3.70(1) और (2) के अनुसार अग्रिम प्रस्थान सिगनल (एडवांसड स्टार्टर) को छोड़कर शेष सभी सिगनलों के नीचे से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल लोको पायलट को अवश्य दिखाया जाना चाहिए।
- (4) सिगनल खराब होने की अवस्था में जब भी कोई गाड़ी स्टेशन में लेनी हो तो स्टेशन मास्टर को इस बात की विशेष रूप से सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि गाड़ी को आते समय जिन काँटों से पास होना है उनकी ओर कोई विरोधी संचलन न होने पाये।

3.70 प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य :

- (1) यदि प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार देकर लोको पायलट को खराब हुआ सिगनल पास करने की अनुमति दे सकता है, यह

प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है और उसके साथ ही स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार, एक सक्षम रेल सेवक प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हैंड सिगनल दिखायेगा अथवा यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अधीन बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल की व्यवस्था है तो खराब हुए सिगनल पर गाड़ी खड़ी हो जाने के बाद बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल को ऑफ करेगा।

- (2) यदि अग्रिम प्रस्थान (एडवांसड स्टार्टर) सिगनल खराब हो जाता है तो हैंड सिगनलों से काम नहीं लिया जायेगा और स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार द्वारा लोको पायलट को ऐसे सिगनलों को पार करने की अनुमति दे सकता है। यह प्राधिकार लोको पायलट को उस स्टेशन पर दिया जायेगा जहाँ खराब हुआ सिगनल स्थित है।

परन्तु असाधारण परिस्थितियों में, यदि अनुमोदित अनुदेशों के अधीन कोई अग्रिम प्रस्थान (एडवांसड स्टार्टर) सिगनल किन्हीं काँटो का बचाव करता है तो, हैंड सिगनलों के प्रयोग से छुटकारा नहीं हो सकेगा।

- (3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित लिखित प्राधिकार देने के लिए गाड़ी को खराब हुए सिगनल वाले स्टेशन पर रोका जायेगा। लोको पायलट को खराब हुए प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल से पास करने के लिए लिखित प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि उस सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती हैं।
- (4) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कोई बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल किसी ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल, के नीचे लगाया गया है जो अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल नहीं है, तो उस बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि उसके ऊपर के प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती हैं।

स. नि. 3.70 :

- (i) जहाँ ब्लॉक यंत्र केबिन में लगाये गये हों, फार्म टी/369-(3बी) देने के पूर्व स्टेशन मास्टर केबिन से प्राइवेट नम्बर से समर्थित, यह सूचना प्राप्त कर लेगा कि लाइन क्लीयर अगले स्टेशन से लिया गया है।
- (ii) यदि अग्रिम प्रस्थान सिगनल अगले स्टेशन का बाहरी (आउटर) सिगनल भी है तो प्रस्थान प्राधिकार उस स्टेशन मास्टर द्वारा दिया जायेगा जिस स्टेशन का यह सिगनल, अग्रिम प्रस्थान सिगनल के रूप में प्रयुक्त होता है।
- (iii) जिस स्टेशन पर यह सिगनल अग्रिम प्रस्थान सिगनल के रूप में प्रयुक्त होता है वहाँ स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से प्राइवेट नम्बर से समर्थित इस आशय की अनुमति प्राप्त कर लेगा कि सिगनल 'ऑफ' न होने पर भी गाड़ी अगले स्टेशन की ओर भेज दी जाय।
- (iv) यदि दोहरी लाइन के स्टेशनों पर जहाँ सिगनल केबिन से चालित किए जाते हैं वहाँ अग्रिम प्रस्थान सिगनल खराब है और अगले स्टेशन से प्राइवेट नम्बर द्वारा पुष्टि सहित लाइन क्लीयर मिल जाता है तो स्वीचमैन/केबिन में कार्यरत केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, कार्यरत स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करेगा कि लाइन क्लीयर मिल गया है और अन्तिम रोक सिगनल खराब है; साथ-साथ अगले स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर को दुहराएगा और एक अलग प्राइवेट नम्बर द्वारा इस सूचना की पुष्टि करेगा। स्वीचमैन/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन मास्टर को दिए गए गुप्तांकों को गाड़ी सिगनल

रजिस्टर में भी रेकॉर्ड किया जाएगा तथा स्टेशन मास्टर प्राप्त दोनों गुप्तांको को स्टेशन डायरी में रेकॉर्ड करेगा। तब स्टेशन मास्टर द्वारा टी/369 (3बी) जारी किया जाएगा जिसपर अगले स्टेशन से प्राप्त किए गए लाइन क्लीयर के समर्थन में मिले गुप्तांक का इन्दराज किया जाएगा तथा स्टेशन पर उसे गाड़ी के लोको पायलट को सुपुर्द करने की व्यवस्था करेगा।

नोट :-जिन स्टेशनों पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल ही अन्तिम रोक सिगनल है वहाँ सहायक नियम 3.70 (iv) में उल्लिखित क्रियाविधि के अतिरिक्त साधारण नियम 3.70 (1) के अनुसार हाथ सिगनलों के प्रदर्शन का पालन किया जाएगा।

- (v) जहाँ प्रस्थान एवं अग्रिम प्रस्थान सिगनल दोनों खराब हैं, फॉर्म टी/ 369 (3बी) पर जारी लिखित प्राधिकार दोनों खराब सिगनलों के लिए लागू होगा, लेकिन उपरोक्त उप-पारा (i) एवं (ii) में उल्लिखित क्रियाविधि का अनुपालन किया जाएगा।

3.71 'ऑफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल :-

- (1) (क) यदि किसी खम्भे पर अकेला लगा हुआ चेतावनी (वार्नर) सिगनल या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो सिगनल के नीचे रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाया जायेगा। रात्रि के समय सिगनल की बत्ती या बत्तियाँ बुझा दी जायेंगी और गाड़ी को पहले खड़ा करके, सिगनल को पास करने के लिए हैंड सिगनल दिया जायेगा। सिगनल के खराब होने की सूचना गाड़ियों के लोको पायलटों को पिछले स्टेशन पर उस सिगनल पर रुकने के लिए चेतावनी के रूप में दी जायेगी।
- (ख) यदि रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा हुआ चेतावनी (वार्नर) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो उसके ऊपर के रोक (स्टॉप) सिगनल को भी खराब माना जायेगा और रात्रि के समय चेतावनी (वार्नर) सिगनल की बत्ती बुझा दी जायेगी।
- (2) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट का चेतावनी (वार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'ऑन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को भी 'ऑन' रखा जायेगा और उसे खराब माना जायेगा तथा नियम 3.75 के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

स. नि. 3.71 :

यदि किसी स्टेशन पर अकेले खम्भे पर लगा सेमाफोर वार्नर/डिस्टेंट वापस 'ऑन' नहीं किया जा सकता है जब यह 'ऑफ' स्थिति में खराब हो जाता है तो केवल आगामी सिगनल तक के लिए लोको पायलट को वार्नर/डिस्टेंट सिगनल 'ऑफ' स्थिति में पास करने हेतु एक लिखित प्राधिकार जारी किया जाएगा। तत्पश्चात् लोको पायलट उसके बाद के रोक सिगनल के संकेत से मार्गनिर्देशित होगा।

3.72 रोक (स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर चेतावनी (वार्नर) सिगनल के प्रयोग का निषेध :-

यदि चेतावनी (वार्नर) सिगनल लगे हुए स्टेशन पर कभी रोक (स्टॉप) सिगनल खराब हो जाता है या वह ठीक तरह काम नहीं करता है तो खराब हुए रोक (स्टॉप) सिगनल से संबंधित लाइन का चेतावनी (वार्नर) सिगनल भी तब तक 'ऑन' रखा जायेगा जब तक कि खराब रोक (स्टॉप) सिगनल ठीक नहीं हो जाता।

3.73 फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना :—

- (1) यदि लोको पायलट देखता है कि फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' है तो वह निर्धारित कोड में सीटी देकर सिगनल के पहले ही अपनी गाड़ी रोक लेगा।
- (2) (क) यदि फाटक रोक (स्टॉक) सिगनल पर 'जी' चिन्ह (मार्कर) लगा हुआ है तो लोको पायलट सिगनल पर दिन के समय एक मिनट और रात्रि के समय दो मिनट प्रतीक्षा करेगा और यदि इस अवधि में सिगनल 'ऑफ' नहीं हो जाता है, तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कता से आगे बढ़ा कर समपार (लेविल क्रॉसिंग) तक ले जायेगा, और
 - (ख) यदि फाटक वाला उपलब्ध है और वह हैंड सिगनल दिखा रहा है तो वह फाटक को सावधानीपूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या
 - (ग) यदि फाटक वाला उपलब्ध नहीं है, या उपलब्ध है किन्तु हैंड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार से थोड़ा पहले गाड़ी को रोक लेगा, जहाँ इसके बाद उसे फाटक पार करने के लिए यदि फाटक वाला है तो वह हैंड सिगनल दिखाएगा और यदि नहीं है तो गाड़ी का इंजन लोको पायलट दल का कोई सदस्य यह निश्चित कर लेने के पश्चात् कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद हो गया है, हैंड सिगनल दिखाएगा।
- (3) यदि लोको पायलट सिगनल पर रूकने के बाद वहाँ 'जी' चिन्ह (मार्कर) नहीं पाता है तो वह विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि के अनुसार ही आगे बढ़ेगा।

3.74 स्थावर सिगनल का अभाव या बिना बत्ती का सिगनल :—

- (1) (क) यदि किसी स्थान पर, जहाँ साधारणतया स्थावर सिगनल रहता है, कोई स्थावर सिगनल नहीं है, अथवा
 - (ख) यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है जब उसे जलना चाहिए, अथवा
 - (ग) यदि रंगीन बत्ती की जगह सफेद बत्ती दिखाई देती है, अथवा
 - (घ) यदि सिगनल का संकेत भ्रामक है या अपूर्ण रूप से दिखाया गया है अथवा
 - (ङ) यदि एक से अधिक संकेत दिखाई देते हैं, तो लोको पायलट यह मानकर चलेगा कि वह सिगनल अपना सबसे प्रतिबंधित संकेत प्रदर्शित कर रहा है :

परन्तु यदि रात्रि के समय केवल आनेवाले गाड़ी के किसी लोको पायलट को सेमाफोर रोक (स्टॉप) सिगनल की बत्ती बुझी मिलती है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल पर रोक देगा। यदि उसे सिगनल के दिन की स्थिति साफ—साफ दिखाई देती है और उसका इस बाबत समाधान हो जाता है कि सिगनल 'ऑफ' स्थिति में है, तो वह सतर्कता पूर्वक प्रतिबंधित गति से उस सिगनल को पास करेगा और अपने से संबंधित सभी मध्यवर्ती रोक (स्टॉप) सिगनलों को यदि कोई है, पालन करता हुआ स्टेशन तक पहुँचेगा और उसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्रवाई के लिए करेगा।

- (2) जिन स्टेशनों पर "पी" मार्कर वाले रंगीन बत्ती सिगनल लगे हैं, वहाँ यदि सिगनल में कोई प्रकाश नहीं है या अपूर्ण संकेत मिलता है तो लोको पायलट अपनी गाड़ी को खड़ी

कर देगा। किन्तु यदि उसका इस बावत समाधान हो जाता है कि सिगनल पर 'पी' मार्कर लगा है तो लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार होकर आगे बढ़ेगा और उस सिगनल के संकेत से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा।

स.नि. 3.74 :

- (i) जब कोई गाड़ी आ रही है, और रात्रि में सेमाफोर आगमन रोक सिगनल की सिगनल बत्ती लोको पायलट बुझा हुआ पाता है (सिगनल की भुजा 'ऑफ' है) तो वह अपनी गाड़ी को ऐसे सिगनल पर लाकर रोक देगा। यदि ऐसे सिगनल के दिन का संकेत स्पष्ट दिखलाई पड़ता है तथा लोको पायलट संतुष्ट है कि सिगनल की भुजा 'ऑफ' स्थिति में है तो वह एक लंबी और दो छोटी सीटी (—00) बजाएगा। इस सीटी को सुनकर गार्ड लोको पायलट के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। तब लोको पायलट प्रतिबंधित गति से सावधानी पूर्वक मध्यवर्ती रोक सिगनलों, यदि उससे संबंधित कोई है, का पालन करते हुए स्टेशन तक जाएगा और आवश्यक कार्रवाई हेतु स्टेशन मास्टर को इस बात की सूचना देगा।
- (ii) जब गाड़ी का किसी स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान एक से अधिक सिगनलों से नियंत्रित होता है तो उसमें से किसी एक सिगनल का अभाव भले ही जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उससे वह संबंधित न हो, एक अपूर्ण सिगनल होगा और उसे खतरे का सिगनल माना जाएगा।
- (iii) जब लोको पायलट किसी ऐसे सिगनल पर पहुँच रहा है जो झिलमिलाता/उपर नीचे हो रहा हो तो वह उस सिगनल को अत्यधिक प्रतिबंधात्मक पहलू प्रदर्शित करना मानेगा तथा अपनी गाड़ी को उसके समीप पीछे रोक देगा। यदि सिगनल किसी स्थिर दशा को प्राप्त करता है तथा 60 सेकेंड तक उसी दशा में स्थिर रहता है तो वह प्रदर्शित करता हुआ उस स्थिर दशा के अनुसार कार्रवाई करेगा। यदि फिर भी सिगनल का झिलमिलाना/उपर नीचे होना जारी रहता है तथा 60 सेकेंड तक किसी स्थिर दशा को प्राप्त नहीं करता है तो वह उस सिगनल को खराब समझेगा तथा तदनुसार अग्रिम कार्रवाई करेगा। हस्तचालित रोक सिगनल की अवस्था में यदि सिगनल एक ही साथ एक से अधिक पहलू प्रदर्शित करता है तो उसे भी खराब समझा जाएगा। इसी प्रकार एक से अधिक पहलू एक साथ प्रदर्शित करते हुए स्वचालित सिगनल की दशा में सर्वाधिक प्रतिबंधात्मक पहलू का अनुपालन किया जाएगा।

नोट :— सिगनल के विभिन्न संकेत 'ऑन' तथा 'ऑफ' का दिखलाई पड़ना एवं विलोपित हो जाना 'बॉबिंग' को (उपर नीचे होना) सूचित करता है तथा किसी एक विशिष्ट संकेत का प्रकाशित होते हुए या अस्थिर रूप से प्रकाशित होना फ़्लिकरींग (टिमटिमाना) से अभिप्रेत है।

3.75 मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना :—

- (1) यदि लोको पायलट को कोई मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पहले रोक लेगा और यदि सिगनल के खम्भे पर टेलीफोन लगा हुआ है तो उसके द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ संपर्क स्थापित करेगा।
- (2) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल खराब है तो स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में, लोको पायलट को उस सिगनल को पास करने के लिए प्राधिकृत करेगा।
- (3) यदि टेलीफोन नहीं लगा है या खराब है तो ड्राइवर सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद उसे 'ऑन' स्थिति में पास करेगा तथा यदि उसे सामने की लाइन भली प्रकार दिखाई पड़ रही है तो वह अधिक से अधिक 15 किलो मीटर प्रति घंटे अन्यथा अधिक से

अधिक 10 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और उस खराबी की रिपोर्ट अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को करेगा।

- (4) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल का प्रचालन करने वाले ब्लॉक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सिगनल खराब होने की सूचना पाने पर गाड़ी को भेजने से पहले, मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट से अगले ब्लॉक स्टेशन तक के पूरे सेक्शन को एक ब्लॉक सेक्शन मानेगा और लोको पायलट को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति के अनुसार, खराब हुए मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में, सिगनल पर बिना रुके, पास करके के लिए लिखित प्राधिकार देगा।

स. नि. 3.75 :

- (1) किसी मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे खड़ा करके गार्ड को एक लम्बी और लगातार सीटी बजाकर इस संबंध में सूचित करेगा और सिगनल पोस्ट पर दिये गये टेलीफोन से पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क स्थापित करेगा।
- (2) (i) लोको पायलट द्वारा टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित करने पर स्टेशन मास्टर यदि सिगनल को खराब पाता है जैसा कि उपर वर्णित है तो वह गाड़ी के लिए अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करके लोको पायलट को मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार कर अगले ब्लॉक सेक्शन में प्रविष्ट होने के लिये टेलीफोन द्वारा प्राधिकृत करेगा। वह लोको पायलट को प्राइवेट नम्बर भी बतायेगा जिस अधीन उसने अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर लिया है।
- (ii) तब लोको पायलट एक छोटी, एक लम्बी और एक छोटी सीटी बजा कर गार्ड से सर्वकुशलता सिगनल का आदान-प्रदान करने के पश्चात अपनी गाड़ी को चलाएगा। अगले स्टेशन मास्टर को वह पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा दिए गए प्राइवेट नम्बर के साथ एक मेमो सौंपेगा। मेमो में उल्लिखित प्राइवेट नम्बर को जाँचने के उपरान्त वह मेमो को स्टेशन डायरी में रिपोर्ट हेतु चिपका देगा। यदि प्राइवेट नम्बर नहीं मिलता है या स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट नम्बर नहीं दिया गया है तो वह एक्स. कस. आर. तार जारी करेगा।
- (3) (i) यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल पोस्ट पर दिया गया टेलीफोन खराब है, तो लोको पायलट विपरीत दिशा के लिए मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल पोस्ट पर दिए गए टेलीफोन पर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से सम्पर्क करेगा तथा मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को 'ऑन' में पास करते हुए ब्लॉक खण्ड में प्रवेश हेतु उसकी अनुमति प्राप्त करेगा। पिछले स्टेशन मास्टर से यह पुष्टि हो जाने के पश्चात ही कि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल विफल हो गया है, अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर गुप्तांक से समर्थित ऐसा अनुमति प्रदान करेगा।
- (ii) फिर भी यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल पर लगा दोनों टेलीफोन खराब हैं अथवा दूसरे टेलीफोन के बहुत ज्यादा दूर लगे होने के परिणाम स्वरूप लोको पायलट पिछले स्टेशन मास्टर से सम्पर्क करने में असमर्थ होता है तो वह पाँच मिनट प्रतीक्षा करने के पश्चात गार्ड को एक लम्बी सीटी बजाकर जिसे आवश्यकतानुसार दुहराया जा सकता है, इस बावत सूचित करके तथा उसके साथ सर्वकुशलता सिगनल का आदान-प्रदान करने के उपरान्त मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को 'ऑन' में पास करेगा और सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध की दशा में रुकने के लिए तैयार रहेगा तथा आगे के लाइन की दृश्यता अच्छी होने की दशा में अधिकतम 15 किलोमीटर प्रति घंटा अन्यथा अधिकतम 10 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से चलेगा।

- (iii) जब लोको पायलट को आई. बी. एस. 'ऑन' में पास करना है तो वह सतर्कता से आगे बढ़ेगा जैसाकि साधारण नियम 3.75 (3) में उल्लिखित है और सतर्कता से आगे बढ़ता रहेगा जब तक वह अगले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल तक पहुँच नहीं जाता चाहे वह सिगनल या दूसरा मध्यवर्ती सिगनल यदि कोई है, 'ऑफ' संकेत प्रदर्शित करता हो। लोको पायलट आने वाले किसी संभावित अवरोध के लिए सतत निगाह रखेगा तथा वह अगले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल पर पहुँचने के पश्चात ही उसके निर्देश के अनुरूप कार्यवाही करेगा।
- (4) उन खण्डों पर जहाँ ढलान और अन्य स्थानीय परिस्थितियों के कारण लोको पायलट अपने इंजन को नहीं छोड़ सकता है, वहाँ पारा 2 (i) में उल्लिखित लोको पायलट के कर्तव्यों को पालन करने की जिम्मेवारी सहायक लोको पायलट पर होगी।
- (5) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल खराब माना जाएगा, जब –
- (i) प्रत्येक छोर के स्टेशन पर दिया गया ब्लॉक यंत्र विफल हो चुका हो और ब्लॉकयंत्र पर लाइन क्लीयर संकेत नहीं प्राप्त किया जा सकता हो।
- (ii) लाइन क्लीयर संकेत प्राप्त होने के बाद भी सिगनल प्रचालित करने पर 'ऑफ' नहीं हो रहा हो।
- (iii) अंतिम रोक सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल के मध्य लगा ट्रैक सर्किट या घुरी गणक (Axle Counter) विफल हो गया हो।
- (6) (i) जब पिछले स्टेशन के अंतिम रोक सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल के बाद पर्याप्त दूरी के मध्य लगा ट्रैक सर्किटींग या घुरी गणक विफल हो गया हो, तो स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल विफल माना जाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों छोर के ब्लॉक स्टेशनों के बीच पूर्ण ब्लॉक पद्धति के साधारण नियम 8.01 के अनुसार लाइन क्लीयर पर गाड़ियों का परिचालन किया जाएगा।
- फिर भी ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' में पास करने हेतु टी/369 (3बी) तब तक जारी नहीं करेगा, जब तक वह यह सुनिश्चित नहीं कर लेता कि अंतिम पूर्ववर्ती गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर सम्पूर्ण पहुँच चुकी है और गुप्तांक का आदान-प्रदान कर इसकी पुष्टि हो गयी है। अग्रिम प्रस्थान सिगनल के लिए जारी टी/369 (3बी) पर अगले स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर दर्ज किया जाएगा।
- (ii) फिर भी यदि ट्रैक सर्किटींग/घुरी गणक खराब नहीं हुआ है, लेकिन अंतिम रोक सिगनल परिचालित करने पर 'ऑफ' स्थिति में नहीं आता है तो स्टेशन मास्टर अंतिम रोक सिगनल और मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल के मध्य लाइन साफ है, को ट्रैक सर्किट के संकेत से सुनिश्चित करने के बाद ही अंतिम रोक सिगनल के लिए टी/369 (3बी) जारी करेगा। ऐसे मामलों में मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल के कार्यचालन को निलम्बित करने की आवश्यकता नहीं है और वह सामान्य रूप से कार्य करेगा।
- (iii) फिर भी यदि मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल के पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस बात की जानकारी है कि वह सिगनल खराब है तो वह गाड़ी प्रस्थान से पहले मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल और अगले ब्लॉक स्टेशन के मध्य के ब्लॉक खण्ड के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा तथा उसके बाद लोको पायलट को आगे के मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल को बिना उस सिगनल पर रुके 'ऑन' स्थिति में पास करने हेतु लिखित प्राधिकार जारी करेगा। इस प्राधिकार पर यह पृष्ठांकित कर दिया जाएगा कि अगले ब्लॉक स्टेशन तक के ब्लॉक खण्ड के लिए लाइन क्लीयर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके प्राप्त कर लिया गया है। अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राप्त प्राइवेट नम्बर को प्राधिकार में लिखा जाएगा।

- (7) टावर वैगन, रेल कार, मोटर ट्रॉली इत्यादि के मामलों में उपरोक्त पैराग्राफ (2) (i), (ii), (3) (i), (ii) में किए गए प्रावधानों को सुनिश्चित करने की जिम्मेवारी प्रभारी रेल सेवक की होगी सिवाय सिटी बजाने और गार्ड से सिगनल आदान-प्रदान करने के सम्बन्ध में ऊपर के पैराग्राफ में उल्लिखित प्रावधानों को छोड़ कर।

3.76 खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना :—

खराब सिगनल के ठीक होते ही स्टेशन मास्टर इस बात की सूचना उन अधिकारियों को देगा जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गई थी।

3.77 खराब या नुकसान ग्रस्त काँटे, इत्यादि :—

- (1) यदि काँटे, कैची (क्रॉसिंग) या गार्ड रेल खराब या नुकसान ग्रस्त हो जाती है तो जिस रेल सेवक के प्रभार (चार्ज) में काँटों का प्रचालन है, वह उनको संरक्षित करेगा और तत्काल इस बात की सूचना स्टेशन मास्टर को देने की व्यवस्था करेगा।
- (2) स्टेशन मास्टर, यह मालूम होते ही काँटे आदि खराब या नुकसान ग्रस्त हैं, निम्नलिखित कार्यवाही करेगा, अर्थात्
 - (क) इनके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक से उसकी खराबी दूर करवाने की तुरन्त व्यवस्था करेगा।
 - (ख) गाड़ियों के निरापद संचालन की व्यवस्था करेगा, तथा
 - (ग) खराबी ठीक होने तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखेगा।

स. नि. 3.77 :

- (1) जब कभी काँटे, क्रॉसिंग या गार्ड रेल क्षतिग्रस्त हो जाए तो स्टेशन मास्टर संरक्षित कार्यचालन की व्यवस्था करेगा तथा सभी क्षति को अनुभाग इंजिनियर (रेल पथ) को रिपोर्ट करेगा तथा अन्तर्पाशित काँटों के मामले में अनुभाग इंजिनियर (सिगनल) को एवं मंडल रेल प्रबंधक को भी रिपोर्ट करेगा तथा आवश्यक मरम्मत कार्य पूरा हो जाने पर पुनः उन्हें सूचना दी जानी चाहिए।
- (2) यदि अन्तर्पाशित काँटे खराब हो जाए या किसी प्रकार का कोई दोष आ जाए तो किसी गाड़ी या वाहन को उसके उपर से पास नहीं होने दिया जाएगा, उनके उपर से पास करने के लिए सिगनल 'ऑफ' नहीं किया जाएगा तथा ऐसे काँटों के पास संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी के अन्दर किसी गाड़ी को आने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक उनका निरीक्षण न कर लिया जाए, और :—
 - (i) खराबी ठीक न कर दी गयी हो, अथवा
 - (ii) काँटों को क्लैम्प एवं पैडलॉक करके सुरक्षित न कर दिया गया हो।

मद (ii) के मामले में खराब काँटों पर 15 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति प्रतिबन्धित की जाएगी तथा सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा जब तक कि अन्तर्पाशन कर्मचारियों द्वारा खराबी ठीक न कर दिया गया हो।
- (3) जैसे ही मरम्मत कार्य पूरा हो जाए, सर्वसम्बन्धित को अधिसूचित किया जाएगा कि मरम्मत कार्य पूरा कर दिया गया है और स्टेशन, अन्तर्पाशित स्टेशन के रूप में पुनः चालित किया जा रहा है तथा लगाए गए प्रतिबन्ध का पालन किया जाना आवश्यक नहीं है।
- (4) यदि कोई काँटा फट (बस्टर्ड थ्रू) जाए तो लोको पायलट अविलम्ब अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा और स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित मेमों पर आगे बढ़ने का आदेश न पाने तक वहाँ से नहीं बढ़ेगा। यदि आवश्यक है, तो स्टेशन मास्टर काँटों को क्लीयर करने के लिए गाड़ी को चलने का आदेश देगा तथा सम्मुख दिशा में किसी भी संचालन की अनुमति नहीं देगा जब तक कि काँटे सही-सही सेट करके स्थिर (सुरक्षित) न कर दिए गए हों।

3.78 सिगनलों के बारे में इंजन के लोको पायलट—दल के कर्तव्य :—

- (1) (क) लोको पायलट प्रत्येक सिगनल पर, चाहे उसे उस सिगनल को दिखाए जाने का ज्ञान है या नहीं, तत्काल ध्यान देगा और उसका पालन करेगा;
- (ख) साथ ही लोको पायलट सिगनलों पर ही पूरा विश्वास नहीं करेगा, तथापि सदैव सर्तक और सावधान रहेगा।
- (2) (क) यदि उसके इंजन से कोई पटाखा फटता है तब लोको पायलट रुक—रुक कर सीटी बाजयेगा और प्रत्येक संभावित सावधानी जिसके अंतर्गत जैसे आवश्यक होने पर गति कम करना जिससे गाड़ी को ठीक प्रकार से अपने नियंत्रण में रख सके और लाईन पर किसी अवरोध से पहले ही रोक सकने में समर्थ हो;
- (ख) इंजन से पटाखा/पटाखे फटने से स्थान से 1.5 किलोमीटर आगे चलने के पश्चात् भी यदि और कोई पटाखा/पटाखे नहीं फटते हैं तो वह प्राधिकृत गति पुनः प्राप्त कर सकेगा; और
- (ग) वह इस घटना की रिपोर्ट अगले स्टेशन या केबिन को देगा।
- (3) यदि धुंध, आँधी या किसी अन्य कारण से सिगनल दिखने में अवरोधन है तो लोको पायलट गाड़ी को पुरी तरह नियंत्रित करने के लिए सभी संभव सावधानी बरतेगा।
- (4) जब लोको पायलट, पटाखा/पटाखे को छोड़ कर किसी अन्य चेतावनी सिगनल द्वारा अवरोध की सूचना होती है तो वह तुरंत अपनी गाड़ी को रोक देगा और वह चेतावनी सिगनल देने वाले व्यक्ति की सलाह या उसके स्वयं के द्वारा अवरोध की सूचना के आधार पर कार्य करेगा।
- (5) चेतावनी सिगनल दिखाये जाने और ब्यौरा पता नहीं लगने की दशा में, दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट रुकने के पश्चात्, वह सतर्क दृष्टि रखते हुए अगले ब्लॉक स्टेशन तक सतर्कतापूर्वक गाड़ी को आगे ले जाएगा।
- (6) लोको पायलट को, रेल के जिस सेक्शन या सेक्शनों पर काम करना है वहाँ की कार्य पद्धति, सिगनलों की अवस्थिति और गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अपने आप को पुरी तरह परिचित रखेगा और यदि वह रेल के किसी भाग से, जिस पर उसे काम करना है, परिचित नहीं है तो वह किसी अर्हक रेल सेवक की सेवाएँ सहायता के लिए लेगा, जो ऐसे भाग से परिचित है।

स. नि. 3.78 :

- (1) (i) परस्पर विरोधी सिगनल दिखाई देने पर लोको पायलट गाड़ी को तुरन्त रोक देगा। परस्पर विरोधी सिगनलों का अभिप्राय संचलन से संबंधित ऐसे सिगनलों से है जो उसकी गाड़ी के संचलन से विपरीत हो।
- (ii) अपनी गाड़ी को रोक देने के पश्चात् लोको पायलट फिर आगे नहीं बढ़ेगा जब तक कि परस्पर विरोधी सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिए जाते और स्टेशन मास्टर से सिगनल के अनुसार आगे बढ़ने के प्राधिकार स्वरूप में न मिल जाएँ।
- (2) भर्ती होने वालों को मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) :— प्रत्येक नया लोको पायलट/मोटरमैन, सहायक लोको पायलट/डीजल सहायक को जिन मार्गों पर कार्य करना हो उस मार्ग की

जानकारी हेतु 03 राउन्ड ट्रीप (दिन में दो तथा रात्रि में एक) रोड लर्निंग दिया जाएगा ताकि वह अपने को सामान्य नियम 3.78 (6) के अनुसार कार्य संचालन पद्धति, सिगनलों के स्थान तथा अन्य स्थानीय परिस्थितियों से परिचित करा सकें।

(क) उपरोक्त के अतिरिक्त, मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) नीचे वर्णित मामलों के अनुसार दी जाएगी –

- (i) घाट सेक्शन एवं स्वचालित सिगनल सेक्शन रहने की स्थिति में उन्हें 03 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (आना-जाना सहित) रोड लर्निंग (दिन में दो तथा रात्रि में एक) दी जा सकती है।
- (ii) तीन लाईन वाले सेक्शन की स्थिति में उन्हें 01 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (या तो दिन में अथवा रात्रि में) दी जा सकती है।
- (iii) चार लाईन वाले सेक्शन की स्थिति में उन्हें 02 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (दिन में एक तथा रात्रि में एक) दी जा सकती है।
- (iv) तीन अथवा चार लाईन वाले स्वचालित सिगनल सेक्शन में अधिकतम 03 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (दिन में दो तथा रात्रि में एक) दी जा सकती है।

(3) फ्रेश रोड लर्निंग (ताजा मार्ग की जानकारी) की आवश्यकता :- यदि उपरोक्त उल्लिखित कर्मचारी 03 माह या इससे अधिक अवधि से गाड़ी कार्य नहीं किया है तो वह सेक्शन से पूर्ण परिचित नहीं माना जाएगा। ऐसे मामले में उन्हें उस सेक्शन की जानकारी, जिसमें उन्होंने काम नहीं किया है, के लिए रोड लर्निंग के रूप में नीचे दर्शाए गये राउन्ड ट्रीपों की संख्यानुसार रोड लर्निंग लेंगे-

कार्य न करने की अवधि	कुल राउन्ड ट्रीप	रोड लर्निंग के राउन्ड ट्रीपों की संख्या	
		दिन में	रात्रि में
3 से 6 महीने	1	1	—
6 महीने से 2 वर्ष	2	1	1
2 वर्ष से अधिक	3	2	1
			भर्ती होने वालों जैसा

(क) उपरोक्त सारणी (टेबुल) में उल्लिखित के अतिरिक्त, नीचे वर्णित मामलों के अनुसार रोड लर्निंग दी जाएगी –

- (i) घाट सेक्शन एवं स्वचालित सिगनल सेक्शन रहने की स्थिति में उन्हें 03 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (आना-जाना सहित) रोड लर्निंग (दिन में दो तथा रात्रि में एक) दी जा सकती है।
- (ii) तीन लाईन वाले सेक्शन की स्थिति में उन्हें 01 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (या तो दिन में अथवा रात्रि में) दी जा सकती है।
- (iii) चार लाईन वाले सेक्शन की स्थिति में उन्हें 02 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (दिन में एक तथा रात्रि में एक) दी जा सकती है।
- (iv) तीन अथवा चार लाईन वाले स्वचालित सिगनल सेक्शन में अधिकतम 03 अतिरिक्त राउन्ड ट्रीप (दिन में दो तथा रात्रि में एक) दी जा सकती है।

नोट :- (i) कोई भी अतिरिक्त ट्रिप/ट्रिपों जिसे आवश्यक समझा जाए, को मण्डल के नियंत्रक शाखा अधिकारी के अनुमोदन पर दिया जायेगा।

(ii) क्रू बुकिंग स्थल पर एक पंजिका रखी जायेगी। लोको पायलट/सहायक लोको पायलट किसी सेक्शन की लर्निंग समाप्त होने के 15 दिन पहले पंजिका में दर्ज करें। बेस डिपो द्वारा भी लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा विभिन्न सेक्शनों में किये गये अंतिम ट्रिप का रिकार्ड रखा जाएगा और प्रत्येक माह के प्रथम दिन इसे अद्यतन किया जाएगा। इन रिकार्डों के आधार पर डिपो का प्रभारी लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को जिस सेक्शन में रोड लर्निंग की आवश्यकता हो, उसे उसी सेक्शन में काम करने के लिए बुक करेगा ताकि लर्निंग समाप्त होने से बचा जा सके। अपवादस्वरूप यदि लर्निंग समाप्त हो जाता है तभी केवल लर्निंग दिया जाना चाहिए।

(iii) रोड लर्निंग का रिकार्ड क्रू मैनेजमेंट सिस्टम (CMS) में भी रखा जाना चाहिए।

(संदर्भ: रेलवे बोर्ड का पत्र सं० 2017/सेपटी (डीएम)/17/25/पार्ट/4 दिनांक: 05.07.2017)

(iv) **गाड़ों को मार्ग की जानकारी (रोड लर्निंग) :-** लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के लिए लागू उपर्युक्त रोड लर्निंग के नियम सभी गार्ड संवर्ग के लिए भी लागू होगा यथा पैसेंजर एवं गुड्स गार्ड।

उपरोक्त (2) एवं (3) के प्रत्येक मामले में कम से कम रोड लर्निंग का एक ट्रीप विशेषतया अन्तिम ट्रीप पी.टी.आई./टी.डी.आई. के साथ अवश्य होगा। यदि योग्य पाया जाएगा तो कम से कम पी.टी.आई./टी.डी.आई. दर्जे के कर्मचारी द्वारा इस सम्बन्ध में दक्षता प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा। उपरोक्त उल्लिखित में से कोई कर्मचारी जिन्हें पर्याप्त रोड लर्निंग नहीं है, जैसा कि उपर में निर्दिष्ट है उन्हें कोई गाड़ी कार्य करने के लिए नहीं लगाया जाएगा। बुकिंग करने वाला लिपिक ऐसे किसी अयोग्य कर्मचारी की बुकिंग के लिए पूर्णतः जिम्मेवार होंगे। लोको फोरमैन/शेड फोरमैन/ट्रेक्शन फोरमैन भी यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके बुकिंग लिपिक केवल योग्य ईंजन कर्मिंदल को कार्य पर लगा रहे हैं जो उपरोक्त मद (2) एवं (3) के अनुबन्धों को पूरा करते हैं।

(4) किसी विशेष सेक्शन पर कार्य करने से पहले जैसा कि लोको पायलट के लिए है, प्रथम फायरमैन/डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट को भी मार्ग की जानकारी लेनी चाहिए।

(5) जब किसी गाड़ी के लोको पायलट को कोई रोक सिगनल 'ऑफ' स्थिति में दिखाई दे तो उसे यह अनुमान नहीं कर लेना चाहिए कि अन्तर्पाशन (इन्टरलॉकिंग) या अन्य किसी कारण से इससे अगला रोक सिगनल 'ऑफ' ही होगा। उसे प्रत्येक रोक सिगनल के संकेत को स्वतंत्र रूप से देखना चाहिए और एक सिगनल से दूसरे सिगनल तक आगे बढ़ना चाहिए।

(6) जब सिगनल की दृश्यता अवरुद्ध हो तो लोको पायलट द्वारा बरती जाने वाली सावधानियाँ :- जब धुंध कोहरा अथवा तूफानी मौसम में दिखाई कम पड़ता हो अथवा जब सिगनलों की दृश्यता अवरुद्ध हो तो लोको पायलट लगातार सीटी (लगातार एक लम्बी सीटी) बजाएगा और यथासंभव सतर्कता जिसमें आवश्यकतानुसार गति को कम करना भी शामिल है, बरतेगा ताकि वह गाड़ी को भली भाँति अपने नियंत्रण में रख सके तथा लाइन पर किसी संभावित अवरोध के पहले ही से उसे रोकने में समर्थ हो सके।

3.79 बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य :-

जहाँ रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल लगा है, वहाँ हरेक गाड़ी के लोको पायलट का मार्गदर्शन सदैव उस रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत द्वारा निर्देशित होगा। यदि वह रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' है तो वह गाड़ी को रोक देगा। तत्पश्चात् यदि वह यह देखता है कि बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल 'ऑफ' कर दिया गया तो वह, गाड़ी को रोक देने के बाद सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ाएगा और किसी भी अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

3.80 आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य :-

- (1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में या खराब होने पर तब तक पास नहीं करेगा, जब तक कि—
 - (क) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने की सूचना प्राप्त नहीं कर ली है और उसे सिगनल के नीचे किसी वर्दीधारी रेल सेवक से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल गया है, अथवा
 - (ख) गाड़ी रोकने के बाद, उसे या तो स्टेशन मास्टर से ऐसे सिगनल से आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं मिल गया है या 'ऑफ' स्थिति में बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल द्वारा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है या विशेष अनुदेशों के अनुसार सिगनल पोस्ट पर लगे टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर से अधिकार प्राप्त नहीं हो गया है।
- (2) गाड़ी का लोको पायलट बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (रूटिंग) सिगनल 'ऑन' अथवा खराब होने की स्थिति में पास करते समय यह सुनिश्चित कर लेगा कि उसकी गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है।

स. नि. 3.80 :

- (i) किसी स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट को यदि निकट (होम) सिगनल 'ऑन' और बाहरी (आउटर) सिगनल 'ऑफ' स्थिति में दिखाई दे तो उसे बाहरी (आउटर) सिगनल को खराब समझना चाहिए और अपनी ट्रेन को रोक देना चाहिए।
- (ii) यदि स्टेशन सीमा के बाहर एकाकी स्थिति में कोई सिगनल खराब हो तो गार्ड स्टेशन मास्टर के रूप में काम करेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि लाइन अवरोध रहित है और उसकी गाड़ी का आगे बढ़ना संरक्षित है, गार्ड लोको पायलट को खराब सिगनल पार करने की लिखित अनुमति देगा। समपार की सुरक्षा के लिए दिये गये उन सिगनलों को छोड़कर जिनमें 'जी' चिन्ह लगा हो और जिनके लिये साधारण नियम 3.73 (2) लागू होगा अन्य सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पास करने की लोको पायलट को लिखित अनुमति देने के पूर्व गार्ड को फाटकवाला से सिगनल 'ऑन' होने का कारण जान लेना चाहिए। लाइट इंजन के लोको पायलट को सिगनल के 'ऑन' होने के कारण के विषय में परामर्श करना चाहिए और सिगनल को पास करने के लिए फाटकवाले द्वारा पाइलट कराया जाना चाहिए।
- (iii) सिगनल के प्रचालन में किसी तरह की खराबी या अनियमितता दिखाई पड़ने पर लोको पायलट को ट्रेन टिकट/संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में अवश्य रिपोर्ट करना चाहिए।
- (iv) सिगनल के प्रचालन में किसी तरह की खराबी या अनियमितता जो गार्ड की जानकारी में लाई जाय गार्ड को अपने ट्रेन जरनल में अवश्य रिपोर्ट करना चाहिए।
- (v) सामान्यतः जब लोको पायलट से सम्बन्धित कोई रोक सिगनल उसके द्वारा 'ऑन' स्थिति में पाया जाता है तो वह एक दम रुक जाएगा और निम्नलिखित परिस्थितियों को छोड़कर जब तक सिगनल की भुजा 'ऑफ' नहीं हो जाता तब तक उसे पास नहीं करेगा:-
 - (क) जब सिगनल खराब है और ऐसे सिगनल को खतरे की हालत में पास करने के लिए सिगनल पोस्ट पर प्रतिनियुक्त रेल कर्मचारी द्वारा फॉर्म टी/369 (3बी) पर प्राधिकार उसे दे दिया गया है अथवा बाहरी, निकट या पथ (रूटिंग) सिगनलों के मामले में जब उसे पिछले स्टेशन से फॉर्म टी/369 (1)

दे दिया गया हो, इस मामले में उसे सिगनल खम्भे के नीचे खड़े वर्दीधारी व्यक्ति द्वारा हाथ सिगनल देकर पास किया जाएगा अथवा जब सिगनल खम्भे पर टेलीफोन, जहाँ उपलब्ध है, से खराब सिगनल को 'ऑन' में पास करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है।

- (ख) जब कभी किसी लोको पायलट को टी/369(1) या टी/369 (3बी) (खराब सिगनल को पास करने का प्राधिकार) दिया जाता है तो वह टी/369(1) या टी/369(3बी) पर ही सर्वथा निर्भर नहीं करेगा जो उसे दिया गया है बल्कि वह हमेशा अतिरिक्त सतर्कता बरतेगा एवं जब कभी खराब सिगनल के नीचे से यह उसे दिया जाता है तो वह विशेष रूप से निगाह रखेगा कि उसके गाड़ी के लिए मार्ग सही सेट किया गया है।
- (ग) कोई लोको पायलट बुलावा सिगनल को बिना उस सिगनल के बाहर रुके पास नहीं करेगा, जिसके नीचे बुलावा सिगनल लगा है, भले ही वह पाता है कि नियम 3.45 के अनुसार सिगनल पर गाड़ी को खड़ा करने के पहले ही बुलावा सिगनल 'ऑफ' किया जा चुका हो।
- (घ) जब अवरुद्ध लाइन में प्रवेश हेतु प्राधिकार टी/509 पर या कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा जारी मेमों के प्राधिकार पर काँटों के पहले शंटिंग करने हेतु या स0नि0 3.40 में दिए गए निर्धारित प्रारूप पर, बिना उचित प्रस्थान प्राधिकार के आ रही गाड़ी के आगमन हेतु सिगनल को खतरे में पास करने की अनुमति दी गयी हो तो ऐसे परिस्थितियों में उपरोक्त फॉर्म/प्राधिकार को देने वाला व्यक्ति गाड़ी को पायलट करके सम्बन्धित सिगनल को पास कराएगा।
- (ङ) जब दोहरी लाइन खण्ड पर इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान स्थावर सिगनलों का प्रयोग नहीं किया जाता है:-
- (i) सही लाइन पर चलते समय जब लाको पायलट को फॉर्म टी/डी 602 पर प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' में पास करने के लिए अधिकृत किया गया हो।
- (ii) जब गलत लाइन पर बढ़ रहा हो तथा सही लाइन पर जा रही गाड़ी के लिए आम तौर पर लागू होने वाले सिगनल के नीचे हाथ सिगनल प्रदर्शित किए जाने पर लोको पायलट को टी/511 दिया गया हो।
- (च) जब संचार के पूर्णतः भंग होने के अवधि में उसे निम्नलिखित फॉर्म पर नीचे उल्लिखित सिगनलों को 'ऑन' में पास करने हेतु प्राधिकृत किया गया हो :-
- (i) दोहरी लाइन खण्ड पर अन्तिम रोक सिगनल – टी/सी 602
- (ii) इकहरी लाइन खण्ड पर प्रस्थान सिगनलों को यदि हो – टी/बी 602
- (छ) शंटिंग करते समय जैसा कि नीचे दिया गया है –
- (i) निकट या रुटिंग सिगनलों के मामलों में जबकि हाथ सिगनल दिखाकर अधिकृत किया गया हो।
- (ii) जब प्रस्थान सिगनलों को किसी अन्य कारण से 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है जहाँ अग्रिम प्रस्थान सिगनल दिया गया है :-
- 1 – शंट सिगनल को 'ऑफ' करके, यदि उपलब्ध हों
 - 2 – जहाँ शंट सिगनल नहीं है वहाँ हाथ सिगनल दिखा कर।
- (ज) आउटर या अन्तिम रोक सिगनल के मामले में शंटिंग आदेश फॉर्म टी/806 के प्राधिकार पर।

3.81 प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर लोको पायलट के कर्तव्य :-

- (1) गाड़ी का लोको पायलट अपने से संबंधित प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' या खराब होने पर, तब तक पास नहीं करेगा जब तक कि उसकी गाड़ी उस स्टेशन पर, जहाँ खराब सिगनल स्थित है, आकर रुक नहीं जाती और उसे पास करने के लिए निम्नलिखित रूप में प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता, अर्थात् -
 - (क) स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति द्वारा इसके अतिरिक्त प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल या काँटों का बचाव करने वाला अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर वह उसे तब तक पास नहीं करेगा जब तक कि उसे सिगनल पर तैनात किसी यथाविधि प्राधिकृत स्टेशन कर्मचारी से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल जाता, अथवा
 - (ख) यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अनुसार अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन बुलावा (कॉलिंग-ऑन) सिगनल की व्यवस्था है, तो उसे 'ऑफ' करके।
- (2) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' या खराब होने पर, वह उसे तब तक पास नहीं करेगा जब तक कि संचालन पद्धति के अधीन उसके पास समुचित प्रस्थान प्राधिकार भी हो।

3.82 परिचालित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने से पहले अनुमति :-

लोको पायलट अपने इंजन को किसी परिचालित लाइन पर या उसके पार तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसे स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती और वह इस बावत आश्वस्त नहीं हो जाता कि सभी सही सिगनल दिखा दिये गये हैं।

स.नि. 3.82 :

- (क) स्टेशन मास्टर सभी कांटों को जिस पर होकर लोकोमोटिव यार्ड को या से जाते समय इंजन गुजरेगी सही ढंग से सेट करने के लिए जिम्मेवार होगा और स्टेशन कर्मचारी द्वारा दिए गए हाथ सिगनल द्वारा लोको पायलट मार्गदर्शन प्राप्त करेंगे। बाहर लाइन सिगनल का 'ऑफ' होना लोको पायलट को अपना इंजन लोकोमोटिव यार्ड से यातायात लाइनों पर ले जाने का प्राधिकार देता है।
- (ख) यदि एक ही समय लोकोमोटिव यार्ड में प्रवेश करना हो और वहाँ से बाहर जाना हो तो बर्हिगामी इंजन को आने वाले इंजन से अनिवार्य रूप से प्राथमिकता दी जाएगी।
- (ग) लोकोमोटिव स्टेशनों पर कार्यरत स्टेशन मास्टर रनिंग शेड फोरमैन को गाड़ी छूटने के कम से कम 30 मिनट पहले सूचित करेगा कि किस लाइन पर लोको पायलट गाड़ी पायेगा और काँटों को सही सेट करने के लिए जिम्मेवार होगा, जिस पर से होकर लोकोमोटिव शेड को जाते समय या वहाँ से आते समय इंजन गुजरेगा। जिन खण्डों पर कन्ट्रोल हो वहाँ रनिंग शेड फोरमैन को सूचित करने की जिम्मेवारी नियंत्रक की होगी।
- (घ) दिन या रात के समय, कोई भी इंजन या वाहन एक लाइन से दूसरे लाइन पर या एक जोड़ा काँटों पर नहीं ले जाया जाएगा जब तक कि काँटावाला या अन्य अधिकृत व्यक्ति द्वारा सिगनल न दिया गया हो। कोई स्थावर सिगनल, जैसे हरी बत्ती दिखाता जमीन पर सेट लैम्प काँटों के जोड़े पर से इंजन के संचालन का अधिकार देने के लिए पर्याप्त नहीं है। यह केवल इस बात का संकेत देता है कि काँटे अनुदेशों के अनुसार सेट किए गए हैं।
- (ङ) लोकोशेड, भण्डार एवं अन्य यार्डों में या इनसे बाहर ट्रेन इंजन एवं वाहनों की शंटिंग स्टेशन सीमा में शंटिंग के लिए लागू सामान्य उपनियमों के अनुसार की जानी चाहिए। यह कार्य यातायात विभाग की अनुमति एवं ट्रैफिक शंटिंग सिगनलों के निर्देशन में ही होगा।

3.83 सिगनलों के बारे में इंजन लोको पायलट—दल की सहायता :—

- (1) लोको पायलट और यथास्थिति प्रथम फायरमैन या सहायक लोको पायलट अपनी गाड़ी के संचालन संबंधी प्रत्येक सिगनल के दिखाई देते ही उसे पहचानेंगे। वे पुकार कर एक-दूसरे को सिगनल के संकेत बतायेंगे।
- (2) सहायक लोको पायलट किसी काम में अन्यथा व्यस्त न होने पर, जैसा अपेक्षित हो, सिगनल के आदान-प्रदान में लोको पायलट की सहायता करेंगे।
- (3) उपनियम (1) और (2) के उपबन्ध, लोको पायलट को सिगनलों को देखने से और उनके पालन की जिम्मेदारी से किसी भी प्रकार मुक्त नहीं करेंगे।

स.नि. 3.83 :

- (i) सहायक लोको पायलट से "डीजल सहायक" का भी तात्पर्य होगा।
- (ii) सा.नि. 3.83 (1) में दिये गये प्रावधान सुने जानेवाले संकेतों के लिए भी लागू होंगे।
- (iii) स्टेशन पहुँचने के समय, वहाँ से प्रस्थान करते समय या वहाँ से होकर बिना रुके पास करते समय डीजल/बिजली इंजन के सहायक लोको पायलट, लोको पायलट को गाड़ी के लिए आगमन और प्रस्थान सिगनल के सही संकेत को देखने में सहायता करेगा और लोको पायलट को प्रत्येक सिगनल का संकेत बोलेगा जो संकेत की जाँच करने के बाद, उसे दुहरायेगा। ऐसी जगहों पर जहाँ दो या अधिक लाइनें बाहर निकलती हो या मिलती हो, यदि मुख्य पथ के अतिरिक्त कोई भी पथ सूचित करता हो, तो ऐसे सिगनल का संकेत भी बोलेगा एवं लूप होम और लूप स्टार्टर आदि के रूप में दुहराएगा।

साइंटिंग बोर्ड से आगमन सिगनल के सही संकेत को देखने के लिए प्रयास किया जाएगा और यदि कोई सिगनल दिखलाई नहीं देता हो तो सिगनल दिखाई नहीं देने के बारे में बोलेगा तथा लोको पायलट सिगनल के संकेत के दिखाई देने तक अपने गाड़ी को तत्काल नियंत्रित करेगा।

इस कार्य के लिए डीजल इंजनों पर लोको पायलट का सहायक और बिजली इंजनों पर सहायक लोको पायलट स्टेशन के तरफ आगमन करते समय, वहाँ से प्रस्थान करते समय या वहाँ से होकर थू पास करते समय अवश्य ही इंजन कैब में रहेगा और प्रत्येक सिगनल के संकेत को लोको पायलट को बोलेगा। ऐसा करने के बाद चालक का सहायक/सहायक लोको पायलट कैब को छोड़ सकता है और विभिन्न गेज रीडिंग दर्ज करने के लिए या इंजन डब्बे के विभिन्न पार्ट्स और अनुशंगी उपस्कर की स्थिति और लोको पायलट को देखने के लिए इंजन, डब्बे में प्रवेश करेगा।

डीजल और बिजली इंजन का लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेवार होगा कि अपातस्थिति और असाधारण स्थितियों को छोड़कर जिसमें लोको पायलट के सहायक/सहायक लोको पायलट का इंजन, डब्बे में, इंजन और उपस्कर की संरक्षा के लिए प्रवेश करना आवश्यक हो जाय, उसका सहायक उपर्युक्त अनुदेशों का पालन करता है।

3.84 किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के संबंध में लोको पायलट के कर्तव्य :— उन परिस्थितियों के सिवाय, जहाँ उसके विपरीत विशेष अनुदेश दिये गये हैं, जब किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे हैं तो, सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट पर सिगनलों को देखने और उनके पालन की जिम्मेदारी होगी और दूसरे इंजन या इंजनों के लोको पायलट सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट की तरफ देखते रहेंगे और उससे संकेत लेंगे।

स.नि. 3.84 :

- (1) जब किसी गाड़ी में दो इंजन लगे हों तो अतिरिक्त इंजन ट्रेन इंजन के पीछे लगाया जाएगा। आगे वाले इंजन का लोको पायलट गाड़ी का प्रभारी होगा और प्रस्थान प्राधिकार प्राप्त करेगा।

- (2) (i) आरोहित ढलान पर बैंकिंग इंजन गाड़ी के पीछे ही लगाया जाएगा। अवरोहित ढलान पर एसिस्टिंग इंजन गाड़ी के आगे ही लगाया जाना चाहिए। आगे वाले इंजन और बैंकिंग इंजन में समन्वय की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए जहाँ ढलान का चढ़ाव और उतराव त्वरित तारतम्य में हो, गाड़ियों का उच्चासन (बैंकिंग) न किया जाए।
- (ii) यदि प्रतिकूल कार्यविधि के लिए स्थानीय नियम न हो तो जब दूसरा इंजन गाड़ी को खींचने के लिए लगाया जाता है (न कि बैंकिंग इंजन ढकेलने के लिए) तो सबसे आगेवाले इंजन का लोको पायलट स्वचालित वैक्युम/एयर ब्रेक के प्रचालन के लिए जिम्मेवार माना जाएगा। फिर भी आपातकाल में दूसरे इंजन का लोको पायलट गाड़ी की गति कम करने या रोकने में सहायतार्थ स्वचालित वैक्युम/एयर या हैण्ड ब्रेक का आवश्यकतानुसार प्रयोग करेगा पर वह वैक्युम/एयर प्रेशर न तो बनायेगा और न ही अनुरक्षित करेगा।
- (iii) जब अतिरिक्त इंजन गाड़ी को खींचने के लिए प्रयुक्त किये जाते हैं तो उनके लोको पायलट ब्रेक के प्रचालन में हस्तक्षेप नहीं करेंगे। यह कार्य सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को करना होगा जैसा कि उपर्युक्त उप नियम (i) में लिखा गया है। गाड़ी के पीछे की ओर लुढ़क पड़ने की स्थिति इसका अपवाद होगा जबकि सबसे पीछे के सहायक इंजन का लोको पायलट अपने आप सबसे आगेवाला हो जाता है।
- (iv) आपातकाल में यदि पीछे के इंजन के लोको पायलट को आगे वाले इंजन लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने की आवश्यकता पड़े तो वह साधारण नियम 4.46 के अनुसार तीन छोटी तेज सीटी के माध्यम से सिगनल देगा।

टिप्पणी: यह नियम उन गंभीर खतरों से बचाने के लिए है जो उस समय उत्पन्न हो सकते हैं जब अतिरिक्त इंजन का लोको पायलट या गार्ड ब्रेक को लगाने का प्रयत्न करे और सबसे आगेवाले इंजन का लोको पायलट वैक्युम/ एयर प्रेशर बना रहा हो।

3.85 सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना :—

- (1) यदि लोको पायलट या गार्ड यह देखें कि पेड़ की शाखाओं के कारण या किसी अन्य कारणवश सिगनल पूरी तरह दिखाई नहीं देता है, या सिगनल की बत्ती कुछ छिप गई है, या उसका प्रकाश इतना तेज नहीं है कि संकेत साफ-साफ दिखाई पड़े तो वह अगले स्टेशन पर जहाँ गाड़ी रुके इस बात की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर से करेगा।
- (2) लोको पायलट या गार्ड से ऐसी रिपोर्ट मिलने पर स्टेशन मास्टर तुरंत इसकी सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को देगा जो उसे ठीक करायेगा।

स.नि. 3.85 :

लोको पायलट स्टेशनों पर या मार्ग में सिगनल, ट्रैक, स्टेशन वर्किंग, शिरोपरी उपस्कर में और अन्य अनियमितता देखता है तो क्रू लॉबी में व्यवहार में लाये जानेवाले संबंधित रजिस्टर में रिपोर्ट दर्ज करेगा। यह क्रू लॉबी प्रभारी का उत्तरदायित्व होगा कि ऐसी विषमताओं को सर्वसंबंधितों को अविलंब कार्यवाही हेतु लिखित में दें।



अध्याय-4

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क— गाड़ियों की समय पाबंदी तथा उनका परिचालन

- 4.01. मानक समय —** स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जायेगा। जिसकी सूचना निर्धारित रीति से, रेल के सब प्रमुख स्टेशनों को प्रतिदिन 16. 00 बजे भेजी जायेगी।

स.नि.4.01 :

स्टेशन की घड़ी में सही मानक समय के रख रखाव हेतु स्टेशन मास्टर उत्तरदायी होंगे। कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्य पर आने के समय सेक्शन कंट्रोलर से समय का मिलान करेंगे और समय के अंतर का अभिलेख रखेंगे।

सेक्शन कंट्रोलर प्रतिदिन 16.00 बजे अपने नियंत्रण के सभी स्टेशनों को सामूहिक घंटी का प्रयोग कर सही समय का संप्रेषण करेंगे। कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन की घड़ी को ठीक करेंगे और समय के अंतर को 'टाईम वैरिएसन रजिस्टर' में दर्ज करेंगे।

- 4.02. विज्ञापित समय की पाबन्दी —** कोई भी सवारी या मिली-जुली (मिक्सड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।
- 4.03. घड़ी मिलाना —** गाड़ी के अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से या, लोको पायलट दल बदली स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, गार्ड अपनी घड़ी को स्टेशन या ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करने के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाएगा और लोको पायलट को भी उस समय की सूचना देगा जिससे कि तदनुसार वह भी अपनी घड़ी मिला ले।
- 4.04. गाड़ी के लोको पायलट दल के लिए उपस्थिति का समय —** प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।

स.नि.4.04 :

- (i) गार्ड, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट के कार्य पर उपस्थित होने का समय तथा स्थान मंडल रेल प्रबंधक द्वारा अधिसूचित किया जायेगा।

- 4.05. सही परिचालित लाइन —** लोको पायलट अपनी गाड़ी सही परिचालित लाइन से ही ले जाएगा।

- 4.06. परिचालन की दिशा —**

- (1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, दोहरी (डबल) लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बायीं तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।
- (2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियाँ चलें, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

- (4) **साइक्लोस्टाइल्ड/प्रिन्टेड सतर्कता आदेशों को फॉर्म टी/409 के साथ बिना नत्थी** किए जारी किया जाना :- निर्दिष्ट स्टेशनों पर जब लोको पायलट, सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड को साइक्लोस्टाइल्ड/टाइप किया गया /कम्प्यूटरीकृत प्रिन्ट सतर्कता आदेश फॉर्म टी/409 के साथ बिना नत्थी किए हुए दिया जाना है, तो ऐसे मामले में लोको पायलट, सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड से प्राप्त हस्ताक्षर इस उद्देश्य के लिए विशेष तौर पर खोले गये 'कॉशन सर्विंग रजिस्टर' में लिया जाएगा। अप/डाउन के लिए अलग-अलग रजिस्टर रखे जाएंगे या आवश्यकतानुसार इसकी संख्या बढ़ायी जा सकती है।
- (5) **कॉशन सर्विंग रजिस्टर**— यह एक आयताकार रजिस्टर होगा जिसका प्रयोग लोको पायलट, सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड से हस्ताक्षर प्राप्त करने के साथ-साथ जारी किए गए प्रिन्टेड सतर्कता आदेश का रिकॉर्ड रखने के लिए किया जाएगा। रजिस्टर की व्यवस्था नीचे बताए गए रूप में होगी—
- (i) **रजिस्टर का बांया पन्ना** — साइक्लोस्टाइल्ड/टाइप किया गया या कम्प्यूटर द्वारा प्रिन्ट किये गये सतर्कता आदेश को रजिस्टर के बांये पन्ने पर रिकॉर्ड रखने के तौर पर चिपकाकर रखा जाएगा।
- (ii) **रजिस्टर का दायां पन्ना** — इस पन्ने पर लोको पायलट, सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड का हस्ताक्षर रजिस्टर में बना गये हस्ताक्षर कॉलम में लिया जाएगा। साइक्लोस्टाइल्ड/प्रिन्टेड सतर्कता आदेश प्राप्त करते समय लोको पायलट, सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि उन्हें जो सतर्कता आदेश सौंपा गया है वह ठीक वही सतर्कता आदेश है जो रजिस्टर के बांये पन्ने पर चिपकाया गया है एवं उनके द्वारा सतर्कता आदेश प्राप्त कर लिया गया है के प्रमाण के रूप में केवल तभी अपना पूरा हस्ताक्षर करेंगे। उपर्युक्त पारा (5) में उल्लेखित 'कॉशन सर्विंग रजिस्टर' दिए गये प्रोफॉर्म के अनुसार होगा —

बांया पन्ना		कॉशन सर्विंग रजिस्टर का प्रोफॉर्म				दायां पन्ना	
चिपकाया गया प्रिन्टेड प्रभावी (लागू) कॉशन आर्डर	स्टेशन मास्टर का क्रम संख्या :-	प्रभावी कॉशन की कुल संख्या :-		जारी करने की तिथि :-			
	गाड़ी संख्या :-	तिथि एवं समय के साथ निम्नांकितों का पूरा हस्ताक्षर					
		लोको पायलट	सहायक लोको पयलट		सह-लोको पयलट	गार्ड	

- (iii) जारी किए जाने वाले सतर्कता आदेश को चिपकाने (पेस्टिंग) से पूर्व स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर छपे हुए (प्रिन्टेड) सतर्कता आदेश के सबसे उपर बांयी छोर के कोने पर अपनी ओर से एक क्रम सं० लिखने के लिए जिम्मेदार होंगे और यह भी सुनिश्चित करेंगे कि उन्होंने ठीक वही क्रम सं० रजिस्टर के दांये पन्ने पर कॉशन सर्विंग के लिये बनाये गये संबंधित खाने (Column) में उनके द्वारा लिख दिया गया है।

(उदाहरण के लिए :- स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर छपे हुए (प्रिन्टेड) सतर्कता आदेश पर क्रम संख्या:- 0001 के रूप में लिख सकते हैं।)

(iv) छपाई किए हुए सतर्कता आदेश में किसी प्रकार का संशोधन किये जाने की स्थिति में प्रत्येक संशोधन/परिवर्तन के बाद इसे पहले वाले कॉशन से भिन्न करने के लिए प्रयोग किए जा रहे सतर्कता आदेश के क्रम सं० के अंत में A, B, C इत्यादि प्रत्यय जोड़कर क्रम सं० को बदल दिया जाएगा एवं इसे पुनः जारी किए जाने से पूर्व रजिस्टर के नये पन्ने पर दुबारा चिपका दिया जाएगा।

(उदाहरण के लिए :- 0001— A के रूप में बदल दिया जाएगा। उसी प्रकार पुनः कोई संशोधन होता है तो वर्तमान क्रम संख्या:- 0001 को 0001—B, C इत्यादि के रूप में बदल दिया जाएगा।)

(च) यह सर्वदा तिथि सहित पूरा हस्ताक्षरयुक्त होगा।

(छ) साइक्लोस्टाइल्ड/टंकित/कम्प्यूटरीकृत प्रिन्ट सतर्कता आदेश में यदि कोई निरस्त्रीकरण, बीच में डाला गया अथवा संशोधन किया गया है तो ऐसा करने वाले स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर प्रत्येक निरस्त्रीकरण अथवा संशोधन के उपरांत अपना लघु हस्ताक्षर बनाकर स्टेशन का मुहर प्रिन्टेड सतर्कता आदेश पर ठीक दायीं छोर पर लगायेगा ताकि गति प्रतिबंध, स्टेशनों के नाम, किलोमीटर संख्या इत्यादि साफ दिखाई देता रहे।

(ज) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के ठीक पिछला ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टरों द्वारा रिमाइंडर कॉशन ऑर्डर निर्धारित ठहराव वाली गाड़ियों के लोको पायलटों को जारी किया जाएगा। इकहरी लाईन खंडों पर जहां मूर्त (Tangible) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, रिमाइंडर कॉशन ऑर्डर प्रस्थान प्राधिकार के साथ थू गाड़ियों के लोको पायलटों को भी सेक्शन से रन थू पास करते समय दिया जाएगा। विशेष अनुदेशों के अंतर्गत उपनगरीय सेक्शन में रिमाइंडर कॉशन ऑर्डर जारी नहीं किया जाएगा।

(V) सतर्कता आदेश का दिया जाना :-

(1) (क) स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड को सतर्कता आदेश या तो स्वयं देगा या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त कर्मचारी द्वारा दिया जायेगा और उसको प्राप्त करने तथा समझ लेने के प्रमाणस्वरूप टी/409 के रिकार्ड पत्रक पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड के हस्ताक्षर लिए जायेंगे। जहाँ एक से अधिक फार्म दिये जायेंगे वहाँ लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट/गार्ड से प्रत्येक फार्म पर हस्ताक्षर लिए जायेंगे।

(ख) जब टंकित/साइक्लोस्टाइल्ड/प्रिन्टेड या कम्प्यूटर प्रिन्टेड सतर्कता आदेश जारी किये जाते हैं तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड के प्रति हस्ताक्षर या तो टी/409 के साथ अनुबद्ध रहने पर इसके रिकार्ड पत्रक पर या पारा (iv) के सब पारा (ड) के टिप्पणी (4) में उल्लेखित कॉशन सर्विंग रजिस्टर में हस्ताक्षर ली जायेगी।

टिप्पणी :- सतर्कता आदेश देने के संबंध में जहां कहीं भी केवल लोको पायलट एवं गार्ड वर्णित हो तो इसे लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/सह लोको पायलट एवं गार्ड के रूप में पढ़ा जाए।

- (2) यदि लोको पायलट सतर्कता आदेश की बातों को समझने में असमर्थ हो तो वह स्टेशन मास्टर को बुलाकर व्याख्या करायेगा। विशेष अनुदेशों के अंतर्गत बड़े यार्डों में सतर्कता आदेश की बातों की व्याख्या करने का उत्तरदायित्व गाड़ी के गार्ड को सुपुर्द किया जा सकता है।
- (3) जहाँ गाड़ी में आगे एक से अधिक इंजन हो तो सतर्कता आदेश सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा तथा उपरोक्त उपनियम (1) के अनुसार उसका हस्ताक्षर लिया जायेगा। यद्यपि सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को सतर्कता आदेश देने के पूर्व दूसरे इंजन या इंजनों के लोको पायलट या लोको पायलटों को सतर्कता आदेश दिखाया जायेगा तथा उस पर उसके पढ़ या समझ लेने के प्रमाणस्वरूप उसका या उनका हस्ताक्षर ले लिया जायेगा। बैंकिंग इंजन या पीछे लगे इंजनों के लिये गार्ड को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश की प्रति गार्ड को देने के पूर्व बैंकिंग इंजन/पीछे लगे इंजनों के लोको पायलट को दिखाकर तथा उसको पढ़ एवं समझ लेने के प्रमाणस्वरूप उसका या उनका हस्ताक्षर ले लिया जायेगा।

नोट :— सतर्कता के बेहतर पालन के लिए यह अभीष्ट है कि गाड़ी में बुक किय गये लोको पायलट/सह-लोकोपायलट/सहायक लोको पायलट को सेक्शन के सतर्कता के बारे में जानकारी हो। अतः टंकित/मुद्रित/साइक्लोस्टाइल्ड/कम्प्यूटर मुद्रित सतर्कता आदेश की एक अतिरिक्त प्रति लोको पायलट एवं सह-लोको पायलट/सहायक लोको पायलट दोनों को दिया जायेगा। इसके निपटारा हेतु अन्य प्रक्रिया वैसे ही होगी जैसा लोको पायलट के लिए किया जाता है। यह यात्री वाहक गाड़ियों या मालगाड़ियों या अन्य गाड़ियों में भी किया जायेगा।

- (4) यदि गाड़ी इंजन द्वारा पीछे की ओर ढकेलकर संचालित किया जा रहा हो तो प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के ठीक पिछले ब्लॉक स्टेशन पर एक डुप्लीकेट कॉशन आर्डर गाड़ी के गार्ड को दिया जायेगा।

(VI) विशेष सावधानी को अधिसूचित/निरस्त करने की प्रक्रिया :—

- (1) जब एक सक्षम रेल कर्मचारी रेलपथ के ओ.एच.ई.सहित किसी भाग के मरम्मत या निर्माण या किसी अन्य कारण से कोई गतिप्रतिबंध या विशेष सतर्कता लागू करने की आवश्यकता समझता है तो वह :—
 - (i) (क) सबसे निकटस्थ स्टेशन के स्टेशन मास्टर (अधिमानतः संबंधित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नियंत्रित करनेवाले ब्लॉक स्टेशन को) को वास्तविक दूरी का किलोमीटर तथा स्टेशन जहाँ पर अथवा जिन स्टेशनों के बीच प्रतिबंध या विशेष सतर्कता का पालन करना हो उसका स्वरूप तथा संभावित अवधि, प्रतिबंध के स्थान पर संरक्षा की विधि तथा उस स्थान पर जहाँ इंजीनियरिंग संकेत प्रदर्शित होना है आदि के बारे में लिखित सूचना देगा। वह संबंधित अन्य रेल कर्मचारियों को भी पारा II के खंड (1) के अनुसार सूचित करेगा जिनको इस विषय में अधिसूचित करना है, और :—
 - (ख) ऐसे कार्य तब तक प्रारंभ नहीं करेगा जब तक कि स्टेशन मास्टर से लिखित प्राप्ति स्वीकृति नहीं मिल जाती है।
 - (ii) सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर तब तक प्राप्ति स्वीकृति नहीं देगा जब तक कि प्रभावित होने वाले ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर, यदि कोई हो, को सूचित नहीं कर दे और उसकी प्राप्ति स्वीकृति नहीं प्राप्त कर ले।
- (2) जब ऐसे प्रतिबंध या विशेष सतर्कता का कारण हटा लिया जाय तो सक्षम रेल कर्मचारी इस तथ्य को सबसे निकटतम ब्लॉक स्टेशन को प्राईबेज नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा और दूसरे संबंधित अधिकारियों को भी सूचित करेगा जिन्हें प्रतिबंध लागू करने के पूर्व सूचित किया गया था।

(VII) गति प्रतिबंध निरस्त होने के पश्चात स्टेशन मास्टर द्वारा की जानेवाली कार्यवाही :-

- (1) प्रतिबंध हटा लेने के बारे में सूचना प्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर इस तथ्य को नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को और अन्य रेल कर्मचारी को जिन्हें पहले इसकी सूचना दी गयी थी, को सूचित करेगा। सतर्कता आदेश निरस्त होने की सूचना भेजने के बाद स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना बंद कर देगा।
- (2) यदि उस स्टेशन पर किसी गाड़ी का नियत ठहराव नहीं है तो किसी गति प्रतिबंध के निरस्त होने की सूचना जहाँ गाड़ी का नियत ठहराव है अथवा बिना नियत ठहराव के किसी रोक के जाने वाले स्टेशन के द्वारा भेजी जाएगी। यह बी.टी.एस./एम.टी.एस. का उत्तरदायित्व है कि ऐसी गाड़ियों के लोको पायलट एवं गार्ड को निरस्तीकरण की सूचना भेजने के लिए उस स्टेशन को आगाह करे।

(VIII) सतर्कता आदेश का अभिलेख :-

- (क) उन सभी स्टेशनों पर जहाँ सतर्कता आदेश जारी किया जाता है, स्टेशन मास्टर लागू किये गये गति प्रतिबंधों का उनके लागू करने तथा निरस्त करने के दिनांक के साथ, प्राधिकार स्वरूप आदि का रिकार्ड सतर्कता आदेश रजिस्टर में अद्यतन रखेगा तथा प्रत्येक सोमवार को जारी करने वाले सतर्कता आदेश, गति की दिशा के अनुसार भौगोलिक क्रम से अग्रसारित करेगा। इन रजिस्ट्रों में स्टेशन कोड को छोड़कर कोई अन्य कोड प्रयुक्त नहीं होगा।

सतर्कता आदेश रजिस्टर का फॉर्मेट

vkshV10@-91

E. C. Railway/iwoZ el; jsy

LVs'kudk uke@Name of Station _____

llrkgkUr _____ 201 _____ ds fy, lko/kkurk dh lwph

List of Cautions for the week ending _____ 201 _____

HkKx @PART -A : lrdZrk ykxwdjuk@IMPOSITION OF CAUTION

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SN dze ISO	Date & Time fnukad ,oa le;	Authority Imposing Caution lrdZrk ykxw djusokys izkf/kdkjh	Message Number Lans'k la0	Date & Time From which Caution is to be operative lrdZrk ykxw gksus dh frfFk ,oa le;	Speed Restriction Xfr izfrcak/k	Between Stations LVs'kukksa chp	Between Kms lyksehVj ds chp	Reason For Imposing Caution lrdZrk ykxwdjus dk dkj.k	Duration of caution lrdZrk dh vof/k	Private Number of concerned Station/ Control IEcaf/kr LVs'ku@ fu;a=d dk izkbosV u0 -	Signature of ASM/SM On duty fM;wVh ij rSukr , -l - ,e@ ,l - ,e dk gLrk{kj

HkKx @PART -B :lrdZrk jÍ djuk@ CANCELLATION OF CAUTION

1	2	3	4	5
Date & Time the Caution is withdrawn lrdZrk okil ysus dh frfFk ,oa le;	Name of authority Withdrawing caution lrdZrk okil ysus okys izkf/kdkjh dk uke	MessageNumber Lans'k la0	Private number of Concerned Station/ Control IEcaf/kr LVs'ku@ fu;a=d dk izkbosV u0 -	Signature of ASM/SM On duty. fM;wVh ij rSukr , -l - ,e@ ,l - ,e dk gLrk{kj

- (ख) नियंत्रण कक्ष, लोको शेड इत्यादि जैसे अन्य स्थानों पर भी जहाँ इस संबंध में सूचनायें प्राप्त की जाती हैं, इसी प्रकार के अभिलेखों का रख-रखाव किया जाएगा।
- (ग) यात्रा की समाप्ति पर गाड़ी संबंधी अन्य प्रलेखों के साथ सतर्कता आदेश लोको पायलट और गार्ड द्वारा क्रमशः सीनियर इंजीनियर (लोको), सीनियर इंजीनियर (कर्षण) और स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाएगा।

(IX) सतर्कता आदेश का परिरक्षण :—

सतर्कता आदेश की अभिलेख-प्रतियाँ जारी करने के बारह मास (एक वर्ष) तक की अवधि तक परिरक्षित की जाएगी।

4.10. सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर गति सीमा :—

- (1) अन्तर्पाशन रहित (नान-इन्टरलॉक्ड) सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, और टर्न आउट तथा क्रॉस ओवर पर भी गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, जब तक कि अनुमत विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति अनुमत नहीं कर दी जाती।
- (2) उपनियम (1) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, कोई गाड़ी अन्तर्पाशित (इन्टर लॉक्ड) सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर उतनी ही गति से चलेगी, जितनी अन्तर्पाशन मानक (स्टैण्डर्ड आफ इन्टरलॉकिंग) द्वारा अनुमत है।

स.नि.4.10 : डॉक प्लेटफार्म पर प्रवेश करते समय सभी गाड़ियों की गति 10 कि.मी.प्र.घं. सीमित किया जाता है।

4.11. स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा :—

- (1) अन्तर्पाशित (इन्टरलॉक्ड) स्टेशन पर कोई भी गाड़ी 50 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे कम ऐसी गति से जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई है, अधिक तेज नहीं चलेगी, जब तक उस लाइन को जिस पर से गाड़ी को पास होना है, काँटों द्वारा या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा दूसरी सभी लाइनों से पृथक नहीं कर दिया जाता और अन्तर्पाशन (इन्टरलॉकिंग) द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि यह स्थिति गाड़ी के पास हो जाने तक बनी रहेगी।
- (2) यदि गाड़ियों को स्टेशन पर बिना रुके ऐसी लाइन पर से जाने की अनुमति दी जाती है जिसका दूसरी लाइनों से पृथक्करण नहीं किया गया है, तो हर ऐसी परिस्थिति में शंटिंग पूरी तरह रोक दी जाएगी और इंजन से अलग किसी वाहन को, या ऐसे वाहन को नियम 5.23 के अनुसार ठीक तरह सुरक्षित नहीं कर दिया गया है, ऐसी सम्बद्ध लाइन पर नहीं रखा जाएगा, जो थू लाइन से पृथक नहीं की गई है।

स.नि.4.11 :

- (1) (क) जब किसी कारणवश यह सम्भव नहीं हो कि किसी गाड़ी को सीधी लाइन से बिना रुके (रन थू) चलाया जाए तो इसे लूप पर प्रतिबन्धित गति के साथ रन थू किया जा सकता है—
- (i) वकीय स्वीच (कम्बि स्वीच) सहित 12 में 1 के टर्नआउट पर गति 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो, बशर्ते कि भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में विनिर्दिष्ट तथा सामान्य नियम 4.10 में उल्लिखित अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्य आवश्यकताओं की पूर्ति हो गई हो।

- (ii) संतुलित विभक्त वकीय स्वीच (सिमेट्रीकल स्प्लिट कर्ब्ड स्वीच) सहित $8\frac{1}{2}$ में 1 के टर्नआउट पर गति 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो, बशर्ते कि भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में विनिर्दिष्ट तथा सामान्य नियम 4.10 में उल्लिखित अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्य आवश्यकताओं की पूर्ति हो गई हो।
 - (iii) जहाँ वकीय स्वीच सहित 12 में 1 अथवा संतुलित विभक्त वकीय स्वीच सहित $8\frac{1}{2}$ में 1 के टर्न आउट का प्रावधान नहीं किया गया है, लूप लाइन में गाड़ियों की गति 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी या ऐसी कम गति जो टर्नआउट के अनुसार निर्दिष्ट किया गया हो।
 - (iv) लूप लाइन से ऐसे बिना रुके (थ्रू) पास होने के लिए, लूप स्टार्टर का संकेत बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में 'सतर्क' (केवल एक पीला) होगा। लूप स्टार्टर सिगनल के ऐसे संकेत का पालन करते समय लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी गति लागू अन्य गति प्रतिबन्धों, यदि कोई हो, का पालन करते हुए 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो या ऐसी कम गति जो निर्दिष्ट किया जाए।
 - (v) उपरोक्त निर्दिष्ट गति सम्मुख और अनुमूख दोनों दिशाओं के लिए है।
 - (vi) किसी भी परिस्थिति में, यात्री वहन करने वाली गाड़ी को मालगाड़ी वाले लूप से बिना रुके (रन थ्रू) गुजरने नहीं दिया जाएगा।
- (2) यदि किसी गाड़ी के लोको पायलट को जिसे स्टेशन से बिना रुके गुजरना हो, पिकअप यंत्र पर या प्रथम सम्मुख काँटा पर प्रस्थान प्राधिकार नहीं मिलता है तो उसे गाड़ी की गति को अबिलंब नियंत्रित करना चाहिये। यदि वह स्टेशन भवन के सामने प्रस्थान प्राधिकार पा जाता है तो वह 15 किलोमीटर प्रतिघंटा की प्रतिबंधित गति से स्टेशन से बिना रुके गुजर सकता है।

4.12. इंजन द्वारा ढकेलना –

- (1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रोपल्ड) वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति 25 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 अनुदेशों के अधीन परिचालित किया जा सकता है,

परन्तु यदि किसी गाड़ी के पीछे सहायक इंजन को गाड़ी के साथ जोड़े बगैर, अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उस पर यह उपनियम लागू नहीं होगा।

परन्तु यह और भी कि आपात स्थिति को छोड़कर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर निर्वात/वात ब्रेक नहीं लगे हैं, स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेली जायेगी।

परन्तु यह और कि गश्ती गाड़ी (पेट्रोल ट्रेन) या खोज गाड़ी (सर्वलाइट स्पेशल) को, जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं, अधिक से अधिक 40 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है।

- (2) यदि रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या जहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर किसी

इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपात स्थिति को छोड़कर, सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ लगाई जायेंगी।

- (3) जब गाड़ियाँ उपनियम (1) और (2) में वर्णित रूप में चलाई जाती है तो यदि ढकेलने वाला इंजन सबसे पीछे है तो उसमें अथवा सबसे पीछे के वाहन में, यदि कोई है पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) लगेगी।

स.नि.4.12 :

- (1) जब कोई गाड़ी किसी स्टेशन से स्टेशन सीमा से बाहर ढकेले जाने के आदेश के साथ चलती है तो जहाँ तक संभव हो अगला वाहन ब्रेकवान होना चाहिये और सूर्यास्त के बाद जिस दिशा में गाड़ी जा रही हो उस ओर कम से कम एक बत्ती अवश्य दिखाई पड़नी चाहिये।
- (2) इकहरी लाइन पर स्टेशन से रवाना होने के बाद यदि अदृश्य परिस्थितियों के कारण गाड़ी को उसी स्टेशन की ओर वापस आना हो तो उसको प्रथम रोक सिगनल पर अवश्य खड़ा करना चाहिये और वहाँ से स्टेशन में किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा पायलट किया जाना चाहिये। दोहरी लाइन में गाड़ी जिस स्टेशन से प्रस्थान किया था उस स्टेशन की ओर वापस आते समय यदि सही लाइन पर है तो सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल पर और यदि गलत लाइन पर चल रही हो तो दूसरी लाइन के प्रथम रोक सिगनल के सामने अवश्य रोकना चाहिए और वहाँ से स्टेशन के किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा स्टेशन में पायलट करके लाया जायेगा।
- (3) यदि सबसे अगला वाहन ब्रेकवान हो तो पीछे से ढकेले जानेवाली गाड़ी की गति 25 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिये। यदि सबसे अगला वाहन ब्रेकवान नहीं हो या आगे की दृश्यता साफ नहीं हो या कोई पायलट नहीं कर रहा हो तो पीछे से ढकेले जानेवाली गाड़ी की गति 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिये।

4.13. टेंडर आगे होने पर इंजन की गति सीमा —

- (1) (क) कोई सवारी या मिली-जुली गाड़ी भाप (स्टीम) इंजन द्वारा, टेंडर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दशाओं के सिवाय नहीं खींची जाएगी, अर्थात् :—
- (i) जब प्राधिकृत अधिकारी ने इसके लिए लिखित आदेश दिया है, या
- (ii) ऐसी परिस्थिति जिसमें लोको पायलट ऐसा करना अनिवार्य रूप से आवश्यक समझे,
- (ख) गाड़ी इस प्रकार ले जाई जाती है तो उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी या 40 किलोमीटर प्रति घंटे तक की ऐसी कोई उच्चतर गति होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत की जाती है।
- (2) अनिवार्य आवश्यकता होने पर, भाप (स्टीम) इंजन लगी माल गाड़ियाँ टेंडर आगे होने पर, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं चल सकेंगी या ऐसी किसी उच्चतर गति से चल सकेंगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। किन्तु ऐसी गति किसी भी दशा में 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।
- (3) यदि उपनियम (1) के खण्ड (क) के उपखण्ड (1) और उपनियम (2) के अधीन भाप (स्टीम) इंजन वाली गाड़ियों का टेंडर आगे करके, नियमित रूप से चलाना है तो नियम 4.14 में निर्धारित रूप में प्रमुख बत्ती (हेडलाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ टेंडर पर लगाई जायेंगी।

ग- गाड़ियों और उनके लोको पायलट दल के उपकरण

4.14. प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ तथा गति मापी (स्पीडोमीटर) :-

- (1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या लम्बी सुरंगों में गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि इंजन पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और उसके अतिरिक्त तेल या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ नहीं लगी हैं।
- (2) स्टेशनों पर और यादों में केवल शंटिंग कार्य पर लगे इंजनों में, जब रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और आगे तथा पीछे की लाल चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जायेंगी।
- (3) इंजन पर लगी बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) का प्रकाश धीमा करने के लिए उसमें स्विच लगा रहेगा और यह नीचे लिखी स्थिति में धीमी की जायगी, अर्थात्-
 - (क) जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है।
 - (ख) जब गाड़ी उसी गेज या मित्र गेज के दोहरी (डबल) अथवा बहु लाइन वाले रेलपथ पर सामने से आती हुई किसी अन्य गाड़ी के पास पहुँच रही है, तथा
 - (ग) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किसी अन्य अवसर पर।
- (4) यदि इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) खराब हो जाती है अथवा इंजन को, टेंडर आगे करके, आपात स्थिति में चलाना आवश्यक है, तो उपनियम (1) के अनुसार इंजन पर तेल की या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ जलाई जायेंगी जो संचलन की दिशा की ओर संकेत देंगी और गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार, निर्धारित गति से, चलेगी।
- (5) यदि किसी खंड पर चल रहे इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) खराब हो जाती है और परावर्ती किस्म के इंजीनियरिंग फिक्स्ड सिगनल की व्यवस्था की जाती है तो रात्रि या घने कोहरे वाले मौसम के दौरान जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, बड़ी (ब्राड गेज) तथा मीटर (मीटर गेज) लाइन पर लोको पायलट सावधानीपूर्वक गाड़ी चलाए तथा गाड़ी की गति ब्लॉक खण्ड पर लगी अस्थायी गति सीमा या 40 किमी प्रति घंटा जो भी कम हो, से अधिक न रखें।
- (6) यदि गतिमापी/रिकार्डर खराब हालत में हो तो कोचिंग इंजन होम शेड से बाहर नहीं निकाले जाएं। यदि चालन के दौरान गतिमापी रिकार्डर खराब हो जाता है तो गाड़ी विशेष अनुदेशों द्वारा विहित गति पर चलाई जाए।

स.नि. 4.14 :

- (क) यदि विद्युत हेडलाइट अंधेरा के समय और/अथवा धुंध एवं कोहरा के मौसम में मार्ग में खराब हो जाता है तो लोको पायलट/मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि दो बफरबीम मार्करलाईट/हेडकोड लाइट जल रहे हैं और ब्रॉडगेज और मीटरगेज पर सावधानीपूर्वक गाड़ी चलायेगा जिसकी गति 40 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं होगी और इंजन सीटी/ई.एम.यू. हूटर लगातार बजायेगा। लोको पायलट/मोटरमैन घटना को आगेवाले पहले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा ताकि वह हेडलाईट के आवश्यक मरम्मत के लिये नियंत्रक को, यदि कोई हो सूचित कर जहाँ ऐसे मरम्मत की सुविधा उपलब्ध हो, उस प्रथम बिन्दु पर व्यवस्था कर सके।

- (ख) जहाँ गाड़ियों को किसी स्टेशन पर क्रॉस करना हो तो पहले पहुँचने वाली गाड़ी का विद्युत हेडलाईट अवश्य धीमा कर दिया जायेगा । यदि धीमा करने का स्वीच खराब हो तो निश्चित रूप से हेडलाईट एकदम बुझा दिया जाये ।

4.15. पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तियाँ :—

- (1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, स्टेशन सीमा के बाहर कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जायेगी, जब तक उसमें निम्नलिखित न हो —

- (क) उस स्थिति में सिवाय जिसमें उपनियम (2) लागू होता है, इंजन के साथ जुड़े वाहनों में, कम से कम एक लाल पिछली बत्ती (टेल लैम्प) तथा दो ऐसी बगल (साइड) बत्तियाँ लगी हैं जो पीछे की ओर लाल तथा इंजन की ओर सफेद दिखाई देती हैं :

परन्तु माल गाड़ियों तथा ई.एम.यू. गाड़ियों में बगल (साइड) बत्तियों को त्यागा जा सकता है;

- (ख) यदि इंजन बिना किसी वाहन के अकेला है तो, उसमें कम से कम एक लाल पिछली (टेल) बत्ती है; तथा

- (ग) यदि दो या दो से अधिक इंजन एक साथ बिना किसी वाहन के जुड़े हैं तो, कम से कम पिछले इंजन के पीछे एक लाल पिछली (टेल) बत्ती लगी है ।

- (2) जब कोई कोयला पायलट, अर्थात् ऐसी गाड़ी , जो कोयला साइडिंगों में वाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लॉक सेक्शन में अथवा ब्लॉक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंग में काम करती हैं, तो उस पर लाल पिछली (टेल) बत्ती की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लॉक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है । परन्तु यह तब तक इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिये गये हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लॉक सेक्शन में जहाँ वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है ।

- (3) जब समानान्तर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियाँ चलती हैं तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित बगल (साइड) बत्ती का प्रबन्ध विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जा सकता है ।

- (4) जब किसी गाड़ी को, अनुगामी गाड़ी पास करने के लिए शंट किया जाता है तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित पिछली (टेल) और बगल (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा ।

- (5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में शंटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष आदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियाँ लगी होंगी ।

स.नि. 4.15. :

- (क) तथापि, यदि मौसम तूफान, कुहासा इत्यादि के कारण साफ नहीं हो तो बत्तियों को जलाना और बुझाना क्रमशः पहले या बाद में विद्यमान परिस्थितियों के अनुसार व्यवस्थित किया जा सकता है ।

- (ख) यदि किसी खंड में रेलपथों की संख्या अनुमति दे कि सामान्य कार्य दशाओं में एक समय एक ही दिशा में दो गाड़ियाँ चल रही हों तो दूसरी लाइन या लाइनों की ओर के ब्रेकवान का साइड लैम्प आगे तथा पीछे की ओर एक सफेद बत्ती ऐसे खंडों पर गुजरते समय प्रदर्शित करेगा ।

- (ग) किसी स्टेशन पर जब कोई गाड़ी उसी दिशा से आने वाली किसी दूसरी गाड़ी को प्राथमिकता देने के लिये रोक ली जाती है या कोई ब्रांचलाइन की गाड़ी स्टेशन में ब्रांचलाइन पर खड़ी हो तो खड़ी गाड़ी का गार्ड ज्योंहि गाड़ी रनिंग/मेनलाइन साफ करती है त्योंहि गाड़ी के दोनों साइड लैम्पों को उलट देगा (या स्थिर साइडलैम्प की दशा में स्लाइडों को) ताकि उसके गाड़ी के इंजन की ओर लाल तथा पीछे की ओर सफेद प्रदर्शित करे। रनिंग/मेनलाइन पर संचलन प्रारंभ करने के पूर्व गार्ड पुनः साइड लैम्प या स्लाइड, जैसी भी स्थिति हो, गाड़ी के इंजन की ओर सफेद और पीछे की ओर लाल प्रदर्शित करने हेतु उलट देगा।
- (घ) गाड़ी कार्य करने या स्टेशन सीमा के भीतर या किसी साइडिंग में शंटिंग करने वाले इंजन के साथ बफर या साइडलाईट रहेगा, जैसा कि निर्धारित हो।

4.16. पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) :—

- (1) उपनियम (2) में किए गए उपबन्धों के सिवाय, कर्मचारियों को गाड़ी की संपूर्णता के बारे में बताने के लिए, अन्तिम वाहन की पहचान के लिये उसके पीछे निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है, अर्थात् —
- (क) दिन में, अनुमोदित डिजाइन का पिछला (टेल) बोर्ड या अनुमोदित डिजाइन की लाल रंगी हुई पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो प्रकाशित न हो, अथवा
- (ख) रात्रि में, और धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिन में स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, अनुमोदित डिजाइन की एक लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो अंतिम वाहन जाँच युक्ति को प्रदर्शित करने के लिए क्षणदीप्ति (फ्लैशिंग) लाल रंग प्रकाश दर्शाएगी, अथवा
- (ग) विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत कोई अन्य उपकरण।
- (2) जब कोई कोयला पायलट, अर्थात् ऐसी गाड़ी, जो कोयला साइडिंगों में वाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लॉक सेक्शन में अथवा ब्लॉक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंगों में काम करती है, तो उस पर पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत किसी अन्य उपकरण की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लॉक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लॉक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है। परन्तु यह तब जब तक इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लॉक सेक्शन में जहाँ वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।
- (3) पिछला (टेल) बोर्ड या प्रकाश रहित पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के बदले में एक लाल झण्डी का प्रयोग केवल आपात स्थिति में हर बार विशेष अनुदेशों के अधीन ही, किया जा सकता है।

स.नि. 4.16 :

- (i) इस बात को बताने के लिये कि गाड़ी संपूर्ण है तथा उसका कोई हिस्सा अलग नहीं हो गया है, अंतिम वाहन में पहचान के लिये उसके पीछे निम्नलिखित उपकरण लगाए जायेंगे।
- (क) दिन और साफ मौसम में एक लाल रंग का टेलबोर्ड जिस पर 'एल वी' अक्षर सफेद रंग में लिखा होगा।

- (ख) अनुमोदित डिजाईन की एक लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो रात्रि में (सुर्यास्त से सुर्योदय तक) साथ ही साथ धुंध, कुहरे या तूफानी मौसम में दिन में स्पष्ट दिखाई नहीं देने पर क्षणदीप्ति लाल (रेड फ्लैशिंग) रोशनी प्रदर्शित करती हो।
- (ग) लाइट इंजन अकेला या आपस में युग्मित, के पीछे दिन में टेलबोर्ड और रात्रि में टेल लाइट अवश्य लगा हो। जब आपस में जुड़े दो इंजन चल रहे हों तो अगला इंजन का टेलबोर्ड/टेललाइट चलने के पूर्व अवश्य हटा लिया जाना चाहिये।
- (घ) (i) यदि टेललैम्प खो जाय या टूट जाय तो गाड़ी की संपूर्णता को प्रदर्शित करने के लिये दिन में एक लालझंडी और रात्रि में लाल दिखाता हैंड सिगनल लैम्प को स्वीकृत विकल्प माना जाएगा।
- (ii) विद्युतीकृत खंडों के लिये नियम :- ई.एम.यू.वाहनों के साथ दिन के समय सबसे अंतिम वाहन पर दाहिनी तरफ नीचे कोना में लाल क्रॉस (X) प्रदर्शित करेगा। यह सुनिश्चित करने हेतु विशेष सावधानी बरतनी चाहिये कि समान संकेत गाड़ी के अन्य भाग पर प्रदर्शित नहीं हो। रात्रिकाल में पिछले छोर पर लाल क्रॉस के अतिरिक्त एक लाल बत्ती भी प्रदर्शित होना चाहिये।
- (iii) एस.एल.आर. या निरीक्षणयान के पीछे बने लाल बत्ती को बुझा देना चाहिये जब ऐसे एस.एल.आर. या निरीक्षणयान के पीछे दूसरा वाहन लगाया जाता है। गाड़ी का गार्ड सुनिश्चित करेगा कि टेल लैम्प/टेल बोर्ड सबसे अंतिम वाहन के पीछे लगाया जाय।

4.18. संचार साधन —

- (1) कोई सवारी या मिली-जुली गाड़ी किसी स्टेशन से तब तक नहीं भेजी जाएगी जब तक कि हर सवारी डिब्बे में गार्ड या लोको पायलट के साथ संचार स्थापित करने का कोई साधन नहीं लगा है।
- (2) उपनियम (1) निम्नलिखित में लागू नहीं होगा, अर्थात्
- (क) निर्वात (वैक्यूम) व्यवस्था पूर्णरूप से या आंशिक रूप से खराब है, के मामले में सवारी या मिली-जुली गाड़ी तथा
- (ख) उन विशेष गाड़ियों को, जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन छूट दे दी गई है।
- (3) यदि रेल प्रशासन का इस बावत समाधान हो जाता है कि उपनियम (1) में उल्लिखित संचार साधनों का सामान्यतः शरारतपूर्ण प्रयोग होता है तो वह, उक्त उपनियम में किसी बात के होते हुए भी किसी भी ऐसी गाड़ी के सभी या किन्हीं सवारी में लगाए गए संचार साधन को तत्समय काटने का निर्देश दे सकता है।
- (4) यदि किसी माल वाहन में यात्री ले जाए जाते हैं तो वह इस नियम के अर्थ में 'सवारी वाहन' नहीं माना जाएगा।

4.19. गार्ड तथा लोको पायलट के साज-सामान :-

- (1) अपनी गाड़ी पर ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट के पास निम्नलिखित साज-सामान होंगे, अर्थात् :-
- (क) इन नियमों या इनके उन भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे दिए गए हैं ;

- (ख) रेल के जिस सेक्शन में गाड़ी चलनी है, उसके लिए प्रवृत्त कार्य चालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) तथा सभी शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों की, यदि कोई है, एक प्रति;
 - (ग) एक हैंड सिगनल बत्ती,
 - (घ) एक सीटी (केवल गार्डों के लिए);
 - (ङ) एक लाल झंडी और एक हरी झंडी;
 - (च) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित, पटाखों का इतना स्टॉक जो सम्बन्धित नियमों के पालन के लिए पर्याप्त है,
 - (छ) प्राथमिक उपचार पेटी (फर्स्ट-एड-बॉक्स) केवल सवारी गाड़ियों के गार्डों के लिए तथा
 - (ज) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस सम्बन्ध में निर्धारित करें।
- (2) यदि किसी गार्ड या लोको पायलट के पास उपनियम (1) में उल्लिखित या निर्दिष्ट वस्तुओं में से कोई नहीं है, तो वह इस बात की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा जो इस कमी की पूर्ति करेगा।
- (3) प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट, गाड़ी पर ड्यूटी के समय, अपने साथ उस चश्मे की दो जोड़ी रखेगा जिसका पहनना उसके लिए डाक्टरी सलाह के अनुसार आवश्यक है।

स.नि.4.19 :

1. गार्डों के उपकरण :- जैसा कि सामान्य नियम 4.19 में निर्धारित किया गया है, के अतिरिक्त गार्ड के उपकरण में निम्नलिखित सामान होनी चाहिए -
 - (क) एक तीन रंगों वाला बैट्री संचालित हैंड सिगनल लैम्प / LED आधारित हैंड सिगनल लैम्प।
 - (ख) हाथ सिगनल झंडी - 03 (लाल-2, हरा-1)
 - (ग) अलग करने योग्य एल.भी (LV) बोर्ड-1
 - (घ) फ्लैशिंग टेल लैम्प-1
 - (ङ) पटाखा/डेटोनेटर-एक डिब्बा में 10
 - (च) उन मंडलों का कार्यकारी समय सारणी जिन पर गाड़ी कार्य करना है।
 - (छ) रफ जरनल पुस्तिका एवं अन्य फार्म।
 - (ज) गार्ड प्रमाण पत्र पुस्तिका (केवल यात्री गाड़ी के गार्ड के लिए)
 - (झ) पैडलॉक मंडल प्राधिकारी द्वारा यथा निर्धारित।
 - (ञ) रबर वाशर-03
 - (ट) नियम पुस्तिकायें (सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक एवं दुर्घटना नियमावली सभी शुद्धि पत्रों के साथ अद्यतन)
 - (ठ) दो जोड़ी चश्मा यदि चिकित्सीय सलाह के अधीन उसे पहनने की आवश्यकता है।
 - (ड) एक वैक्यूम/एयरप्रेसर इंडिकेटर गेज एडाप्टर 'बी' के साथ (केवल मालगाड़ी के गार्डों के लिए)

- (ढ) वाटर कैनवास/वाटर बोतल (मिल्टन जैसा, दो लीटर क्षमता वाला तापरोधी ताकि कम से कम 6-8 घंटे तक पानी ठंढा रख सके)
 - (ण) कलाई घड़ी।
 - (त) एक क्रास बेल्ट (केवल यात्री गाड़ी के गार्ड के लिए)
 - (थ) सीटी (केवल यात्री गाड़ी के गार्ड के लिए)
 - (द) नारंगी रंग का दस बॉह पट्टी जिस पर "दुर्घटना राहत" लिखा होगा (केवल सवारी गाड़ी के लिए)
 - (ध) नट के साथ लॉकिंग बोल्ट एक जोड़ा एवं कॉटर अथवा कलैम्प के साथ ताला (केवल मैटेरियल गाड़ी के लिए)
 - (न) वॉकी टॉकी सेट-सेक्शन इंजीनियर (एस एण्ड टी) द्वारा गार्डों को पूर्ण रूप से चार्ज कर दिये जाने और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद की यह ठीक से काम कर रहा है, आपूर्ति की जाएगी।
 - (प) कोल पायलट पर कार्य करने वाले गार्ड-एक टार्च
 - (फ) रिसेट-की चाभी-1 (एल.एच.बी. कोच लगे ट्रेनों में ए.सी.पी. होने पर वाल्व को रिसेट करने के लिए)
 - (ब) उपकरणों को रखने के लिए एक ब्रीफकेस।
2. ब्रेकभान उपकरण (केवल यात्री गाड़ी में) :- उपर्युक्त के अतिरिक्त गार्ड जब अपने गाड़ी में कार्यरत हों तो ब्रेकभान में निम्नलिखित उपकरणों को भी ले जाएंगे। सभी यात्री गाड़ियों में उपकरणों को प्रारंभिक बिन्दु से ये वस्तुयें लादी जाएगी जहाँ प्राथमिक अनुस्क्षण किया जाता हो। इस प्रकार से लादे गए उपकरण एक छोर से दूसरे छोर तक कार्य करेंगे। ये निम्न हैं :-
- (क) गैर विद्युतीकृत खंडों के लिए पी.सी.पी. सेट/विद्युतीकृत खंडों के लिए आर.ई. सेट अथवा गाड़ी विद्युतीकृत तथा गैर विद्युतीकृत खंड दोनों में चलने के मामले में, दोनों सेट-सेक्शन इंजीनियर (एस. एण्ड टी.) द्वारा ठीक ढंग से काम कर रही स्थिति में लादा जाएगा।
 - (ख) दो अग्निशामक यंत्र ठीक से कार्य कर रही स्थिति में- सेक्शन इंजीनियर (सी. एण्ड डब्ल्यू.) द्वारा पूर्ण रूप से भरी हुई स्थिति में लादा जाएगा।
 - (ग) आपातकालीन प्रकाश उपकरण-01 सेट (केवल राजधानी एक्सप्रेस या इन जैसी अन्य गाड़ी को छोड़कर जहाँ यह जेनरेटर कार में रखा गया हो)- सेक्शन इंजीनियर (सी. एण्ड डब्ल्यू.) द्वारा लादा जाएगा।
 - (घ) स्ट्रेचर- स्टेशन मास्टर द्वारा लादा जाएगा।
 - (ङ) दो लकड़ी का फन्नी/स्प्रैग-सेक्शन इंजीनियर (सी. एण्ड डब्ल्यू.) द्वारा लादा जाएगा।
 - (च) प्राथमिक उपचार पेटी
3. लाको पायलट के उपकरण :- जैसा कि सामान्य नियम 4.19 में निर्धारित किया गया है, के अतिरिक्त गाड़ी में कार्य करने वाले लोको पायलट अपने साथ निम्नलिखित उपकरण रखेंगे :-
- (क) लोको पायलट नियम पुस्तिका/सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक की एक प्रति सभी संशोधन पर्ची के साथ अद्यतन।
 - (ख) इंजन के औजार जैसा निर्धारित हो।

- (ग) हाथ सिगनल झंडी-03 (लाल 02, हरा 01)
 - (घ) एक तीन रंगों वाली बैट्री संचालित हैण्ड सिगनल लैम्प/एल.ई.डी. आधारित हैण्ड सिगनल लैम्प।
 - (ङ) एक वॉकी-टॉकी सेट।
 - (च) रिसेट-की/चाभी-1 (एल.एच.बी. कोच लगे ट्रेनों में ए.सी.पी. होने की स्थिति में वाल्व को रिसेट करने के लिए)
4. सहायक लोको पायलट के उपकरण :- प्रत्येक सहायक लोको पायलट को निम्नलिखित सामग्रियाँ अपने साथ रखने के लिए एक हैण्ड्री बैग के साथ आपूर्ति की जायेगी-
- (i) तीन रंगों वाला टार्च
 - (ii) लाल एवं हरा झण्डी, और
 - (iii) कार्यकारी समय सारणी

(संदर्भ :- रेलवे बोर्ड का पत्र सं० 2010/सेपटी (ए. एण्ड आर.) 19/18, नई दिल्ली दिनांक : 21.07.2017)

- टिप्पणी : (1) गार्ड/लोको पायलट जिन्हें चश्मा पहनना आवश्यक हो वे अपीयरेंस बुक में उल्लेख करेंगे कि वे एक जोड़ा अतिरिक्त चश्मा अपने साथ लेकर चल रहे हैं जैसा कि सामान्य नियम 4.19 (3) में वर्णित है।
- (2) गाड़ी परिचालन से संबंधित रेल कर्मचारी जिन्हें अपने कर्तव्य (ड्यूटी) के उपयुक्त निष्पादन हेतु चश्मा निर्धारित है, ड्यूटी के समय अपने साथ चश्में की एक जोड़ी अवश्य रखेंगे। जब वे वास्तव में कार्य पर हों, तो उन्हें अवश्य पहनेंगे। रनिंग कर्मचारी जब कार्य पर हों, तो अपने पास चश्में की दो जोड़ी अवश्य रखेंगे।
- (3) एल.एच.बी. कोच लगे ट्रेनों में काम करने वाले गार्डों एवं लोको पायलटों के लिए यह सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है कि उन्हें "रिसेट-की (Re-Set Key)" की आपूर्ति की गयी है जिसका उपयोग उनके ट्रेन में ए.सी.पी. होने की स्थिति में वाल्व को रिसेट करने के लिए किया जायेगा। यांत्रिक विभाग, गार्डों एवं लोको पायलटों को रिसेट की (Re-Set Key) प्रयोग किये जाने के संबंध में सी. एण्ड डब्ल्यू. पर्यवेक्षकों द्वारा संबंधित मण्डलों के सभी क्रू बुकिंग प्वाइंटों पर उचित प्रशिक्षण की व्यवस्था करेंगे तथा ऐसे सभी गार्ड एवं लोको पायलट जिन्हें यह प्रशिक्षण दे दिया गया है, के संबंध में उनसे प्राप्त की गई अभिस्वीकृति का रिकार्ड संबंधित बुकिंग कार्यालयों में रखी जाएगी।

4.20. इंजन चलाने की जिम्मेदारी —

- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा उपबंधित के सिवाय, किसी इंजन को किसी भी परिचालित लाइन पर तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि उस पर लोको पायलट और साथ ही सहायक लोको पायलट भी नहीं है।
- (2) उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट या यथाविधि सभी दृष्टि से योग्य रेल सेवक के अतिरिक्त कोई भी व्यक्ति किसी भी परिचालित लाइन पर इंजन नहीं चलाएगा।
- (3) यदि इंजन गतिमान है और लोको पायलट असमर्थ हो जाता है तो सहायक लोको पायलट यदि वे यथाविधि योग्यता प्राप्त है तो, गाड़ी को सतर्कतापूर्वक अगले स्टेशन तक ले जा सकता है और यदि सहायक लोको पायलट यथाविधि योग्यता प्राप्त नहीं है तो वह गाड़ी को रोक देगा और सबसे पास के स्टेशन मास्टर को गाड़ी के भार साधन के लिए लोको पायलट की व्यवस्था

करने हेतु संदेश भेजेगा। इस काम के लिए वह गार्ड की सहायता ले सकता है।

स.नि. 4.20 :

सामान्य नियम 4.20 (1) से (3) तक के उपबंध सिंगल या मल्टीपुल यूनिट गाड़ियों की स्थिति में लागू नहीं होगा।

4.21. विद्युत गाड़ी चलाना –

- (1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारित के सिवाय, जब विद्युत गाड़ी गतिमान है अथवा जब वह किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर खड़ी है तब लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा।
- (2) (क) यदि एक अथवा बहु यूनिट वाली गाड़ी के सबसे अगले चालन कक्ष के चालन यंत्र खराब हो जाते हैं तो, गाड़ी निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष से सतर्कता पूर्वक चलाई जायेगी, ऐसी स्थिति में गार्ड सबसे अगले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक संकेत देता रहेगा, गार्ड आवश्यकतानुसार हार्न या सीटी भी बजाता रहेगा और आपात स्थिति में ब्रेक लगाएगा और गाड़ी को सिंगनलों, स्टेशनों और अवरोधों पर सही रूप से रोकने के लिए जिम्मेदार होगा।
- (ख) यदि विद्युत इंजन का सबसे अगला चालन कक्ष खराब हो जाता है तो गाड़ी पिछले चालन कक्ष से सहायक लोको पायलट चलाएगा किन्तु यह तब जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि.4.21 :

वर्तमान सामान्य नियम 4.21 (1) एवं (2) (ख) जो विद्युत इंजन के लिये लागू होता है को ट्वीन कैब वाले डीजल इंजन द्वारा कार्य किए जा रहे गाड़ियों के लिए भी लागू होगा।

(संदर्भ :- रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2014/सेटी (ए. एन्ड आर.)/19/20 दिनांक 15.01.2015)

उपरोक्त के संदर्भ में सहायक नियम के निम्नलिखित पैरा को विद्युत एवं ट्वीन कैब वाले डीजल इंजन द्वारा कार्य किए जाने वाले गाड़ियों के लिए तदनु रूप रूपांतरित किया गया है।

- (1) (क) रनिंग लाइन के किसी भाग पर विद्युत/ डीजल सचल वाहन के संचालन की अनुमति केवल विद्युत / डीजल सचल वाहन के संचालन के लिए प्रमाणित लोको पायलटों एवं सहायक लोको पायलटों को ही दी जाएगी। इन नियमों के अंतर्गत जिन्हें अधिकृत किया गया है या जिनके पक्ष में मंडल विद्युत अभियंता (चल स्टॉक) / मंडल यांत्रिक इंजीनियर (पावर) द्वारा परमिट जारी किया गया हो, के अतिरिक्त किसी अन्य व्यक्ति को वे प्रवेश करने की अनुमति नहीं देंगे। कोई भी ऐसा व्यक्ति जिसके पास लोको पायलट का दक्षता प्रमाण-पत्र नहीं हो, उसे इंजन या चालनकक्ष के उपकरणों को परिचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ख) यदि कोई लोको पायलट छः महिनों तक किसी विद्युत/ डीजल इंजन या मल्टीपुल इकाई का संचालन नहीं किया हो तो दुबारा इंजन चलाने के पहले उसे पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के बाद पुनः परीक्षण कर दक्षता प्रमाण-पत्र पृष्ठांकित किया जाएगा।
- (ग) यदि कोई लोको पायलट किसी खंड पर छः महिने या उससे अधिक अवधि तक कार्य नहीं करता है तो उसे उस खंड पर तब तक नहीं लगाया जायेगा जब तक कि उसे उस मार्ग का प्रशिक्षण नहीं दे दिया जाये और उसके पक्ष में दक्षता प्रमाण-पत्र जारी नहीं कर दिया जाये। लोको पायलटों को जारी किये जाने वाले सभी दक्षता प्रमाण-पत्र का अभिलेख का रख-रखाव मंडल विद्युत अभियंता

(चल स्टॉक) / मंडल यांत्रिक इंजीनियर (पावर) के कार्यालय में रखा जायेगा।

- (घ) तथापि विद्युत इंजन / ई0एम0यू0 या डीजल लोको/डी0एम0यू0 के संचालन हेतु प्रशिक्षण प्राप्त करनेवाले कर्मचारी नामित लोको निरीक्षक के पर्यवेक्षण में ऐसे इंजनों का चालन कर सकते हैं यदि विशेष रूप से मंडल विद्युत अभियंता (चल स्टॉक) / मंडल यांत्रिक इंजीनियर (पावर) द्वारा अधिकृत किये जायें। जब इन शर्तों के अधीन प्रशिक्षु संचालन कर रहे हों तो पर्यवेक्षण करने वाले लोको निरीक्षक प्रशिक्षु पर लगातार नजर रखेंगे और आपात स्थिति में गाड़ी को नियंत्रण में करने हेतु कोई भी कार्यवाही करने को तैयार रखेंगे।
- (2) लोकोशेड की सीमा या स्टैबलिंग साइडिंग में किसी भी व्यक्ति को किसी विद्युत/डीजल चल वाहन का संचालन करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि उसे सहायक विद्युत इंजीनियर (चल स्टॉक) / सहायक यांत्रिक इंजीनियर (पावर) द्वारा सक्षम प्रमाणित कर दिया जाता है।
- (3) मंडल विद्युत /यांत्रिक अभियंता द्वारा कुछ खास खंडों पर सहायक लोको पायलटों को लोको पायलट की सीधी निगरानी में इंजन चलाने की अनुमति दी जा सकती है। आपात स्थिति में, यदि सहायक लोको पायलट यथाविधि योग्यता प्राप्त है को, 40 किलो मीटर प्रति घंटा की प्रतिबंधित गति से अधिक गति न रखते हुए निकटतम बिन्दु तक जहाँ उसे कार्यमुक्त किया जा सके, गाड़ी चलाने हेतु अधिकृत किया गया है।
- (4) **रिवर्सिंग और ब्रेक हैंडिल –**
- (क) लोको पायलट चालन कक्ष छोड़ते समय अपने साथ रिवर्सिंग हैंडिल और विद्युत इंजनों/डीजल इंजनों के इंडिपेनडेंट एयर ब्रेक हैंडल, जहाँ हटाने योग्य हो, ले जायेगा।
- (ख) एकल एवं मल्टीपुल यूनिट के लोको पायलट रिवर्सिंग हैंडिल को “फॉरवर्ड” या रिवर्स स्थिति में रखेंगे जब गाड़ी गतिशील हो ताकि डेडमैन्स इमरजेंसी गीयर गाड़ी के गतिशील रहने की संपूर्ण अवधि में कार्य करने को तत्पर रहे और जब तक गाड़ी पूर्णरूप से खड़ी नहीं हो जाती है तब तक रिवर्सिंग हैंडिल को ‘ऑफ’ स्थिति में नहीं घुमायेगा।
- (5) इन नियमों में वर्णित स्थितियों को छोड़कर कभी भी लोको पायलट रिवर्सिंग हैंडिल पर से अपना अधिकार नहीं हटायेगा।
- (6) जब इंजन/ई0एम0यू0 /डी0इ0एम0यू0 अपने अगले कैब से नहीं चलाया जा सके तो लोको पायलट मंडल विद्युत अभियंता (संचल वाहन) /मंडल यांत्रिक अभियंता (पावर) द्वारा जारी विशेष अनुदेशों का अनुसरण करेगा।
- (7) यदि सबसे अगला कैब द्वारा नियंत्रण संभव नहीं हो तो लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को इंजन चलाने हेतु पिछला कैब में भेजेगा। गाड़ी के सही परिचालन के लिए लोको पायलट उत्तरदायी होगा। सभी संचलन लोको पायलट और सहायक लोको पायलट के बीच सिगनलों के आदान-प्रदान द्वारा किया जाएगा। गाड़ी की गति 40 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। प्रथम अवसर मिलने पर लोको पायलट कर्षण लोको नियंत्रक /पावर कंट्रोलर को रिलीफ इंजन की व्यवस्था करने की सूचना देगा।
- (8) एकल अथवा मल्टीपुल यूनिट गाड़ी के अशक्त हो जाने पर लोको पायलट के कर्तव्य :- एकल अथवा मल्टीपुल यूनिट गाड़ी अशक्त हो जाने की स्थिति में और कोई सहायता गाड़ी, विद्युत या डीजल, प्राप्त होने पर अशक्त गाड़ी का लोको पायलट अपना रिवर्सिंग हैंडिल सहायता गाड़ी के लोको पायलट को सौंप देगा। यदि सहायता गाड़ी पीछे हो और पूरी गाड़ी अपने सबसे अगला चालन कक्ष से नहीं चलायी जा सके तो अशक्त गाड़ी का लोको पायलट सामान्य नियम 4.21 में गार्ड के लिए वर्णित अनुदेशों का पालन करेगा।
- (9) दोषपूर्ण स्वचालित ब्रेक उपकरण –

- (क) यदि किसी एकल या मल्टीपुल यूनिट विद्युत/डीजल गाड़ी के किसी भी चालन कक्ष से स्वचालित ब्रेक नहीं संचालित किया जा सके किन्तु सबसे अगला कक्ष का चालन उपकरण कार्यशील अवस्था में हो तो गार्ड मोटरमैन के साथ अगला चालन कक्ष में रहेगा और आवश्यकतानुसार हैंड ब्रेक को संचालित करेगा और गाड़ी की गति आवश्यकतानुसार 10 किलोमीटर प्रति घंटा या उससे कम होगी।
- (ख) यदि केवल अगला चालन कक्ष में स्वचालित ब्रेक उपकरण खराब हो तो मोटरमैन/लोको पायलट अगला कक्ष से संचालन करेगा। गार्ड स्वचालित ब्रेक, निकटस्थ आगे वाले जिस कम्पार्टमेंट में ब्रेक उपकरण कार्यशील होगा उससे मोटरमैन/लोको पायलट के सिगनल के अनुरूप संचालन हेतु उत्तरदायी होगा और गाड़ी की गति आवश्यकतानुसार 10 किलोमीटर प्रति घंटा या उससे कम होगा।
- (ग) यदि स्वचालित ब्रेक के अतिरिक्त चालन उपकरण अगला कम्पार्टमेंट में खराब हो तो गार्ड अगला कम्पार्टमेंट में यात्रा करेगा और जरूरत के अनुसार हैंड ब्रेक का संचालन करेगा। मोटरमैन/लोको पायलट निकटस्थ चालन कक्ष से चालन करेगा जिसमें चालन उपकरण एवं स्वचालित ब्रेक उपकरण कार्यशील होगा। गार्ड ऐसे सिगनल देने हेतु उत्तरदायी होगा जैसा कि घंटी या हॉर्न द्वारा आवश्यक होगा और मोटरमैन/लोको पायलट गाड़ी का नियंत्रण इन सिगनलों के अनुरूप करेगा एवं गाड़ी की गति 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (घ) गाड़ी नियंत्रक गाड़ी को जहाँ साइडिंग की सुविधा उपलब्ध हो उस निकटस्थ स्टेशन पर सेवा से हटाने की कार्यवाही करेगा।
- (10) स्टेशनों के मध्य रुक जाने वाली एकल तथा मल्टीपुल यूनिट गाड़ियों का संरक्षण :—
- (क) यदि ठहराव ऐसी खराबी के कारण हुआ हो जिसे ठीक करने में लोको पायलट सक्षम हो तो लोको पायलट खराबी को दूर करने हेतु उपस्थित होगा बशर्ते कि यदि चालन कक्ष छोड़ना उसके लिए आवश्यक हो तो छोड़ने से पहले पूरी तरह स्वचालित ब्रेक लगा देगा और अपने चालन कक्ष में हैंड ब्रेक भी लगा देगा। वह गार्ड को सूचित करेगा। यदि ठहराव 100 में 1 से अधिक तीखा ढलान पर हो तो गार्ड अपने कम्पार्टमेंट में हैंड ब्रेक भी लगाएगा और यदि उपलब्ध हो तो कम-से-कम दो वाहनों में भी हैंड ब्रेक लगाएगा।
- (ख) यदि विलंब 10 मिनट से अधिक हो अथवा उससे अधिक विलंब होने की संभावना हो तो गाड़ी का संरक्षण सामान्य नियम 6.03 के अनुसार किया जाएगा।
- (ग) ऐसी परिस्थितियों में जब लोको पायलट के अतिरिक्त कोई अन्य सक्षम व्यक्ति उपलब्ध नहीं हो और गार्ड एवं लोको पायलट को स्वयं गाड़ी का आगे से संरक्षण करने जाना हो तो जाने से पहले उप नियम (क) में वर्णित सावधानियों का अनुसरण करेगा।
- (11) जब ओ.एच.ई. में विद्युत आपूर्ति नहीं हो तो छत के उपकरणों की जाँच :— जब ओ.एच.ई. में विद्युत आपूर्ति नहीं हो तो विद्युतगाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन द्वारा निम्नलिखित कार्यवाही की जाएगी:—
- (क) वह अगले आपातकालीन दूरभाष सॉकेट या स्टेशन तक गतिशील उर्जा पर जाने का प्रयास करेगा। कोस्टिंग के दौरान लोको पायलट यह सुनिश्चित करने के लिये कि उर्जा प्रवाह प्रारंभ हो गया है या नहीं, सर्किट ब्रेक (डी. जे.) क्लोज करने का प्रयास करेगा। यदि उर्जा प्रवाह पुनः प्रारंभ नहीं हुआ हो तो दूसरी बार एक मिनट के बाद और तीसरी बार तीन मिनट के बाद 'डी जे' क्लोज करने का प्रयास करना चाहिये। यदि उस समय तक उर्जा प्रवाह प्रारंभ नहीं हुआ हो तो आगे उसे 'डी जे' क्लोज करने का प्रयास नहीं करना चाहिये।

- (ख) आपातकालीन दूरभाष सॉकेट या स्टेशन पर रुकने के बाद उसे पैंटोग्राफ झुका लेना चाहिये और बाहरी वस्तुओं की उपस्थिति हेतु या अन्य किसी असामान्य स्थिति हेतु छत की जाँच करनी चाहिये।
- (ग) यदि छत पर कोई बाहरी वस्तु हो तो उसे तत्काल टी.एल.सी./टी.पी.सी. को सूचित करना चाहिये और टी.एल.सी./टी.पी.सी. से संपर्क कर बाहरी वस्तुओं को हटा देना चाहिये या गाड़ी भार को टी.एल.सी. द्वारा व्यवस्था किये गये सहायक इंजन द्वारा गंतव्य तक या नामित स्थान तक चलाकर ले जाना चाहिए। ईएमयू की स्थिति में अगर संभव हो तो अप्रभावित यूनिट से प्रभावित यूनिट की छत की जाँच हेतु गंतव्य तक या टी.एल.सी./टी.पी.सी. द्वारा यथा आदेशित स्थान तक आगे बढ़ना चाहिये।
- (घ) यदि छत पर कोई दृश्य गड़बड़ी नहीं हो और विद्युत आपूर्ति का ट्रिप करना जारी हो तो लोको पायलट अपने इंजन का पैंटोग्राफ झुकाकर रखेगा और टी.एल.सी./टी.पी.सी. को सूचित करेगा एवं टी.एल.सी./टी.पी.सी. द्वारा जबतक अनुमति नहीं हो तब तक पैंटोग्राफ को नहीं उठायेगा।
- (12) शिरोपरी विद्युत आपूर्ति विफल होने पर गाड़ियों का संरक्षण :-
- जब उपर के उपकरणों में विद्युतीकृत खंडों पर विद्युत आपूर्ति विफल हो जाती है, विद्युत इंजन के लोको पायलट को टी.पी.सी. से आपातकालीन दूरभाष से वह समय जब दुबारा विद्युत आपूर्ति होने की संभावना हो ज्ञात करना चाहिये। ढलान वाले खंडों पर यदि विलंबन 10 मिनट से अधिक हो जाय तो लोको पायलट इंजन का हैंडब्रेक लगा देगा और इंजन के ठीक पीछे 10 वैगनों का ब्रेक गिरा देगा।
- यदि लोको पायलट आपातकालीन दूरभाष सॉकेट के काफी पीछे है एवं दुबारा शिरोपरी विद्युत आपूर्ति होने की संभावना पता लगाने में 10 मिनट से अधिक लगने की संभावना हो तो सबसे पहले उसे उपरोक्त प्रकार से लुढ़कना रोकने हेतु गाड़ी का संरक्षण करना चाहिये एवं उसके बाद टी.पी.सी. से संपर्क करना चाहिये।
- (13) न्यूट्रल सेक्शन की पहुँच पर गाड़ियों का नियंत्रण :-
- (क) विद्युत इंजन/ ई.एम.यू. के लोको पायलटों को न्यूट्रल सेक्शन की पहुँच पर अपनी गाड़ी इस प्रकार नियंत्रित करना चाहिये कि जब वे न्यूट्रल सेक्शन को पार करते समय पावर स्वीच ऑफ करें तो गाड़ी का ब्रेक पूरी तरह रिलीज हो ताकि 'डी जे' स्वीच ऑफ करने के बाद न्यूट्रल सेक्शन में रुक जाने का खतरा बिना उठाये गाड़ी अपने गतिज उर्जा से न्यूट्रल सेक्शन को पार कर जाये।
- (ख) यदि गाड़ी बैनर फ्लैग पर या अन्य कारणों से रोका जाय तो लोको पायलट को अपनी गाड़ी काफी पहले रोकनी चाहिये और अपनी गाड़ी स्टार्ट करने से पहले पूरा वैक्यूम बना लेना चाहिये, यदि आवश्यक हो तो दोनों एक्झॉस्टर स्वीच ऑन कर ले ताकि 'डी जे' स्वीच ऑफ करने के पूर्व गाड़ी पर्याप्त गति पकड़ ले और ठहराव के खतरा को टालने के लिये ब्रेक पूरी तरह रिलीज रहे और गाड़ी न्यूट्रल सेक्शन को पार कर जाये।
- (14) गुझंडी-गुरपा घाट सेक्शन में निचली ढलान पर मालगाड़ियों का संचालन :- गुझंडी-गुरपा घाट सेक्शन में निचली ढलान पर मालगाड़ियों का संचालन हेतु निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी:-
- (i) अपनी गाड़ी का प्रभार लेते समय लोको पायलट को सावधानीपूर्वक फार्म-मेकण-वी-5 का अध्ययन कर सुनिश्चित करना चाहिए कि उसकी गाड़ी में सक्रिय ब्रेक सिलिन्डर प्रर्याप्त संख्या में कार्यशील है। उसे यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि इंजन ब्रेक वाल्व का आइसोलेटिंग कॉक सामान्य स्थिति में है और गाड़ी ब्रेक के साथ आनुपातिक रूप में इंजन ब्रेक भी कार्य करते हैं। तत्पश्चात उसे दो (2) बार अपनी गाड़ी का ब्रेक लगाना और रिलीज करना चाहिए जब गाड़ी खड़ी हालत में हो

और सुनिश्चित करना चाहिए कि ब्रेक सुचारु रूप से संचालित हो रहे हैं।

- (ii) ज्योंहि गाड़ी स्टार्ट किया जाता है त्योंहि सुविधाजनक स्थान पर ब्रेक लगाने का कुछ आंशिक जाँच करना चाहिए एवं ब्रेकशक्ति की पर्याप्तता की जाँच करना चाहिए।
- (iii) उसे **चिचाकी-हजारीबाग रोड एवं कोडरमा-गुझंडी** के बीच दो नामित टेस्ट सेक्शन में भी निश्चित तौर पर ब्रेक जाँच प्रक्रिया करनी चाहिए, जैसा कि नीचे वर्णित है—
- (क) चिचाकी-हजारीबाग रोड टेस्ट सेक्शन में ठीक मास्ट संख्या 337/5 पर जहाँ ब्रेक टेस्ट बोर्ड लगाया गया है, लोको पायलट को 1.0 केजी ऐयर प्रेशर गिराकर लगभग 70–75 किलोमीटर प्रतिघंटा गति पर ब्रेक लगाना चाहिये। यदि 'ब्रेक टेस्ट समाप्त' बोर्ड द्वारा चिन्हित कर टेस्ट सेक्शन समाप्ति बोर्ड पर गति आधा घट जाता है अर्थात् मास्ट संख्या 339/5 पर टेस्ट सेक्शन के अंत में गति 36/37 किलोमीटर प्रति घंटा हो जाता है तो ब्रेक शक्ति पर्याप्त माना जा सकता है।
- (ख) कोडरमा-गुझंडी टेस्ट सेक्शन में उसे दुबारा ब्रेकशक्ति मास्ट संख्या 396/15 पर लगे टेस्ट ब्रेकपावर बोर्ड से गुजरते समय 1.0 केजी ऐयर प्रेशर गिराकर ब्रेकशक्ति की जाँच करनी चाहिए। ब्रेक टेस्ट बोर्ड पर पहुंचने के पहले लोको पायलट को पहले अपनी गाड़ी की गति लगभग 60–70 किलोमीटर प्रतिघंटा बढ़ाना चाहिए (लागु गति प्रतिबंधों का पालन करते हुये) और तब 1.0 केजी/सेंटीमीटर² ऐयर प्रेशर गिराकर ब्रेक लगाना चाहिए। यदि गाड़ी की गति मास्ट संख्या 398/5 पर लगाये गये 'ब्रेक टेस्ट समाप्त' बोर्ड से गुजरते समय घटकर 35 किलोमीटर प्रतिघंटा हो जाती है तो लोको पायलट द्वारा ब्रेकशक्ति बिलकुल ठीक समझा जा सकता है।
- (iv) ब्रेकशक्ति कमजोर पाये जाने की स्थिति में लोको पायलट द्वारा गाड़ी को गुझंडी में रोक देना चाहिए और ब्रेक का एडजस्टमेंट कराना चाहिए।
- (v) गुझंडी से चलने के बाद लोको पायलट को लालबाग-दिलवा सेक्शन में नीची ढलान पर ब्रेक लगाने की दूसरी जाँच करनी चाहिए। इस उद्देश्य से नीची ढलान पर आने के बाद सुविधाजनक स्थान पर लोको पायलट को लगभग 35–45 किलोमीटर प्रतिघंटा गति पर करीब 1 केजी/सेंटीमीटर² ऐयर प्रेशर लगाना चाहिये और तब तक लगाये रखना चाहिए तब तक कि गति सूचक सूई का बढ़ना रुक न जाय एवं नीचे आने की प्रवृत्ति परिलक्षित न हो। यदि ब्रेक शक्ति अच्छा हो तो ऐसा लगभग 20–30 सेकंड समय में करीब 0.5 किलोमीटर दूरी में सामान्यतः घटित होना चाहिए। तथापि समय और दूरी में मामूली अंतर स्थान, गति एवं गाड़ी की संरचना पर आधारित कारण से हो सकता है, लोको पायलट को ब्रेकशक्ति की पर्याप्तता का निर्णय स्वविवेक से लेना चाहिए। जाँचोपरांत दुबारा ऐयर प्रेशर बनाया जा कसता है केवल रीलीज स्थिति में यह ध्यान रखते हुए कि गाड़ी की गति 40 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं हो।
- (vi) अप दिशा में गुझंडी में क्रू बदले जाने की स्थिति में लोको पायलट को लालबाग-दिलवा के बीच ब्रेक की जाँच करनी चाहिए। गुझंडी से चलने के बाद ब्रेक की जाँच बहिर्यात्रा पर जाने वाले क्रू द्वारा लालबाग-दिलवा के बीच में गाड़ी के 35–45 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति में रहने पर कि.मी. संख्या 407/01 पर 1केजी/सेंटीमीटर² ऐयर प्रेशर लगाने पर गति 20–30 सेकंड समय में कि.मी. संख्या 407/21 के पहले/पर घटकर 20–25 किलोमीटर प्रतिघंटा हो जाना चाहिए तब ब्रेकशक्ति को संतोशजनक माना जाना चाहिए।

- (vii) लोको पायलट को ब्रेकशक्ति की पर्याप्तता पर शंका होने पर दिलवा में रुक जाना चाहिए और गार्ड को पहले सूचित कर पर्याप्त संख्या में वैगनों के हैंड ब्रेकों को कसा जाना चाहिए ताकि आगे के लिए दिलवा-गुरपा खंड के नीची ढलान वाले खंड पर गाड़ी पर आवश्यक नियंत्रण सुनिश्चित किया जा सके।

(15) बाढ़ के पानी से भरे रेलपथ पर विद्युतीय संचल वाहनों का संचालन :-

(क) जब जलस्तर रेल पटरी के ठीक उपर हो, निम्नलिखित गतिप्रतिबंध लागू होंगे :-

(i) ई.एम.यू. स्टॉक 5 कि.मी.प्र.घं.

(ii) विद्युत इंजन 10 कि.मी.प्र.घं.

(ख) बाढ़ के पानी से भरे रेलपथ पर ई.एम.यू. स्टॉक और विद्युत इंजन के संचालन को रोकने की पूरी सावधानी बरतनी चाहिए जहाँ रेल सतह के उपर 5 सें.मी. से अधिक जलस्तर हो।

(ग) यदि ई.एम.यू. संचल वाहन या विद्युत इंजन को ऐसे बाढ़ग्रस्त रेलपथ जहाँ जल स्तर 5 सें.मी. से उपर हो रेल स्तर से, असावधानी से या जरूरतवश लिया जाता है तो संचल वाहन अपनी शक्ति से नहीं चलाये जायेंगे जब तक कि रखरखाव वाले कर्मचारी द्वारा उसे फिट प्रमाणित नहीं कर दिया जाता है।

(16) मृत इंजनों का चलाया जाना :-

(1) मृत इंजनों को जोड़ने की शर्तें :-

(i) 'फिट टू रन' प्रमाणपत्र सवारी/मालगाड़ियों के लिए सेक्शन इंजीनियर/लोको निरीक्षक/शक्ति नियंत्रक द्वारा जारी किया जाता है।

(ii) मृत इंजन के साथ एक सक्षम कर्मचारी चलता है जो सहायक लोको पायलट से नीचे स्तर का नहीं होगा।

(iii) गाड़ी का अधिकतम स्वीकृत गति मृत इंजन के अधिकतम स्वीकृत गति से कम नहीं होगा।

(iv) ऐसी व्यवस्था कर दी गयी है कि मृत इंजन पर ब्रेक कार्यशील इंजन के ब्रेक लगाने के साथ साथ लगाना सुनिश्चित किया जा सके।

(v) जिस खंड पर मृत इंजन को चलना है उस पर दोहरे/तिहरे इंजनों के चलने की स्वीकृति हो।

(vi) जब कोई मृत विद्युत इंजन को गैर-विद्युतीकृत खंड पर चलाना हो तो इस बात की विशेष जाँच की जायगी कि यह निर्धारित मैक्सिमम मूविंग डायमेन्संस का उल्लंघन नहीं कर रहा है। किसी उल्लंघन की स्थिति में मृत इंजन को ओ.डी.सी. माना जाएगा।

(vii) अंतिम जाँच के रूप में जोड़े गये इंजनों को 500 मीटर तक चलाना चाहिए और लोको पायलट मृत इंजन के पहियों के तापमान में किसी असामान्य वृद्धि की जाँच करेगा और बाद वाले ठहराव पर भी यात्रा के दौरान ऐसी जाँच करता रहेगा।

(2) मृत इंजन चलाने के समय संतुष्ट होनेवाले प्राथमिक आवश्यकताएं - मृत इंजन संचालन के समय निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाना चाहिए अर्थात् किसी गाड़ी पर कोई इंजन अपनी शक्ति से कार्य नहीं करता हो तो-

- (i) सभी सर्किट ब्रेकर तथा बैट्री नाईफ स्वीच ऑफ कर दिये जायेंगे, रिवर्सिंग हैंडिल हटा लिया जायेगा और अन्य ऐसे एहतियाती कदम उठाये जायेंगे जिससे सुनिश्चित हो कि कोई इंजन अचानक स्टार्ट नहीं किया जा सके।
 - (ii) कर्षण मोटर रिवर्सरों को भौतिक रूप से न्यूट्रल स्थिति में करके लॉक कर दिये जाय। लम्बी दूरी तक मृत विद्युत इंजनों के संचलन हेतु कर्षण मोटर ब्रशों को उठाकर उचित रूप में सुरक्षित कर दिया जाएगा।
 - (iii) इंजन के सभी ब्रेक पूर्णरूपेण रिलीज कर दिये जायेंगे। ब्रेकपाइप एवं मुख्य रिजर्वयर का दबाव पूर्णतः डिस्चार्ज कर दिया जाएगा एवं वैक्युम पूर्णतः बर्बाद कर दिया जाएगा। एमयू 2/बी वाल्व यदि लगा हो तो उसे डेड स्थिति में कर दिया जाएगा।
 - (iv) गाड़ी के लोको पायलट को सूचित कर दिया जायेगा कि उसे गाड़ी सतर्कतापूर्वक कार्य करना है क्योंकि किसी भी समय मृत इंजन में ब्रेकशक्ति शून्य होगा।
 - (v) जब कोई मृत इंजन किसी सवारी गाड़ी में और किसी मालगाड़ी के पीछे भी जोड़ा जायेगा तब उसके साथ कोई सक्षम रेल कर्मचारी, सहायक लोको पायलट से नीचे कोटि का नहीं, साथ साथ चलेगा। जिस गाड़ी में मृत इंजन जोड़ा जायेगा, उसका गार्ड व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करेगा कि मृत इंजन के साथ ऐसा सक्षम रेल कर्मचारी साथ में है। जब किसी मालगाड़ी के पीछे लगाया जायेगा तो साथ चलने वाले व्यक्ति का कर्तव्य और उत्तरदायित्व होगा कि वह ढलान वाले खंडों पर लुढ़कने की घटना हो तो औचित्यपूर्ण ढंग से हैंड ब्रेक का प्रयोग करे।
- (3) **सवारी गाड़ियों में मृत इंजनों का जोड़ना/ चलाना :-** उपरोक्त के अतिरिक्त मृत इंजनों को चलाने में निम्नलिखित सावधानियां बरती जायेंगी :-
- (i) केवल एक मृत इंजन (डीजल/विद्युत) जोड़ा जा सकता है।
 - (ii) मृत इंजन को छोड़कर गाड़ी की ब्रेकशक्ति शत-प्रतिशत होना चाहिए।
 - (iii) मृत इंजन केवल ट्रेन इंजन के ठीक पीछे लगाया जा सकता है।
 - (iv) जहाँ तक संभव हो मृत इंजन का ब्रेक काम करना चाहिए। तथापि यदि यह संभव नहीं हो तो एयरब्रेक पद्धति वाली गाड़ियों में कार्यशील इंजन का ब्रेक पाइप और फीड पाइप खींचे जाने वाले वाहनों के ब्रेक पाइप एवं फीड पाइप से जोड़ देना चाहिए एवं मृत इंजन पाइप वाहन के रूप में कार्य करेगा।
 - (v) कोई मृत विद्युत इंजन सवारी या मिक्स्ड (जो खराब नहीं हो) मेल/एक्सप्रेस को छोड़कर विद्युत/डीजल चालित किसी सवारी गाड़ी में जोड़ा जा सकता है बशर्ते कि निम्नलिखित शर्तों का अनुपालन होने की संतुष्टि कर ली जाये—
 - (क) इस प्रकार जोड़े जानेवाले मृत इंजन के लिए गाड़ी में जगह हो।
 - (ख) मृत इंजन का अधिकतम स्वीकृत गति गाड़ी के अधिकतम स्वीकृत गति से कम नहीं हो।
 - (ग) सेक्शन में दो विद्युत/डीजल इंजनों के एक साथ चलने की अनुमति हो।
 - (घ) मृत इंजन सवारी गाड़ी के ब्रेकवान/एस.एल.आर. के पीछे नहीं बल्कि केवल ट्रेन इंजन के पीछे जोड़ा जायेगा।

- (ङ) वैक्यूम पाइप जोड़ दिया जायेगा और मृत इंजन को पाइप वाला वाहन माना जाएगा।
- (च) संबंधित सेक्शन इंजीनियर (लोको) / फोरमैन / मृत इंजन के लोको पायलट द्वारा एक प्रमाणपत्र जारी किया जायेगा कि गाड़ी के अधिकतम स्वीकृत गति के संबंध में संरक्षात्मक दृष्टिकोण से मृत इंजन सवारी गाड़ी के साथ चलने योग्य है।
- (छ) पारा 'अ' में उल्लिखित मूलभूत आवश्यकताओं से पूरी तरह संतुष्ट हो लिया गया है।
- (ज) मृत इंजन समेत इंजनों की कुल संख्या तीन से अधिक नहीं होगी जिसमें दो कार्यशील और एक मृत इंजन होगा।

निर्वात ब्रेकयुक्त गाड़ियों की स्थिति में मृत इंजन का वैक्यूम पाइप पीछे लगे वाहनों के वैक्यूम ट्रेन पाइप से जोड़ दिया जायेगा और मृत इंजन पाइपड वाहन के रूप में कार्य करेगा। यदि इंजन शुद्ध रूप से केवल एयरब्रेक सिस्टमयुक्त हो और इंजन में वैक्यूम पाइप नहीं लगा हो तब उसे केवल एयरब्रेक वाली गाड़ियों के साथ ही लगाया जाना चाहिए।

(vi) किसी भी परिस्थिति में कोई मृत इंजन किसी सुपरफास्ट गाड़ी में नहीं लगाया जाना चाहिए।

(4) मालगाड़ियों द्वारा मृत इंजनों का चलाया जाना :-

- (i) जहाँ तक संभव हो मृत इंजनों का ढोया जाना मालगाड़ियों तक ही सीमित रखा जाना चाहिए।
- (ii) जिन खंडों पर डबल हेडिंग की अनुमति हो मृत इंजन ठीक ट्रेन इंजन के पीछे जोड़ा जाना चाहिए। मृत इंजन समेत इंजनों की कुल संख्या तीन से अधिक नहीं होगी जिसमें दो कार्यशील और एक मृत इंजन होगा।
- (iii) यदि मृत इंजन को ट्रेन इंजन के ठीक पीछे नहीं किया जा सकता हो तो मालगाड़ी में कहीं भी मार्शल किया जा सकता है बशर्ते कि मृत इंजन और ट्रेन इंजन / बैकिंग (यदि कोई हो) के बीच की दूरी जिस खंड पर मृत इंजन चलाया जाना है उस खंड पर के पुल के सबसे लंबे स्पैन (दो पायों के बीच की दूरी) से अधिक हो।
- (iv) वैक्यूम पाइप जोड़ दिया जायेगा और मृत इंजन को पाइप वाला वाहन माना जायेगा और इसलिये मृत इंजन के पीछे दस चारपहिया ईकाई के वैगन जोड़े जायेंगे।
- (v) ब्रेकवान के पीछे मृत इंजन जोड़े जाने की स्थिति में मृत इंजन पर यात्रा कर रहे सक्षम रेल कर्मचारी का कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व होगा कि वह ढलानवाले खंडों पर मृत इंजन के कपलिंग टूटने के कारण लुढ़कने की घटना हो तो औचित्यपूर्ण ढंग से हैन्डब्रेक का प्रयोग करे।
- (vi) भार के साथ अधिकतम तीन इंजनों का संचलन (दो कार्यशील एवं एक मृत) अनुमेय है बशर्ते कि खंड में दोहरे/तिहरे इंजनों के परिचालन पर लगे प्रतिबंधों का अनुपालन हो और मृत इंजन का ब्रेक कार्यशील हो।

(5) ब्लॉक सेक्शन का साफ होना और गंतव्य तक कार्य करना -

- (i) किसी गाड़ी को कार्य करते समय कोई इंजन रास्ते में फेल हो जाता है तो मृत इंजन को रिलीफ इंजन के साथ जोड़ दिया जायेगा एवं अगले ब्लॉक स्टेशन तक कार्य करेगा जहाँ सामान्यतः मृत इंजन को काट लिया जायेगा।

- (ii) मृत इंजन नहीं काटने की दशा में यदि गाड़ी मृत इंजन के साथ दो इंजनों को एक साथ करके गंतव्य तक चलायी जाती है तो किसी गाड़ी में एक मृत इंजन से अधिक नहीं जोड़ा जायेगा।
- (iii) उपरोक्त सभी परिस्थितियों में मृत इंजन समेत इंजनों की कुल संख्या तीन से अधिक नहीं होगी (जिसमें दो कार्यशील और एक मृत) बशर्ते कि उस सेक्शन पर दोहरा इंजन के एक साथ परिचालन की अनुमति हो।
- (iv) यदि सेक्शन में दोहरा इंजन के एक साथ परिचालन की अनुमति नहीं हो जहाँ सामान्यतः बैंकिंग इंजन का प्रयोग नहीं होता हो, गाड़ी को रिलीफ इंजन द्वारा ब्लॉक सेक्शन साफ करने हेतु पीछे से ढकेला जायेगा और अगले ब्लॉक स्टेशन पर इंजनों का मार्शलिंग क्रम में अदला बदली किया जा सकता है और यह सुनिश्चित किया जायेगा कि एक साथ दोनों जुड़े नहीं हों और दोनों के बीच न्यूनतम दूरी 91 मीटर का हो।
- (v) उन खंडों पर जहाँ डबल हेडिंग की अनुमति नहीं हो और बैंकिंग इंजन का प्रयोग हो, रिलीफ इंजन के स्थान के संबंध में मंडल अभियंता को अनुशंसित कर दिया जायेगा जो खंड में उपलब्ध पुलों एवं पाटों (स्पैन)की जाँचकर मार्शलिंग आर्डर संबंधी अनुदेश जारी करेंगे।
- (6) गैर विद्युतीय खंडों पर मृत विद्युत इंजनों का संचलन – जब गैर विद्युतीकृत खंडों पर मृत विद्युत इंजन चलाए जाते हैं तो शेड्यूल ऑफ मैक्सिमम मूविंग डायमेन्सन्स के उल्लंघन के संबंध में विशेष जाँच की जाएगी। यदि कोई उल्लंघन होता हो तो मृत विद्युत इंजन को ओ.डी.सी. माना जायेगा और इसका संचलन ऐसे संचलन को शासित करनेवाले नियमों के अनुरूप होगा।
- (7) जब दो गाड़ियाँ एक साथ जोड़ दी जाती हैं तो उन्हें एक गाड़ी माना जाना – जब गाड़ियाँ एक साथ जोड़ दी जाती हैं तो वे एक गाड़ी मानी जाएगी। एक समय में एक ही मास्टर कंट्रोलर प्रयोग में माना जाएगा।

4.22. इंजन या टेंडर पर चलना : –

- (1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, इंजन लोको पायलट दल से भिन्न किसी भी व्यक्ति को किसी इंजन या भाप (स्टीम) इंजन के टेंडर पर चलने का अधिकार नहीं होगा।
- (2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं दी जाती है, एक यूनिट या बहु यूनिट गाड़ी या विद्युत, डीजल या पेट्रोल इंजन से चलने वाली गाड़ी के चालन गाड़ी के चालन कक्ष में लोको पायलट दल के अतिरिक्त किसी भी व्यक्ति को प्रवेश के लिये प्राधिकृत नहीं किया जायेगा।
- (3) कोई भी अनाधिकृत व्यक्ति उसमें लगे कलपुर्जों, में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

स.नि.4.22 :

- (क) इंजन पर सवार होने वाले अधिकृत व्यक्ति :- गाड़ी कार्य करने वाले लोको पायलट/मोटरमैन एवं सहायक लोको पायलट से भिन्न कोई भी व्यक्ति इंजन पर अथवा टेंडर पर सवार नहीं होगा, जैसा नीचे वर्णित है को छोड़कर—

- (i) जिसके पास मेटल पास है या उसके समान ड्यूटी पास है।
- (ii) संबंधित मंडल के सक्षम पदाधिकारी (सीनियर डी.एम.ई. (पावर) अथवा डी.एम.ई.(पावर)/सीनियर डी.ई.ई. (ओ.पी.)/डी.ई.ई.(ओ.पी.) या मुख्यालय के अधिकृत अधिकारी द्वारा जारी किया गया कैब

पास हो।

- (iii) जिन अधिकारियों एवं निरीक्षकों/पर्यवेक्षकों के पास कार्ड पास/ड्यूटी पास हो और उस पर "इंजन में यात्रा कर सकते हैं" विशेष तौर पर पृष्ठांकित (इन्डोरस्ड) हो एवं जब वे ड्यूटी पर हों।

(संबंधित विभाग के निरीक्षकों/पर्यवेक्षकों को जारी किये गये उपर्युक्त कार्ड पासों को संबंधित विभाग के प्रमुख द्वारा इंजन कैब में फुटप्लेट पर यात्रा करने की अनुमति के रूप में इन पासों पर, "इंजन में यात्रा कर सकते हैं" पृष्ठांकन करने के लिए सीनियर डी.एम.ई., (पावर)/डी.एम.ई. (पावर)/सीनियर डी.ई.ई. (ओ.पी.) /डी.ई.ई. (ओ.पी.) को अग्रसारित किया जाना चाहिए।)

- (iv) क्षेत्रीय मुख्यालय में, विशेष पास धारी को अथवा परिचालन निरीक्षकों / पर्यवेक्षकों को जारी किये गये कार्ड पासों / ड्यूटी पासों पर "इंजन में यात्रा कर सकते हैं" पृष्ठांकन करने के लिए संबंधित विभाग के मुख्य विभागाध्यक्ष/ विभागाध्यक्ष द्वारा सीईएलई/सीएमपीई को अग्रसारित किया जाएगा।

- (v) परिवहन अथवा कोई अन्य प्राधिकृत कर्मचारी (क) शंटिंग करते समय या पॉयलटिंग करते समय या (ख) किसी स्टेबुल गाड़ी में काम करने के लिए जाते समय या ऐसा करने के पश्चात कार्यमुक्त होकर मुख्यालय लौटते समय।

मद (ख) के मामले में कर्मचारी के ड्यूटी पास पर, "लाईट इंजन में जाने की अनुमति है", के सम्बंध में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा अवश्य पृष्ठांकित (इन्डोरस्ड) होना चाहिए।

- (vi) रोड लर्निंग (रास्ते की जानकारी) प्राप्त करते समय यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/मोटरमैन/टावरवैगन ड्राइवर के पास यदि संबंधित सीनियर सेक्शन इंजीनियर (लोको)/मुख्य क्रू कंट्रोलर/ट्रेक्शन फोरमैन द्वारा जारी परमिट (अनुमति पत्र) है।

- (vii) तथापि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट समेत फुटप्लेट पर अधिकृत व्यक्तियों की कुल संख्या पाँच (5) से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ख) अतिविशिष्ट परिस्थितियों में लोको पायलट दल/गार्ड, मेन्टेनेन्स या सुरक्षा कर्मचारी को गार्ड ब्रेकवान में यात्रा की आवश्यकता हो सकती है। सभी औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद अधिकतम तीन व्यक्तियों को यात्रीवाहक गाड़ियों के गार्ड ब्रेकवान में गार्ड के अतिरिक्त यात्रा की अनुमति दी जा सकती है।

(ग) माल गाड़ियों के ब्रेकवान में गार्ड के अतिरिक्त अधिकतम पाँच (5) व्यक्तियों को यात्रा की अनुमति है। तथापि आपात स्थिति में अपवाद स्वरूप सुरक्षाकर्मी, पुलिस, सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के रख-रखाव कर्मचारीदल, चिकित्सा विभाग के कर्मचारी आदि, संबंधित मंडल के वरीय मंडल परिचालन प्रबंधक की पूर्व स्वीकृति से यात्रा कर सकते हैं।

(घ) उपरोक्त नियम डी,एम,यू./इ,एम,यू./डी,ई,एम,यू./एम,ई,एम,यू. के केबिन में यात्रा हेतु भी वैध होगा।

4.23. ब्रेकयान :—

(1) आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों के अधीन की गई व्यवस्था के सिवाय, किसी गाड़ी को तब तक किसी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि उसके साथ एक या एक से अधिक ब्रेकयान या हैंड ब्रेकवाहन नहीं लगे हैं।

(2) यह नियम रेल कार, केवल अकेले इंजन या आपस में जुड़े ऐसे इंजनों पर लागू नहीं होगा।

स.नि. 4.23 :

- (i) (क) 100 में 1 या उससे अधिक तीखा ढलान वाले खंडों को छोड़कर एक इंजन साथ में क्रू-वान या एक मेडिकल वान या एक निरीक्षण यान या दो से अधिक नहीं माल डिब्बा जुड़ा हो हैन्डब्रेक के साथ या उसके बिना किसी स्टेशन से बिना गार्ड के या बिना ब्रेकवान के भेजा जा सकता है बशर्ते कि वे क्रियाशील निर्वात/एयरब्रेक निरन्तरता से युक्त हों। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को एक मेमो देकर निश्चित रूप से इसकी सूचना दी जानी चाहिए कि पीछे में वाहन जोड़े गये हैं और उसकी पावती भी ली जानी चाहिए।
- (ख) लाइन क्लीयर लेते देते समय संबंधित स्टेशन से लाइन क्लीयर मेसेज का आदान प्रदान करने में क्रू-वान या मेडिकल वान या निरीक्षण यान या माल डिब्बों की संख्या का उल्लेख अवश्य किया जाना चाहिए एवं संबंधित ट्रेन रजिस्टर में लिखा जाना चाहिए।

- (ii) मालगाड़ियों को बिना ब्रेकवान के चलने की अनुमति देने का प्राधिकार :- केवल आपातकाल में जब नियंत्रण कक्ष में इस उद्देश्य से रखे रजिस्टर में सीनियर डी.ओ.एम. /डी.ओ.एम. द्वारा विशेष आदेश दिया जाता है तब इस प्रकार की गाड़ी चलानी चाहिए। गाड़ी का विवरण अर्थात् तिथि, गाड़ी संख्या, स्टेशन से, स्टेशन को, अंतिम वाहन संख्या नियंत्रण कक्ष में अलग से रखे रजिस्टर में कारणों के साथ दर्ज किया जाएगा। ऐसी गाड़ियों का संचलन पूर्ण संचार भंग की अवस्था या दृश्यता को बाधित करता धुंध या कोहरा के मौसम में करने की सख्त मनाही है।

बरती जानेवाली सावधानियाँ :- जब कभी कोई मालगाड़ी बिना ब्रेकवान के चलायी जाती है तो निम्नलिखित सावधानियाँ उपरोक्त के अतिरिक्त बरती जाएगी -

- (1) गाड़ी अंतिम वाहन संख्या के सिद्धान्त पर चलायी जाएगी।
- (2) गाड़ी चलाने के पूर्व गार्ड गाड़ी के प्रारंभिक प्रस्थान स्टेशन के स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर को लिखित रूप में अंतिम वाहन की संख्या और विवरण सूचित करेगा।
- (3) गाड़ी के प्रारंभिक प्रस्थान स्टेशन के स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर अंतिम वाहन की संख्या और विवरण प्राईवेट नम्बर आदान-प्रदान के साथ निश्चित रूप में नियंत्रक को सूचित करेगा। बदले में सेक्शन नियंत्रक मार्ग के स्टेशन मास्टरों को गाड़ी की संख्या और अंतिम वाहन की संख्या एवं विवरण के प्रति सचेत करेगा।
- (4) लाइन क्लीयर लेते देते समय लाइन क्लीयर इनक्वायरी और उसके रिप्लाय में प्राईवेट नम्बरनों के आदान-प्रदान के अधीन अंतिम वाहन की संख्या एवं विवरण का समावेश किया जाएगा। ट्रेन सिगनल रजिस्टर में गाड़ी की संख्या एवं विवरण तथा गुप्तांक अवश्य लिखा जाएगा।
- (5) प्रत्येक स्टेशन से 'ट्रेन इंटरिंग सेक्शन' सिगनल देते समय सेक्शन नियंत्रक तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को अंतिम वाहन की संख्या और विवरण अवश्य दोहराया जाना चाहिए।
- (6) गाड़ी परीक्षक द्वारा ब्रेक शक्ति प्रमाणपत्र जारी करते समय अंतिम वाहन की संख्या एवं विवरण का उल्लेख अवश्य किया जाना चाहिए।
- (7) लास्ट वेहिकिल बोर्ड या टेललैम्प, जैसी भी परिस्थिति हो, गार्ड द्वारा निश्चित रूप से पिछला छोर या सबसे अंतिम वाहन पर अवश्य लगाया जायेगा।
- (8) गाड़ी का गार्ड अवश्य ही इंजन पर यात्रा करेगा। बिना ब्रेकवान वाली कोई गाड़ी बिना गार्ड के चलाने की अनुमति नहीं होगी।
- (9) गार्ड, लोको पायलट एवं उसका सहायक लोको पायलट यात्रा में यह देखने के लिये कि गाड़ी का पिछला भाग संरक्षित एवं उचित रूप में पीछे पीछे आ रहा है, अक्सर पीछे की ओर देखते रहेंगे।

- (10) पिछला स्टेशन से प्राप्त गाड़ी के अंतिम वाहन संख्या की जाँच केबिन में कार्यरत केबिनमैन/स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा अवश्य की जानी चाहिए एवं गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद ही सेक्शन को साफ घोषित करना चाहिए।
- (11) बिना ब्रेकवान वाली गाड़ी की गाड़ी संख्या एवं अंतिम वाहन संख्या प्राप्त होने पर स्टेशन प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ छोर के केबिनो को सूचित करेगा।
- (12) केबिन में कार्यरत कर्मचारी यदि पिछला स्टेशन/सेक्शन नियंत्रक द्वारा प्राप्त अंतिम वाहन की संख्या का मिलान अंतिम वाहन से नहीं कर पाते हैं या गाड़ी के अंतिम वाहन संख्या नहीं पढ़ पाते हैं तो उन्हें दूसरे केबिनमैन/सस्टेमा से संपर्क करना चाहिए और गाड़ी रोककर नियंत्रक से प्राप्त अंतिम वाहन संख्या की जाँच कर मिलान करने को कहना चाहिए। स्टेशन मास्टर/केबिनमैन द्वारा गाड़ी रोकने एवं अंतिम वाहन संख्या का मिलान करने में विफल होने पर, अगला स्टेशन को गाड़ी रोकने एवं अंतिम वाहन संख्या का मिलान करने हेतु सूचित किया जाना चाहिए। ऐसी परिस्थिति में पिछला ब्लॉक सेक्शन तब तक क्लोज नहीं किया जायेगा जब तक कि गाड़ी रोककर अंतिम वाहन संख्या की जाँच उचित रूप से नहीं कर लिया जाये और गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित नहीं कर लिया जाये।

पिछला स्टेशन/सेक्शन नियंत्रक से प्राप्त अंतिम वाहन संख्या वास्तविक अंतिम वाहन संख्या से नहीं मिलता है तो गाड़ी को अगला स्टेशन पर रोकने का हर संभव प्रयास करना चाहिए और इंजन पर यात्रा कर रहे गार्ड से कहना चाहिए कि वह गाड़ी का पूर्ण आगमन प्रमाण-पत्र जारी कर गाड़ी का पूर्ण आगमन प्रमाणित करे जिसमें वाहन की अंतिम संख्या जो गाड़ी परीक्षक द्वारा ब्रेकशक्ति प्रमाण-पत्र में लिखा गया हो, भी अंकित करे।

जहाँ छोर पर के केबिन नहीं हों वहाँ अंतिम वाहन संख्या का मिलान करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होती है।

- (13) गाड़ी की गति – बिना ब्रेकवान के अंतिम वाहन संख्या पर चलनेवाली गाड़ी दिन के समय 20 कि.मी.प्रतिघंटा की प्रतिबंधित गति से स्टेशनों से रन-थ्रू गुजरेगी बशर्ते कि दृश्यता साफ हो। रात्रि में जब दृश्यता प्रभावित हो तो ऐसी गाड़ी प्रत्येक स्टेशन पर अंतिम वाहन संख्या एवं गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने हेतु रुकेगी।
- (14) बिना ब्रेकवान के अंतिम वाहन संख्या पर चलने वाली गाड़ी स्टेशनों के मध्य लागू गति प्रतिबंधों के अधीन सेक्शनल स्पीड से चल सकती हैं।
- (15) बिना ब्रेक वान वाली गाड़ी को एडवांस्ड स्टार्टर तक आगे बढ़ाने की अनुमति नहीं है।

(iii) स्वचालित/इन्टरमीडियट ब्लॉक पोस्ट वाले खंडों पर सावधानियाँ :- स्वचालित ब्लॉक खंडों तथा इन्टरमीडियट ब्लॉक पोस्ट वाले खंडों पर किसी गाड़ी को एक दूसरे के पीछे चलाने की अनुमति नहीं होगी जबतक कि बिना ब्रेक वान के आगे जाने वाली गाड़ी का अगला ब्लॉक स्टेशन पर पूर्ण आगमन नहीं हो जाता है।

टिप्पणी :- सहायक नियम 4.23 (ii) के उपबन्धों का बिना ब्रेकवान के नियमित रूप से चलाने हेतु प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए ये उपबन्ध नहीं टालने योग्य परिस्थितियों में परिचालनिक आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु बिना ब्रेक वान के गाड़ियों के संचालन की आवश्यकता की पूर्ति करते हैं।

4.24. गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान :- जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता है, एक ब्रेकयान गाड़ी के पीछे लगाया जाएगा, परन्तु विशेष अनुदेशों के अधीन, आरक्षित डिब्बे या दूसरे वाहन ऐसे ब्रेकयान के पीछे लगाए जा सकते हैं।

स.नि. 4.24 :

- (1) (क) मिक्सड गाड़ी बनाते समय मालडिब्बे गाड़ी के इंजन के साथ लगाये जायेंगे और उसके पीछे अगला ब्रेकवान तथा उसके पीछे खाली या भर्ती कोचिंग वाहन लगाये जायेंगे ताकि कोचिंग वाहन और मालडिब्बों के बीच में एक ब्रेक वान हो।
- (ख) संपूर्ण रूप से निर्वात/एयरप्रेसर ब्रेक शक्ति युक्त किसी सवारी या मिक्सड या मालगाड़ी चलाने की स्थिति में दो आठ पहिया या उनके बराबर (चार चार पहिया) पिछला ब्रेकवान के पीछे लगाया जा सकता है बशर्ते कि वे निर्वात/एयर ब्रेक से युक्त भली भांति कार्यशील अवस्था में हो। निर्वात पाइप्ड वाहन/वैगनों को पिछले ब्रेक वान के पीछे लगाने की अनुमति है बशर्ते कि इन्हें पूर्ण निर्वात युक्त वाहन/वैगनों के बीच लगाया जाए तथा पिछला ब्रेकवान के पीछे लगाये जाने वाले सवारी/माल डिब्बों की संख्या उपर वर्णित सीमा से अधिक नहीं हो। यह मिलिट्री स्पेशल पर भी लागू होता है।
- (ग) किसी यात्रीवाहक गाड़ी के पिछला ब्रेकवान के पीछे पहले से ही दो आठपहिया या चार चारपहिया वाहन होने की स्थिति में, एक निरीक्षणयान जिसका निर्वात/एयरब्रेक सही रूप में कार्यशील हो, इसके अतिरिक्त भी लगाया जा सकता है बशर्ते कि ब्रेक पद्धति गाड़ी के समान ही हो।
- (2) एक क्षतिग्रस्त वाहन जिसे 'फिट टू रन' घोषित किया गया हो और उसके साथ एक सक्षम रेलकर्मचारी हो किसी मालगाड़ी के पिछला ब्रेकवान के पीछे केवल दिन के प्रकाश में लगाया जा सकता है।

4.25. गार्ड :-

- (1) विशेष अनुदेशों के अधीन या आपात स्थिति के सिवाय, हर परिचालित गाड़ी में एक या एक से अधिक गार्डों की व्यवस्था की जाएगी।
- (2) निम्नलिखित अवस्थाओं के सिवाय परिचालित गाड़ी का गार्ड अपने ब्रेकयान में यात्रा करेगा, अर्थात् :-
 - (क) आपात स्थिति में, या
 - (ख) विशेष अनुदेशों के अधीन।
- (3) यदि कोई गाड़ी बिना गार्ड के चलाई जाती है तो गार्ड के वे कर्तव्य जिनका लोको पायलट पालन कर सकता है, विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट रूप में लोको पायलट को सौंप दिए जाएंगे।

स.नि.4.25 :

- (1) **बिना गार्ड के मालगाड़ियों का परिचालन :-** अपवादस्वरूप परिस्थितियों में बिना गार्ड के मालगाड़ियाँ सीनियर डी.ओ.एम. के विशिष्ट आदेश से चलेंगी एवं ऐसे आदेशों का अभिलेख संबंधित नियंत्रण कक्ष में एक अलग रजिस्टर में रखा जाएगा। बिना गार्ड के गाड़ी चलने की स्थिति में गार्ड के वे कर्तव्य जो लोको पायलट के द्वारा संपादित किये जा सकते हैं, संपादन का दायित्व लोको पायलट सहायक लोको पायलट पर होगा। ऐसी सभी परिस्थितियों में निम्नलिखित सावधानियाँ बरती जानी चाहिए :-
 - (क) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि गाड़ी में निरन्तर निर्वात/एयरप्रेसर इंजन से सबसे पिछला वाहन जो ब्रेकवान भी हो सकता है, तक होना चाहिए। यदि मध्यवर्ती स्थान या क्रू बदलाव वाले स्टेशन पर कोई गार्ड प्रदान नहीं किया जा सकता है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित किये जाने पर लोको पायलट गाड़ी के ब्रेक शक्ति की जाँच करेगा और सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी चलाना संरक्षित है। ब्रेक शक्ति प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करने के पूर्व लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि ब्रेकवान में आवश्यक मात्रा में निर्वात/एयरप्रेसर उपलब्ध है। प्रारंभिक स्टेशन द्वारा वैक्यूम गेज/एयरप्रेसर गेज प्रदान किया जाएगा।

- (ख) **लोको पायलट को अनिवार्य रूप से अंतिम वाहन संकेतन उपलब्ध कराया जाना :-** लोको पायलट दिये गये/उपलब्ध कराये गये अंतिम वाहन संकेतक को निश्चित रूप से सबसे पिछला वाहन के पिछले छोर पर लगाया जायेगा। रात्रि काल में ऐसी गाड़ियों के परिचालन हेतु टेललैम्प अनिवार्य है।
- (ग) **स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करना :-** लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा। जिसमें विशेष उल्लेख कर बताया जाएगा कि गाड़ी बिना गार्ड के चलनेवाली है और सेक्शन नियंत्रक को भी प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा इस तथ्य को सूचित किया जाएगा जो मार्ग के स्टेशनों को सूचित करेंगे। स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी संख्या प्राप्त होने पर छोर के केबिन (इन्ड केबिन), जहाँ हों, और मार्ग के सभी टेलीफोन से युक्त समपार फाटकों के फाटकवाला को तदनुकूल प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के साथ सूचित किया जायेगा।
- (घ) **इंटरमीडियट ब्लॉक पोस्ट (आई.बी.पी.) को नियंत्रित करनेवाले ब्लॉक स्टेशन मास्टर के स्टेशन मास्टर :-** यह जानकर कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है, इस गाड़ी के पीछे कोई गाड़ी आई.बी.पी. तक नहीं भेजेगा जब तक कि बिना गार्ड के मालगाड़ी अगले स्टेशन ना पहुँच नहीं जाती है।
- (ङ) **फाउलिंग मार्क साफ सुनिश्चित करना :-** जब कोई ऐसी गाड़ी किसी स्टेशन पर रुकती है, स्टेशन मास्टर/स्वीचमैन/केबिनमैन सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी का पूर्ण आगमन हो गया है और गाड़ी फाउलिंग मार्क को साफ कर खड़ी है।
- (च) **परिचालन की मनाही :-** धुंध वाले मौसम, संचार साधनों की पूर्ण विफलता तथा दोहरीलाईन पर एकहरी लाईन कार्यप्रणाली लागू रहने के अवधि में बिना गार्ड के गाड़ियों के परिचालन की सख्त मनाही है।
- (छ) **लोको पायलट द्वारा अतिरिक्त पटाखा/फ्यूजी सिगनल अपने साथ रखना चाहिए जो गाड़ी के अगे और पीछे दोनों ओर गाड़ी के रक्षा हेतु जिम्मेवार होगा।**
- (ज) **दुर्घटना, विफलता, बाधा या अन्य विशिष्ट कारणों से जब ऐसी गाड़ी स्टेशनों के मध्य रुक जाती है एवं लोको पायलट पाता है कि गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है तो वह तत्काल सामान्य नियम 6.03 के अनुरूप गाड़ी की रक्षा आगे एवं पीछे दोनों ओर करेगा। रक्षा हेतु जाते समय इंजन को खाली नहीं छोड़ा जाएगा यदि वह रेल पटरी पर हो।**
- (झ) **स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में :-** जब तक आगे जाने वाली गाड़ी जिसे बिना गार्ड के चलने की अनुमति दी गयी है, जब तक अगले रिपोर्टिंग स्टेशन पर सम्पूर्ण पहुँच न गयी हो तब तक किसी गाड़ी को अनुगमन की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ञ) **बिना गार्ड के चलने वाली गाड़ी में जब मार्ग में वैक्यूम/एयरप्रेसर संबंधी परेशानी होती है तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा निम्नलिखित कदम उठाये जायेंगे :-**
- (i) सहायक लोको पायलट को परी गाड़ी में लीकेज, होस पाईप विच्छेद इत्यादि की जाँच कर उसे देखना चाहिए। यदि स्टेशन सीमा में वैक्यूम/एयरप्रेसर की परेशानी होती है तो कैरेज एवं वैगन कर्मचारी या काँटावाला/पोर्टर की सहायता लिया जाएगा।
 - (ii) सहायक लोको पायलट को सुनिश्चित करना चाहिए कि सिवाय अंतिम वाहन के पिछले ऐंगलकॉक के सभी एयरब्रेक युक्त वैगनों के 'कट ऑफ ऐंगल कॉक' खुली स्थिति में हैं।
 - (iii) सहायक लोको पायलट को अंतिम वाहन के ब्रेकवान वल्व/कट ऑफ ऐंगलकॉक को संचालित कर वैक्यूम/एयरप्रेसर की निरन्तरता सुनिश्चित करनी चाहिए।
 - (iv) लोको पायलट को प्रथम ब्लॉक सेक्शन में अपने द्वारा किये गये 'फील टेस्ट' के आधार पर गाड़ी की गति नियंत्रित करनी चाहिए।

टिप्पणी : (क) यात्री वहन करने वपाली गाड़ियों को बिना गार्ड के परिचालन की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ख) ऐसी माल गाड़ियाँ जिनमें अंतिम वाहन ब्रकवान नहीं हो, को बिना गार्ड के परिचालन की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(ग) जब कोच/सैलून जिनमें कोई यात्री नहीं चल रहा हो, अधिकतम दो की संख्या में, जब एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक ले जाना हो तो गाड़ी के अंतिम वाहन के पीछे टेलबोर्ड/टेललैम्प लगा रहना पर्याप्त है और किसी गार्ड की आवश्यकता नहीं है। वैक्यूम/एयरप्रेसर की निरन्तरता अवश्य सुनिश्चित किया जायेगा।

(2) जब किसी गाड़ी के साथ दो या अधिक गार्ड चल रहे हों तो प्रभारी गार्ड पिछला ब्रेकवान में चढ़ेगा।

4.26. युग्मक (कपलिंग) — कोई भी वाहन जिसमें अनुमोदित ढंग का/के युग्मक (कपलिंग) नहीं लगा/लगे हैं, किसी गाड़ी से नहीं जोड़ा जाएगा।

(घ) वेहिकिल और क्रेन

4.27. क्रेन —

(1) कोई भी सफरी क्रेन किसी गाड़ी के साथ तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक किसी उचित रूप से प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता कि वह ठीक चालू हालत में है और, यदि आवश्यक है तो, उसकी जिब के लिए एक डमी ट्रक भी लगा हुआ है।

(2) जब क्रेन को किसी विद्युत कर्षण वाली या उससे लगी किसी लाइन पर काम करना है तो विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकथित निर्धारित कार्यविधि और सावधानी का भी, पालन किया जाएगा।

स.नि. 4.27 :

(i) इस नियम के लिए प्राधिकृत व्यक्ति गाड़ी परीक्षक है। किन्तु उन छोटे स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षक नियुक्त नहीं हैं, क्रेन का प्रभारी क्रेन परिचालन की उपयुक्तता प्रमाणित करने में सक्षम है।

(ii) मंडल परिचालन प्रबंधक या मंडल यांत्रिक अभियंता की अनुमति के बिना कोई क्रेन यात्री गाड़ी से नहीं ले जाया जायेगा।

स.नि. 4.29 :

- (1) स्टेशन मास्टर एवं उनके कर्मचारियों को अपने स्टेशन से गुजरनेवाली गाड़ियों के वाहन की स्थिति ध्यानपूर्वक देखना चाहिए और किसी खराबी या अनियमितता पाये जाने पर, जैसे कि वस्तुओं का गाड़ी से गिरना, किसी वाहन में आग लगना, गर्म धूरा या एवं अन्य असुरक्षित परिस्थितियाँ, जिससे रेल लाइन या लाइनें फाउल या बाधित होने की संभावना हो, खतरा का सिगनल दिखाकर गाड़ी को रोकने का तत्काल प्रयास करना चाहिए। यदि गाड़ी को रोक नहीं जा सकता हो तो तत्काल अगले स्टेशन को ब्लॉकयंत्र से, जहाँ लगे हों, सूचित करेगा, छः विराम एक (000000-0) का घंटी संकेत देकर गाड़ी रोकने की सूचना दूरभाष पर देगा एवं प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करेगा, यदि दूरभाष खराब हो तो अन्य संचार माध्यम से प्राइवेट नम्बर देने के पूर्व इसकी सूचना देगा एवं सेक्शन नियंत्रक को सूचित करेगा।

जब तक प्रभावित गाड़ी अगले स्टेशन पर पूरी तरह पहुँच नहीं जाती है तब तक ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर पर के स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी या गाड़ियों को उस लाईन या सटे लाइन/लाइनों पर सेक्शन में संचलन की अनुमति नहीं देंगे। उसके बाद गाड़ी के लोको पायलट को परिस्थितियों की सूचना देकर एवं सतर्कता आदेश द्वारा पैनी नजर रखने की चेतावनी के साथ सेक्शन में प्रवेश की अनुमति दी जायेगी।

तथापि यदि यह सूचना मिलती है कि प्रभावित गाड़ी के साथ गर्म धूरा वाला वाहन है या गाड़ी से सामान गिर चुका है तो उस लाइन या सटे लाइनों पर उसी तरह का सतर्कता आदेश जारी कर प्रवेश की अनुमति दी जा सकती है। सतर्कता आदेश जारी करना तब बंद किया जायेगा जब ब्लॉक सेक्शन का बाधारहित होना सुनिश्चित कर लिया जायेगा।

गाड़ी में कार्यरत कर्मचारी भी अपनी गाड़ी के दोनों तरफ लगातार देखते रहेंगे, जब गाड़ी चल रही हो यह देखने हेतु कि गाड़ी संरक्षित तथा उचित विधि से चल रही है।

- (2) उन परिस्थितियों में जब स्टेशन मास्टर वस्तुओं या वाहन के किसी पार्ट्स को गिरता देखता है और ऐसा विश्वास करने का कारण हो कि वे स्टेशन सीमा में गाड़ी के पहुँचने के पूर्व गिरे हैं, वह पिछला स्टेशन को भी सूचित करेगा जैसा कि पारा (1) में वर्णित है। जब ऐसा कर लिया जाये तो उसी तरह की सावधानियाँ अपने स्टेशन एवं पिछले स्टेशन के बीच चलनेवाली गाड़ियों के संचलन के लिये भी बरती जायेगी। तथापि ऐसी सूचना पिछले स्टेशनों को दिया जाना जिस स्टेशन को खतरा की आशंका हो और पिछला सटा ब्लॉक सेक्शन तक ही सीमित होना चाहिए।

टिप्पणी : गतिशील गर्म धूरा/रॉलर बीयरिंग के जाम होने के लक्षण क्रमबद्ध रूप में निम्नलिखित हैं :-

- गर्म धूरा : (i) बक्सा गर्म होने लगता है और इस चरण में मात्र पीछे की तरफ से बक्सा के किनारा पर हाथ रखकर छूने से पकड़ा जा सकता है।
- (ii) गर्म तेल और जूट की तीखी गंध आती है जो वाहन से कुछ दूरी पर पकड़ा जा सकता है।
- (iii) गर्म होने की प्रक्रिया में कभी भी किसी समय सीटी बजने का शोर भी हो सकता है। जिस बक्सा से सीटी की आवाज आती है उसकी जाँच अवश्य की जानी चाहिए।
- (iv) बक्सा इतना गर्म हो जाता है कि जूट और तेल जल सकता है। बक्सा से धुआं निकलता हुआ एवं चिनगारी देखा जा सकता है और बक्सा का धातु गर्म होकर लाल हो जाता है। इस स्थिति में धूरा कुछ किलोमीटर में टूट जाएगा।

रॉलर बीयरिंग का जाम होना :—

(क) सभी सस्टेमा/केबिनमैन/काँटावाला एवं अन्य स्टेशन कर्मचारियों को रॉलर बीयरिंग धुरा बक्सा गर्म होने के लक्षणों से परिचित होना चाहिए और इसके तत्काल पता लगाने पर महत्व देना चाहिए। जब कोई रॉलर बीयरिंग में गर्मधुरा होने लगता है, नीचे लिखे एक या अनेक लक्षण अपने आप प्रगट होने लगते हैं। रॉलर बीयरिंग वाले चलस्टॉक की गाड़ियों में इनमें से किसी एक लक्षण के प्रगट होने की जाँच संबंधी बातों पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

- (i) ग्रीस का छिड़कना :— रॉलर बीयरिंग धुरा बक्सा एवं उसके इर्दगिर्द वाले चक्कों/बॉगी के आसपास ग्रीस का छिड़कने का निशान।
- (ii) एक्सल बॉक्स से धुआँ निकलना :— ऐसा ग्रीस के जलने से हो सकता है। यह दिन में अक्सर दिखाई पड़ता है। सामान्यतः इसके साथ साथ ग्रीज के जलने का गंध भी आता है।
- (iii) आवाज सुनाई पड़ना :— रॉलर बीयरिंग गर्म धुरा से सामान्य मेटलिक आवाज, कभी कभी सीटी की आवाज या क्रैकिंग की आवाज सुनाई पड़ती है।
- (iv) आग की ज्वाला :— कुछ स्थितियों में ग्रीज का इतना गर्म होना दिखाई पड़ता है कि वह आग पकड़ लेगा।
- (v) चक्कों का घिसटना :— यह अंतिम चरण में हो सकता है जब रॉलरबीयरिंग उपकरण के टूटने से चक्के जाम हो सकते हैं।

रॉलर बीयरिंग स्टॉक में गर्म धुरा दीखने पर गाड़ी को प्रस्थान सिगनल 'ऑन' कर रोका जाना चाहिए। यदि संभव नहीं हो तो स्टेशन मास्टर को चाहिए कि अगले स्टेशन एवं सेक्शन नियंत्रक को सूचित करे कि इसे अगले स्टेशन पर रोका जाय। विद्युतीकृत खंडों पर दुर्घटना टालने के लिये सेक्शन में पावर का स्वीच ऑफ कर देना चाहिए। तब प्रभावित वाहन की जाँच के बाद काटकर अलग कर देना चाहिए एवं उसके बाद ही गाड़ी को आगे बढ़ने की स्वीकृति दी जानी चाहिए।

- (3) कोई कर्मचारी जिसकी जानकारी में गर्म धुरा या रॉलर बीयरिंग का जाम होना आता है, तुरन्त इस बात की सूचना वैसे जिम्मेवार रेल कर्मचारी यथा स्टेशन मास्टर, गार्ड अथवा लोको पायलट को अवश्य देगा जो इसकी जाँच के लिए कदम उठाएगा। यदि आवश्यक हो तो ऐसे वाहन को अवश्य ही काट दिया जाएगा।
- (4) रोड साईड स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षक कर्मचारी नहीं हों किसी वैगन को भेजने के पहले एक्सल बॉक्स का परीक्षण स्टेशन ट्रेन स्टाफ द्वारा अवश्य की जानी चाहिए। यदि ढक्कन की कमी हो तो यह देखना साधारण बात है कि बॉक्स में कुछ है अथवा नहीं। यदि कोई बॉक्स खाली है तो वैगन को निश्चित रूप से रोका जाना चाहिये एवं निकटतम गाड़ी परीक्षक को तार द्वारा सूचित करना चाहिए जो पैकिंग करने की व्यवस्था करेगा। स्टेशन मास्टर अवश्य देखेंगे कि उनके स्टेशन पर सभी "डी" कोटि के कर्मचारी इस आदेश को जानते हैं। जब कोई धुरा बक्सा या धुरा गर्म हो तो उस पर कतई पानी नहीं डालना चाहिए।
- (5) सामान्य नियम के अनुसार छः विराम एक (000000—0) बेल कोड के प्रावधानों के अंतर्गत वर्णित गाड़ी में गर्म धुरा और अन्य खतरनाक स्थितियों के उत्पन्न होने पर ऐसी सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर जहाँ संभव हो गाड़ी को मेन लाइन पर रिसीव करेगा। यदि ऐसा करने में वह असमर्थ हो तो जिस लूप लाइन पर ली जानी हो उस लूप लाइन पर प्रवेश के पूर्व उस गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल के बाहर खड़ा

करेगा।

गर्म धुरा वाले वैगन का गाड़ी परीक्षक द्वारा (गाड़ी परीक्षण वाले स्टेशन पर) या स्टेशन यार्ड में आवंटित लाइन पर गाड़ी खड़ी होने के बाद लोको पायलट द्वारा परीक्षण किया जायेगा।

- (6) जब कोई स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी का कोई वाहन के डिरेल्ड होने या उसके रनिंग गीयर के किसी तरह खतरनाक होने की सूचना पाता है तो वह उस गाड़ी को सिगनल के बाहर खड़ा करेगा क्योंकि ऐसे वाहनों का आगे संचालन, विशेषकर स्टेशन यार्ड में कॉटों पर गंभीर दुर्घटना घटित होने का कारण बन सकती है। गाड़ी का स्टेशन यार्ड में प्रवेश की अनुमति देने के पूर्व पूरी तरह जाँच की जायेगी।

(ड.) गाड़ी चलाने से पूर्व की सावधानियाँ

4.30. प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जाँच :— गाड़ी के साथ प्रस्थान करने से पहले हर लोको पायलट और गार्ड उनके मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जाँच करेंगे और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि रेल के उस सेक्शन में जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिसका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

स.नि. 4.30 :

- (क) सभी गार्ड अपनी ड्यूटी पर जाने के पहले स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपस्थित होंगे और उपस्थिति पंजिका (एपीयरेंस बुक) में हस्ताक्षर करेंगे एवं ऐसी सूचनायें और अनुदेशों पर लघु हस्ताक्षर करेंगे जो उनके सूचनार्थ एवं मार्गदर्शन हेतु प्रदर्शित होंगे।
- (ख) लोको पायलट कार्य प्रारंभ करने के पहले उपस्थिति पंजिका (एपीयरेंस बुक) में शोड में उपस्थित होने के समय के साथ अपना हस्ताक्षर करेंगे। मंडल रेल प्रबंधक द्वारा स्थानीय अनुदेशों द्वारा विभिन्न कोटि के गाड़ियों के लिए लोको पायलट के उपस्थित होने का समय निर्धारित किया जायेगा। तत्पश्चात नोटिस बोर्ड या नोटिस बुक में प्रदर्शित गाड़ी संचालन संबंधी सभी नये नोटिसों को लोको पायलट द्वारा ध्यानपूर्वक पढ़ा जायेगा और तब लोको पायलट यह प्रदर्शित करने हेतु कि उसने उसमें लिखे सूचनाओं को पढ़ लिया है और समझ लिया है, अपना नाम लिखकर हस्ताक्षर करेगा।

4.32. लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जाँच :— यात्रा प्रारम्भ करने से पहले और मार्ग में कोई शंटिंग करने के बाद, लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि :—

- (क) उसका इंजन ठीक प्रकार काम कर रहा है।
- (ख) इंजन और गाड़ी के बीच युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से कस दिया गया है।
- (ग) नियम 4.14 के उपनियम (1) में निर्धारित हैड लाइट और चिन्ह (मार्कर) बत्तियाँ अच्छी हालत में हैं, और आवश्यकता के समय, वे तेज रोशनी देती हैं।

स.नि. 4.32 :

- (i) विद्युत गाड़ियों के लोको पायलट/मोटरमैन इसके अतिरिक्त मंडल विद्युत अभियंता (चल स्टॉक) द्वारा जारी विशेष अनुदेशों के अनुरूप निरीक्षण एवं जाँच करेंगे।
- (ii) शोड से बाहर निकलते समय विद्युत इंजनों का परीक्षण :— लोको पायलट किसी विद्युत इंजन को रनिंग लाइन पर बाहर नहीं निकालेगा जबतक कि वह इंजन की जाँच नहीं कर ले एवं मंडल विद्युत अभियंता (टी. आर.एस.) द्वारा जारी अनुदेशों के अनुरूप इंजन की जाँचकर क्रमबद्ध तैयारी नहीं कर ले।

(iii) मार्ग में लोको पायलट दल द्वारा विद्युत इंजन की कार्यप्रणाली की जाँच :-

- (क) लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट इंजन के निचला हिस्सा की जाँच करेगा और ठहराव पर जब पर्याप्त समय मिले तब जी-केस, डब्लू.एन.कप्लर, एक्सल बॉक्स एवं बाहर से दिखाई पड़नेवाले अन्य यांत्रिक कलपुर्जा का तापमान, छूकर अनुभव करेंगे।
- (ख) लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि उसका सहायक लोको पायलट इंजन के कॉरिडोर को यात्रा के समय अक्सर घूमकर देखे कि विभिन्न सहायक कलपुर्जे, रिले एवं उपकरणों की जाँच कर और असामान्य स्थिति, यदि कोई हो, की सूचना लोको पायलट को दे। सहायक लोको पायलट बहु संचलन वाले इंजनों के पीछे की ओर चलनेवाले इंजनों के अगला केबिन की जाँच भी करेगा। स.नि. 4.42 (2) (ग) के अनुसार जब गाड़ी किसी स्टेशन के पास पहुँच रही हो तो इंजन के भीतर की जाँच नहीं करेगा।
- (ग) लोको पायलट असामान्य स्थितियों की सूचना स्वयं या सहायक लोको पायलट या स.स्टे.मा. के माध्यम से मेमो द्वारा टीएलसी को करेगा। यदि मध्य सेक्शन में गाड़ी अशक्त हो जाती है तो वह आपातकालीन दूरभाष का उपयोग करेगा।
- (iv) लोको शेड में पहुँचने पर विद्युत इंजन का परीक्षण :- लोको पायलट/ईटी सुनिश्चित करेगा कि रुफ इंस्पेक्शन सहित इंजन की विस्तृत जाँच मंडल विद्युत अभियंता (टी.आर.एस.) द्वारा जारी विशेष अनुदेशों के अनुरूप शेड में पहुँचने के बाद किया जाता है।
- (v) इंजन में अग्निशामक यंत्र की उपलब्धता :- कार्यरत इंजनों के लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट यह सुनिश्चित करेंगे कि इंजन में अग्निशामक यंत्र प्रदान किया गया है जब तक कि इसके विपरीत अनुदेश सक्षम पदाधिकारी, [ए.टी.एफ. (आर.) की श्रेणी के नीचे का नहीं,] से प्राप्त हो।
- (vi) लोको पायलट को निश्चित रूप से देखना है कि रात में ब्रेकवान के साईड लाईट इंजन के दोनों ओर से साफ साफ दिखाई पड़ता हो और यदि वे दिखाई नहीं पड़ें तो वह गार्ड की जानकारी में इस बात को लायेगा।

4.33. लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जाँच :- एक या बहू यूनिटों को अथवा इन यूनिटों के सवारी डिब्बों को जोड़ते समय लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से जोड़ दिए गए हैं। सभी युग्मकों (कपलिंग) के जुड़ जाने के बाद, पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय, लोको पायलट इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति यंत्र (पावर आपरेटर्स) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप में काम कर रहे हैं।

स.नि. 4.33 :

- (1) ई.एम.यू. गाड़ियों के ब्रेक, गार्ड एवं मोटरमैन द्वारा संयुक्त रूप से, यात्रा प्रारंभ करने से पहले, यह सुनिश्चित करने हेतु कि इलेक्ट्रो-न्यूमेटिक और स्वचालित ब्रेक/वैक्यूमब्रेक सामान्य रूप में काम कर रहे हैं और ब्रेक पाईप पूरी गाड़ी में लगातार जुड़े हैं, जाँच किया जायेगा। यह संयुक्त जाँच इस उद्देश्य से निर्धारित स्थानीय अनुदेशों के अनुरूप किया जायेगा।
- (2) दोषपूर्ण कपलिंग :-
 - (क) ब्लॉक सेक्शन में किसी सिंगिल या मल्टीपुल यूनिट गाड़ी के अशक्त होने एवं अन्य सिंगिल या मल्टीपुल यूनिट गाड़ी द्वारा ब्लॉक सेक्शन साफ करने और दोनों के उचित रूप से एकसाथ नहीं

जुड़ने की स्थिति में वापस इमप्रोवाइज्ड कपलिंग व्यवस्था पुनर्स्थापित की जायेगी बशर्ते कि दोषपूर्ण यूनिट के स्वचालित ब्रेक या हैन्ड ब्रेक क्रियाशील अवस्था में हों।

- (ख) ऐसी इमप्रोवाइज्ड व्यवस्था के साथ दोषपूर्ण यूनिट को चलाने के पूर्व यात्रियों को गाड़ी से उतार दिया जायेगा। दोषपूर्ण यूनिट के मोटरमैन एवं गार्ड दोषपूर्ण यूनिट के दोनों ओर के चालनकक्ष में रहेंगे और विच्छेद की स्थिति में स्वचालितब्रेक या हैन्ड ब्रेक तत्परता से लगाने को तैयार रहेंगे।
- (ग) अशक्त यूनिट पीछे रखा जायेगा।
- (घ) अशक्त गाड़ी निकटतम स्टेशन पर जहाँ साइडिंग सुविधा उपलब्ध हो, सेवा से हटा लिया जायेगा।

4.35. गाड़ियों का प्रस्थान :—

- (1) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा। गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और, जहाँ आवश्यक है, वहाँ हैण्ड सिगनल भी, दे दिए गए हैं और उसके सामने, लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं है तथा गार्ड ने प्रस्थान सिगनल दे दिया है।
- (2) गार्ड, गाड़ी के प्रस्थान के लिए तब तक सिगनल नहीं देगा जब तक कि उसे प्रस्थान के लिए, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप से स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती।
- (3) गार्ड गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता है कि विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के उपयोग के लिए नियत नहीं है। गार्ड, लोको पायलट अथवा सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो तो, डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से गैर-प्राधिकृत व्यक्तियों को हटाने के लिए राजकीय रेल पुलिस, रेल सुरक्षा बल तथा स्टेशन कर्मचारियों से सहायता लेगा।
- (4) स्टेशन मास्टर, गार्ड को गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति देने से पहले, यह देख लेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।
- (5) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये रेल के ऐसे सेक्शनों में, जहाँ उपनगरीय गाड़ियाँ चलाई जाती हैं, ऐसी गाड़ियों के लिये उपनियम (2) में निर्दिष्ट स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दी जा सकती है।
- (6) जब उपनियम (5) के अधीन गाड़ी चलाने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दे दी जाती है या ऐसे स्टेशन पर जहाँ कोई स्टेशन मास्टर तैनात नहीं है गार्ड गाड़ी के प्रस्थान सिगनल देने से पहले यह देखेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।

स.नि. 4.35 :

- (1) (i) कोई गाड़ी स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना किसी स्टेशन से प्रस्थान नहीं करेगी।
- (ii) स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को चलाने की अनुमति केवल तभी देगा जब निम्नलिखित शर्तें पूरी हो जाती हैं:—
 - (क) स्टेशन मास्टर स्वयं संतुष्ट हो लेने के बाद कि प्रस्थान करनेवाली गाड़ी से संबंधी सभी कार्य पूरे हो गये हैं।

- (ख) सभी काँटे उचित रूप से सेट तथा यदि कोई सम्मुख काँटा हो तो तालाबंद कर लिया गया है।
- (ग) अगला स्टेशन से लाईन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है।
- (घ) सही स्टार्टर सिगनल, यदि कोई हो, 'ऑफ' कर दिया गया है या जहाँ आवश्यक हो, लिखित अनुमति लोको पायलट को भेज दिया गया है।
- (ङ) दोहरी लाईन/ टोकेनलेस वाले एकहरी लाईन खंडों पर अंतिम रोक सिगनल 'ऑफ' कर दिये गये हैं और एकहरी लाईन पर यदि कोई प्रस्थान सिगनल हो तो उसे 'ऑफ' करने के अतिरिक्त लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार, यदि कोई हो, भेज दिया गया हो (जहाँ टोकेन/टैबलेट ब्लॉक यंत्र लगे हों)।
- (iii) जब कोई यात्री वाहक गाड़ी छूटने वाली हो और उससे संबंधित सभी काम पूरा गया हो तो स्टेशन मास्टर गाड़ी चलाने के लिए गार्ड को नीचे लिखे तरीके से अनुमति देगा :-
- (क) स्टेशन संचालन नियम में वर्णित महत्वपूर्ण स्टेशनों पर प्रदत्त जन संबोधन प्रणाली द्वारा,
- (ख) अन्य सभी स्टेशनों पर स्टेशन घंटा बजाकर।
- (ग) टर्मिनल जंक्शन, इंजन बदलाव वाले स्टेशन तथा रिफ्रेसमेंट रूम वाले स्टेशनों पर चेतावनी घंटी या जहाँ घंटा (गौग) प्रदत्त हो, वहाँ उसे यात्री वाहक गाड़ियों के प्रस्थान से दो मिनट पूर्व अवश्य बजाया जाना चाहिए।
- गार्ड गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता है कि विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के उपयोग के लिए नियत नहीं है। गार्ड, लोको पायलट अथवा सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो तो, डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से गैर-प्राधिकृत व्यक्तियों को हटाने के लिए राजकीय रेल पुलिस, रेल सुरक्षा बल तथा स्टेशन कर्मचारियों से सहायता लेगा।
- यह भली भांति समझ लेना चाहिए कि प्रस्थान प्राधिकार (जहाँ यह आवश्यक हो) लोको पायलट को सौंप देना ही अपने आप में गाड़ी चलाने की अनुमति नहीं है। घंटी का बजना स्टेशन मास्टर द्वारा गार्ड को चलने की अनुमति है और उपरोक्त वर्णित सीटी बजाना एवं हरी झंडी या बत्ती द्वारा गार्ड का प्रस्थान सिगनल दिखाना लोको पायलट को चलने का सिगनल है। लोको पायलट को अपनी गाड़ी तब तक नहीं चलाना चाहिए जब तक कि वह प्रस्थान प्राधिकार प्राप्त नहीं कर लेता है और उसकी गाड़ी के लिए मार्ग सेट नहीं हो एवं यदि कोई सिगनल हो तो वे 'ऑफ' नहीं कर दिये गये हों।
- (iv) मालगाड़ियों के लिए जहाँ स्टेशन मास्टर को यह संभव नहीं हो कि गार्ड को सीधे सूचित कर सके वहाँ निम्नलिखित प्रकार से ऐसी अनुमति दी जायेगी :-
- (क) ईकहरी लाइन पर प्रस्थान प्राधिकार सौंपना या अंतिम रोक सिगनल 'ऑफ' करना स्टेशन मास्टर के स्टार्ट करने की अनुमति माना जाना चाहिए और यह गार्ड को लोको पायलट द्वारा सीटी कोड द्वारा निर्धारित सीटी बजाकर सूचित किया जायेगा।
- (ख) दोहरी लाईन खंडों पर अंतिम रोक सिगनल का 'ऑफ' किया जाना स्टेशन मास्टर की गाड़ी को स्टार्ट करने की अनुमति समझा जाना चाहिए। लोको पायलट द्वारा यह सीटी बजाकर

गार्ड को सूचित करना चाहिए।

गार्ड लोको पायलट को दिन में हरी झंडी हिलाकर या रात में हरी बत्ती सिर के उपर जहाँ तक हाथ जाता हो वहा तक उपर हिलाकर प्रस्थान सिगनल देगा।

(v) उपरोक्त सामान्य नियम 4.35 (4) में प्रयुक्त “सब कुछ ठीक है” (‘ऑल इज राईट’) शब्द के लिए विशेष रूप से जहाँ प्रस्थान सिगनल हों वहाँ प्रस्थान सिगनल का ‘ऑफ’ होना भी शामिल है।

- (2) जब स्टेशन मास्टर को साइक्लोन-तूफान से खतरा की आशंका हो तो वे यदि आवश्यक समझें तो लोको पायलट एवं गार्ड से विचार-विमर्श कर जब तक कि आशंकित खतरा टल नहीं जाता है या समाप्त नहीं हो जाता है गाड़ियों को तब तक रोकने हेतु अधिकृत है। जब इस कारण गाड़ियाँ रोकी जाती हैं तो स्टेशन मास्टर इस संबंध में एक प्रमाणपत्र तैयार करेंगे और लोको पायलट तथा गार्ड द्वारा इसे प्रतिहस्ताक्षरित करावेंगे एवं इसे मंडल परिचालन प्रबंधक को भेज देंगे।

टेशन पर यात्रियों/गाड़ी की संरक्षा पर खतरा पैदा करने वाले तूफानी मौसम की स्थिति में स्टेशन मास्टर आवक गाड़ी को लाईन क्लीयर देना अस्वीकार कर सकते हैं।

- (3) (i) स्टेशन मास्टर लोको पायलट एवं गार्ड से विचार-विमर्श कर यात्री वाहक गाड़ी/मिक्सड गाड़ी अनिवार्य रूप से रोकें यदि तर्कसंगत आशंका हो कि भयंकर तूफान आने वाला है जो गाड़ी की संरक्षा को खतरा पैदा कर सकता है।
- (ii) सवारी डिब्बों के खिड़कियाँ एवं दरवाजे खुले रखे जायें यदि पहले से इस स्थिति में नहीं हों ताकि तेज हवा का झोंका सवारी डिब्बा के आर पार बिना रोक टोक पार कर सके। यात्रियों के सहयोग से गार्ड एवं लोको पायलट अवश्य सुनिश्चित करें कि गाड़ी के खिड़कियाँ एवं दरवाजे निश्चित तौर पर खुले रहें।
- (iii) ऐसी गाड़ी को तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि तूफान समाप्त नहीं हो जाये और गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट से विचार-विमर्श कर गाड़ी का आगे बढ़ना सुरक्षित समझा जाये।
- (iv) उपरोक्त अनुदेशों के बावजूद यदि कोई गाड़ी चलते समय तूफान में फँस जाती है जिसकी तीव्रता से लोको पायलट के विचार में गाड़ी की संरक्षा को खतरा पहुँचने की संभावना हो तो चालक तत्काल गाड़ी को रोक देगा यह ध्यान में रखते हुए कि ऐसे ठहराव तीखा मोड़, उंचा बांध, कटिंग एवं पुल जैसे स्थानों पर नहीं हो। गाड़ी ठहराव वाले स्थान पर स्टेशन की तरह दरवाजे एवं खिड़कियाँ खुले रखे जाये।
- (v) तूफान के थमने एवं आगे बढ़ना सुरक्षित समझे जाने के बाद गार्ड से विचार-विमर्श कर गाड़ी दुबारा स्टार्ट किया जायेगा।
- (4) कोई गाड़ी किसी स्टेशन से या ब्लॉक सेक्शन में रुकने के पश्चात तब तक नहीं चलेगी जब तक कि गार्ड द्वारा सिगनल नहीं दिया जाता है।
- (5) रेलपथ के उन खंडों पर जहाँ बैकिंग इंजन लगाये जाते हैं, गाड़ी का प्रभारी गार्ड रात में लोको पायलट को प्रस्थान सिगनल देने के बाद शीघ्र ही पीछे के बैक पायलट लोको पायलट की ओर सिगनल दुहरायेगा।

4.36. गार्ड गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा :— गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान, गार्ड या (एक से अधिक गार्ड होने पर) मुख्य गार्ड, यातायात के लिए गाड़ी को ठहराने

या चलाने से सम्बन्धित सभी बातों के लिए गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वनोदित वाहन, जैसे कि बिना ट्रेलर और बिना गार्ड के मोटर कोच, की दशा में गार्ड के कर्तव्यों का पालन लोको पायलट करेगा।

- 4.38. सहायक लोको पायलट लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे :—** सब बातों के बारे में सहायक लोको पायलट अपने लोको पायलटों के विधिपूर्ण आदेशों का पालन करेंगे।
- 4.39. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन :—** गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान लोको पायलट निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा, अर्थात्
- (क) यातायात के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में गार्ड के आदेशों का, तथा
- (ख) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी भी रेल सेवक द्वारा उसे दिए जाने वाले सभी आदेश, जहाँ तक कि वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रूप से कार्य चालन की दृष्टि से ठीक हैं।

स.नि. 4.39 :

किसी इंजन बदलाव वाले स्टेशन पर मालगाड़ी के पहुँचने के उपरान्त लोको पायलट अपना इंजन गाड़ी से तब तक नहीं काटेगा जब तक कि उसकी गाड़ी उचित स्थान पर खड़ी नहीं हो जाती है और श्रेड जाने के लिए आवश्यक सिगनल मिल नहीं जाता है, यदि उसकी गाड़ी का अग्रिम संचलन आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर सभी आवश्यक व्यवस्था करेगा और गार्ड या शंटिंग का प्रभारी व्यक्ति स्वयं उपस्थित नहीं हो जाता है एवं लोको पायलट को आवश्यक आदेश देगा और काम समाप्ति के समय की सूचना उसे देगा।

च—यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य

- 4.40. लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे :—** जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक सहायक लोको पायलट भी, जब वह अन्यथा कोई आवश्यक काम नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा।

स.नि. 4.40 :

लोको पायलट या सहायक लोको पायलट या डीजल सहायक, जैसी भी दशा हो, अपनी गाड़ी के आगे किसी अवरोध या असुरक्षित दशा देखने पर जिसके कारण गाड़ी का आगे जाना संभव नहीं हो, आगेवाले खतरों के लिये अन्य लोको पायलट दल के सदस्यों को चेतावनी देने हेतु तुरन्त 'खतरा' कहकर चिल्लायेगा और साथ ही स.नि. 4.50 (क) (6) के अनुसार चार छोटी सीटियां बजाएगा। इस दशा में लोको पायलट आगेवाले खतरा के संबंध में प्रश्न नहीं करेगा और सबसे पहले न्यूनतम संभावित समय में गाड़ी को खड़ा करने हेतु ब्रेक लगायेगा।

- 4.41. लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे :—** यात्रा के दौरान, लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट यह देखने के लिए बार—बार पीछे देखते रहेंगे कि गाड़ी उनके पीछे सुरक्षित और सही ढंग से आ रही है या नहीं।

स.नि. 4.41 :

लोको पायलट और डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट रेलपथ पर कार्यरत गैंग या रक्षित समपार से गुजरते समय विशेष ध्यान देंगे यह देखने के लिए कि गाड़ी के संरक्षित संचलन में खतरा का संकेत उन लोगों के द्वारा दिखाया तो नहीं जा रहा है।

4.42. लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान :-

- (1) गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और इस रीति से संकेतों का आदान-प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये।
- (2) जब गाड़ी बिना रुके किसी स्टेशन से पास हो रही है तो उसके लोको पायलट और गार्ड उन 'ऑल राइट' संकेतों को देखेंगे जो स्टेशन मास्टर और स्टेशन के ऐसे अन्य कर्मचारी, जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है, गाड़ी के सुरक्षित और सही रूप में चलने की दशा में देते हैं, तथा विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उन संकेतों को अभिस्वीकृत करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से नहीं चल रही है, तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा, जिसकी प्राप्ति पर गार्ड और लोको पायलट गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेंगे।

स.नि.4.42 :

- (1) (क) लोको पायलट एवं गार्ड के बीच सिगनलों का आदान प्रदान :- यह सुनिश्चित करने के लिये कि गाड़ी के आगे बढ़ने हेतु सब कुछ ठीक-ठाक है एवं गार्ड भी अपने ब्रेकवान में है, 'ऑल राइट' सिगनल का आदान प्रदान गार्ड एवं लोको पायलट के बीच नीचे वर्णित परिस्थितियों में हमेशा किया जायेगा -

- (i) किसी स्टेशन पर रुकने के बाद जब गाड़ी प्रस्थान करती है।
- (ii) स्टेशन सीमा से बाहर कोई गाड़ी खड़ी होने के बाद जब प्रस्थान होती है।
- (iii) जब गाड़ी किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरती है।
- (iv) रेल लाइन के उस भाग से जहाँ गति प्रतिबंध लागू किया गया हो, ज्योंहि गाड़ी पूरी तरह पार कर जाती है।

पैरा (i) और (iii) में वर्णित स्थितियों में जैसे ही सबसे पिछला ब्रेकवान स्टेशन प्लेटफार्म से गुजर जाता है या सबसे पिछला ब्रेकवान के प्लेटफार्म से गुजर जाने के बाद जितनी जल्दी संभव हो सिगनलों का आदान- प्रदान अवश्य किया जाएगा।

- (ख) उपर वर्णित 'ऑल राइट' सिगनल ब्रेकवान से गार्ड द्वारा दिया जानेवाला हाथ सिगनल है जो दिन में हरी हाथ झंडी और रात या धुंध या कुहासा के मौसम में जब दृश्यता बाधित हो हरी हाथ बत्ती हिलाकर दिया जाता है जो लोको पायलट द्वारा दुहराकर आदान- प्रदान किया जायेगा। यदि गार्ड से लोको पायलट 'ऑल राइट' सिगनल नहीं प्राप्त करता है तो वह अपना इंजन सीटी बजायेगा एवं वॉकी-टॉकी सेट पर संपर्क करने का प्रयास करेगा, यदि इसके बाद भी कोई उत्तर नहीं मिलता है तो वह गाड़ी खड़ी करेगा और कारण ज्ञात करेगा बशर्ते कि गाड़ी का विच्छेद नहीं हुआ है।
- (ग) 'ऑल राइट' सिगनल दिन में क्षैतिज रूप में हरी झंडी लहराकर और रात में हरी बत्ती क्षैतिज रूप में लहराकर आदान प्रदान किया जायेगा। सीधी लाइन में सिगनल हमेशा इंजन एवं ब्रेकवान के बायी ओर से और घुमावदार लाइन में उस ओर से जिस ओर से उन्हें अच्छी तरह से दिखाई पड़े, दिया जाएगा।

घ) ई.एम.यू./पुश पुल एवं राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों में :- लोको पायलट एवं गार्ड के बीच 'ऑल राईट' सिगनल का आदान-प्रदान उनके केबिन में प्रदत्त घंटियां स.नि. 4.51 में वर्णित कूट के अनुरूप बजाकर किया जायेगा। राजधानी एक्सप्रेस के लोको पायलट एवं गार्ड के बीच सिगनलों का आदान-प्रदान उन परिस्थितियों में आवश्यक नहीं होगा जब स्टेशन सीमा से बाहर खड़ी होने के बाद गाड़ी स्टार्ट होती है।

(2) डीजल/विद्युत इंजन चालित गाड़ियों में सिगनलों का आदान प्रदान :-

- (क) जब कभी गाड़ियाँ स्टेशन से बिना रुके गुजरती हैं इस बात के आश्वासन के रूप में कि उसकी गाड़ी के साथ सब कुछ सही है, का संकेत देने वाला सिगनल उन्होंने देख लिया है, कर्षण का विचार किये बिना सभी गाड़ियों के गार्ड एवं लोको पायलट स्टेशन या केबिन कर्मचारी के साथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेंगे। इसके अतिरिक्त ऐसी गाड़ियों के लोको पायलट स्टेशन से गुजरते समय सीटी भी बजायेंगे। यदि स्टेशन कर्मचारियों द्वारा 3 (क) के अधीन रुकने का हाथ सिगनल वे देखते हैं तो वे तत्काल गाड़ी खड़ी करने हेतु कदम उठावेंगे।
- (ख) सहायक लोको पायलट सतर्क रहेगा क्योंकि 'ऑलराईट' सिगनल आदान प्रदान करने में लोको पायलट को उसकी सहायता की आवश्यकता हो सकती है।
- (ग) डीजल/विद्युत लोको पायलटों के सहायक इंजन कक्ष में नहीं रहेंगे किन्तु इंजन केबिन में रहेंगे जब इंजन स्टेशन के पास पहुँच रही हो या ऐसे स्थल जहाँ प्रतिबंध लागू हो क्योंकि 'ऑल राईट' सिगनल आदान प्रदान करने में लोको पायलट को उसकी सहायता की आवश्यकता हो सकती है।
- (घ) ठहराव या बिना ठहराव वाले गाड़ी का गार्ड हॉल्ट समेत किसी स्टेशन से गुजर जाने के बाद पीछे की ओर देखेंगे एवं स्वयं संतुष्ट होंगे कि उसकी गाड़ी में गड़बड़ी की चेतावनी के रूप में खतरा का सिगनल या अन्य कोई संकेत किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा नहीं दिखाया जा रहा है तथा उसकी गाड़ी पूर्ण है, उसके बाद वह सामान्य नियम 4.42 के अनुसार लोको पायलट के साथ 'ऑल राईट' सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय गार्ड को ब्रेकवान के दरवाजा या बरामदा में अवश्य उपस्थित होना चाहिए और ऐसे सिगनल को देखना चाहिए।

राजधानी एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस एवं अन्य गाड़ियाँ जिसमें गार्ड का डब्बा एक वातानुकूलित SLR (एस. एल. आर.) हो, के गार्ड को स्टेशन कर्मचारी द्वारा दिखाया गया सिगनल अभिस्वीकृत करने की आवश्यकता नहीं है किन्तु उनके द्वारा चौकस दृष्टि रखना आवश्यक है यदि स्टेशन कर्मचारी द्वारा खतरा का सिगनल दिखाया जाता है, जिससे वे गाड़ी खड़ी करने में सक्षम हों। अन्यथा यदि गार्ड कोई असमान्य परिस्थिति नहीं पाता है तो वह लोको पायलट के साथ या तो संचार माध्यम के उपकरण द्वारा या इस उद्देश्य से प्रदत्त किसी अन्य साधन से सिगनल आदान-प्रदान करेगा।

टिप्पणी : स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय यदि लोको पायलट एवं गार्ड 'ऑलराईट' सिगनल नहीं पाता है तो वे गाड़ी के आगे बढ़ने हेतु 'सबकुछ' 'ठीक' है, सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त सावधानी बरतेंगे। स्टेशन कर्मचारी द्वारा सिगनल प्रदर्शित करने की विफलता गार्ड एवं लोको पायलट संयुक्त गाड़ी जर्नल में और अगला ठहराव वाले निकटतम स्टेशन/केबिन में जहाँ गाड़ी खड़ी होती है वहाँ भी रिपोर्ट करेंगे।

(3) स्टेशन कर्मचारी द्वारा ट्रेन कर्मचारी के साथ सिगनलों का आदान प्रदान करना जब गाड़ी बिना रुके गुजरती है -

- (क) किसी स्टेशन से बिना रुके गाड़ी गुजरने की स्थिति में दिन में हरी झंडी एवं रात में हरी बत्ती स्टेशन

कर्मचारी द्वारा सिगनल केबिन और स्टेशन प्लेटफार्म से (ऐसे स्टेशन को छोड़कर जिसे मंडल रेल प्रबंधक द्वारा मुक्त कर दिया गया हो) दिखाया जायेगा। यदि अन्य गाड़ी या वाहन या अन्य किसी अवरोध से गुजरने वाली गाड़ी का दिखाई पड़ना बाधित होता है तो हरा हाथ सिगनल ऐसे स्थान से इस प्रकार दिखाया जाना चाहिए कि वह संबंधित गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को स्पष्ट रूप से दिखे जो ऐसे सिगनल देखने को तत्पर रहेंगे। गाड़ी के संरक्षित रूप से गुजरना सुनिश्चित करने हेतु ऐसा हरा हाथ सिगनल दिखाता गाड़ी परिचालन कर्मचारी सतर्क रहेगा एवं गुजरते वाहनों की स्थिति देखेगा और यदि गाड़ी की संरक्षा को खतरा पहुँचाने वाली कोई स्थिति दिखाई पड़ती है तो वह गार्ड एवं लोको पायलट का ध्यान खींचने हेतु तत्परता पूर्वक खतरे का लाल हाथ सिगनल दिखायेगा ताकि वे गाड़ी को रोक सकें। सामान्यतः ऐसे हाथ सिगनल स्टेशन मास्टर द्वारा दिखाए जाएंगे। केवल अपवाद स्वरूप परिस्थितियों में स्टेशन मास्टर किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को 'ऑल राईट' सिगनल आदान-प्रदान करने हेतु नामित कर सकते हैं जब स्टेशन मास्टर कार्यालय से गुजरती गाड़ी का दिखना बाधित हो।

जहाँ केबिन/एकाधिक केबिन और स्टेशन भवन एक ही तरफ हों या जहाँ कोई केबिन नहीं हो एवं सभी पैनल अंतर्पाशित स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर अपने एक कार्यरत सक्षम कर्मचारी को हाथ सिगनल के साथ गुजरती गाड़ी के दूसरी ओर उस गाड़ी को देखने हेतु एवं सामान्य नियम संख्या 4.42(2) में वर्णित कार्य करने में सहायता करने हेतु प्रतिनियुक्त करेगा।

जहाँ यातायात फाटक स्टेशन सेक्शन में ए.एस.एम./पैनल कार्यालय से निकट, स्टेशन के उल्टे/विपरीत साईड में अवस्थित है, गेटमैन स्टेशन से बिना रुके गुजरने वाली गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट दल के साथ 'आल राईट सिगनल' आदान-प्रदान करेगा यदि स्टेशन कार्य नियमावली (SWR) के तहत प्राधिकृत किया गया है। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर, स्टेशन से बिना रुके गुजरने वाली गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट दल के साथ आल राईट सिगनल आदान-प्रदान करने के लिए अन्य सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त नहीं करेगा।

- (ख) केबिन की खिड़की पर 'हरा' प्रदर्शित करता झंडा या हाथ सिगनल लैम्प रखना पर्याप्त नहीं है। स्वीचमैन/केबिनमैन को सिगनलों के आदान-प्रदान करते समय हाथ में झंडी या बत्ती दिखाने के लिए खिड़की के बाहर अवश्य झुकना चाहिए।
- (ग) बड़े यार्डों, जहाँ पायलट द्वारा शंटिंग किया जाता हो, के केबिन बिना रुके गुजरती गाड़ी को कोई हरी झंडी या बत्ती नहीं दिखायेगा जब गाड़ी में कुछ भी असामान्य नहीं हो। फिर भी यदि वे गाड़ी में कुछ असामान्य पाते हैं तो उन्हें गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को खतरा का सिगनल अवश्य दिखाना चाहिए।
- (घ) किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरती गाड़ी (सिवाय राजधानी एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी एवं अन्य ऐसी गाड़ियों के गार्ड जिस में गार्ड का डब्बा एक वातानुकूलित SLR हो) के गार्ड अथवा लोको पायलट/सहायक लोको पायलट यदि आल राईट सिगनल केबिन या स्टेशन कर्मचारियों के साथ आदान-प्रदान नहीं करते हैं तो स्टेशन मास्टर गार्ड एवं लोको पायलट (ट्रेन क्रू) से वॉकी-टॉकी पर सम्पर्क करने का प्रयास करेंगे एवं आल राईट सिगनल आदान-प्रदान नहीं किये जाने के कारण का मालुम करेंगे एवं संतुष्ट होंगे कि गाड़ी के साथ सबकुछ ठीक है। यदि सम्पर्क नहीं हो पाता है तो तत्काल इस विफलता को अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान कर सूचित करेंगे। ऐसी सुचना मिलते ही अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर अधिक सजग/सतर्क हो जायेगा एवं आल राईट सिगनल दिखाया जा रहा है इस पर नजर रखेगा। यदि गार्ड अथवा लोको पायलट/सहायक लोको पायलट या दोनों के द्वारा आल राईट सिगनल नहीं दिखया जाता है तो वह तत्काल अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को अपने स्टेशन पर गाड़ी रोकने

को कहेगा। गार्ड अथवा लोको पायलट अथवा दोनों (जैसा कि मामला हो) को स्टेशन मास्टर द्वारा एक लिखित चेतावनी सुपूर्द की जायेगी। इस अनियमितता को सभी सम्बंधित स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों द्वारा स्टेशन डायरी में अंकित किया जायेगा। यदि गार्ड अथवा लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के साथ कुछ गड़बड़ है तो इसकी सूचना तुरंत कार्यरत नियंत्रक को दी जायेगी जो सम्बंधित अधिकारीयों को सूचित करेंगे।

- (4) उपनगरीय खंडों को छोड़कर स्टेशनों के मध्य गार्डों के बीच सिगनलों का आदान प्रदान :- परिचालित गाड़ियों के गार्ड पार्श्ववर्ती लाइन पर गुजरती गाड़ी को देखने हेतु एवं ऐसी गाड़ियों में यदि कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई पड़े जिससे उस गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो तो उस गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट का ध्यान खतरा का सिगनल दिखाकर आकर्षित करने हेतु उत्तरदायी होगा। दोहरी लाइन या जुड़वा एकहरी लाईन होने पर किसी दिशा में या मल्टीपुल लाइन इत्यादि की दशा में उपनगरीय खंडों के सिवाय विपरीत दिशाओं में चल रही गाड़ियों दोनों गाड़ियों के गार्ड एक दूसरे की गाड़ियों की जाँच कर हरा हाथ सिगनल का आदान-प्रदान करेंगे। यदि कोई असामान्य बात दिखाई पड़ती है तो दूसरी गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिये खतरा का हाथ सिगनल दिखाया जायेगा।
- (5) किसी गाड़ी में जब दो या दो से अधिक सहायक गार्ड या ब्रेक्समैन हों तो सहायक गार्ड या ब्रेक्समैन उसी प्रकार गार्ड के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेंगे ज्योंहि गाड़ी स्टार्ट करती है उसे यह दिखाने के लिये कि वे अपनी जगह पर हैं और जब तक वह उनका सिगनल स्वीकार करता है तब तक लोको पायलट के साथ गार्ड सिगनल का आदान-प्रदान नहीं करेगा।

4.44. प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रूकी हुई गाड़ी :-

- (1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के किसी गाड़ी को पाँच मिनट तक प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ा रखा जाता है तो गार्ड को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ब्रेक्समैन स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए केबिन या स्टेशन जाएगा। यदि ब्रेक्समैन/सहायक गार्ड नहीं हैं तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट किसी सहायक लोको पायलट को केबिन या स्टेशन जाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। केबिन या स्टेशन जाते हुए ब्रेक्समैन या सहायक लोको पायलट स्टेशन की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता जाएगा। प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी रुकते ही गार्ड इस बात की जाँच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) ठीक तरह प्रदर्शित है और वह गाड़ी के पीछे की ओर सतर्कता से निगाह रखेगा। पन्द्रह मिनट या इससे कम समय के बाद, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये, चाहे कारण स्पष्ट है या नहीं, गार्ड नियम 6.03 में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी के पीछे की सुरक्षा के लिए प्रस्थान करेगा। यदि इसी बीच सिगनल 'ऑफ' कर दिया जाता है या लोको पायलट को सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करने का आवश्यक प्राधिकार मिल जाता है तो वह गार्ड को वापस बुलाने के लिए निर्धारित कोड में सीटी देगा और गाड़ी चलाने से पहले उसके साथ हैंड सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा।
- (2) यदि गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो इसका पालन लोको पायलट को करना होगा।

4.45. लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना :-

- (1) यदि गार्ड को खतरे की आशंका है या वह किसी कारण गाड़ी को रोकना आवश्यक समझता है तो वह लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए यथाशक्ति प्रयत्न करेगा।
- (2) यदि इंजन को संकेत भेजने के लिए कोई अन्य संचार साधन नहीं है और गार्ड, लोको पायलट

का ध्यान आकर्षित करना चाहता है तो वह तेजी से हैंड ब्रेक लगाएगा और उतनी ही तेजी से झटपट उसे खोलेगा तथा जहाँ यह संभव है, वह बगल (साइड) बत्तियों को उलटा कर देगा जिससे कि लाल रोशनी इंजन की ओर दिखाई दे।

- (3) जब लोको पायलट का ध्यान आकर्षित हो जाता है तब आवश्यक हैंड सिग्नल दिखाए जाएंगे।
- (4) यदि गाड़ी में निरन्तर ब्रेक व्यवस्था है तो आपात काल में गाड़ी रोकने के लिए गार्ड उस ब्रेक को धीरे-धीरे लगा सकता है।

स.नि. 4.45 :

गाड़ी का गार्ड यह निगरानी रखेगा कि लोको पायलट को निर्धारित गति से अधिक नहीं जाना है। लोको पायलट को निर्धारित गति सीमा से अधिक चलने पर गार्ड सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

4.46. गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता :— यदि लोको पायलट को गार्ड के हैंड ब्रेक की सहायता की आवश्यकता पड़ती है तो वह, निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा, और यदि आवश्यक है तो बार-बार बजाएगा अथवा यदि ब्रेक सीटी लगी हुई है तो उसे बजाएगा और लोको पायलट तथा गार्ड के बीच यदि संचार के कोई अन्य साधन है तो वह उनका भी उपयोग करेगा।

स.नि. 4.46 :

लोको पायलटों को चेतावनी दी जाती है कि गाड़ी को खींचने में गार्ड की सहायता पर निर्भर नहीं रहें, विशेषकर जब एक ही ब्रेकवान हो। लोको पायलटों को अपनी गाड़ी पूरा नियंत्रण में रखकर ही स्टेशन में प्रवेश करना चाहिए और प्लेटफार्म सीमा का उल्लंघन नहीं करने हेतु सावधान रहना चाहिए।

टिप्पणी : — स.नि. 4.47 भी देखें।

4.47. गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना :—

- (1) यदि लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक सीटी बजाता है तो गार्ड तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगायेंगे।
- (2) यदि गाड़ी तेज ढाल पर उतर रही है और यदि गाड़ी की चाल को स्थिर करने की आवश्यकता है तो गार्ड अपने हैंडब्रेक द्वारा लोको पायलट की सहायता करेंगे।

स.नि. 4.47 :

- (i) किसी भी दशा में ब्रेक को इस तरह नहीं लगाना चाहिए कि चक्के फिसलने लगें अर्थात् घूमने से रुक जायें।
- (ii) स्टेशन में प्रवेश करते समय या लोको पायलट से सिग्नल मिलने पर या लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु या वास्तविक खतरा के मामले में या विशेष अनुदेशों के अधीन कार्यचालित ढलानों पर जैसी परिस्थितियों को छोड़कर यातायात विभाग के गाड़ी कर्मचारियों को कभी भी ब्रेक नहीं लगाना चाहिए जब गाड़ी चल रही हो।

4.48. इंजन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति :— यदि गाड़ी स्टेशन की सीमा के बाहर या कहीं भी उतार-चढ़ाव पर खड़ी की जाती है तो गार्ड की अनुमति के बिना, लोको पायलट

अपने इंजन को गाड़ी से नहीं काटेगा। गार्ड ऐसी अनुमति देने से पहले स्वयं इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह से कस कर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।

परन्तु जहाँ कहीं भी संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा, इंजनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णतः निषेध लगाया जा सकता है।

स.नि. 4.48 : अनुमति लिखित रूप में ही दी जानी चाहिए।

4.49. गाड़ी को चलाना तथा रोकना :— लोको पायलट अपनी गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिए चलाएगा और रोकेगा।

स.नि. 4.49 : जहाँ तक व्यावहारिक हो किसी भी प्रकार की गाड़ी को पुल पर या ऐसी स्थिति में जिसमें वह पुल के किसी भाग का उल्लंघन कर रही हो, नहीं रोकना चाहिए।

4.50. इंजन सीटी का बजाना :—

(1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, लोको पायलट सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में, सीटी के लिए निर्धारित कोड के अनुसार इंजन की सीटी बजाएगा, अर्थात् —

(क) इंजन को चलाने से पहले;

(ख) सुरंग में प्रवेश करते समय; तथा

(ग) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(2) इंजन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

पूर्व मध्य रेल

स.नि. 4.50 : (क) नीचे लिखे सीटी लोको पायलट द्वारा आवश्यक रूप से प्रत्येक के सामने अंकित उद्देश्यों हेतु बजाये जायेंगे –
['0' संकेत करता है छोटी सीटी एवं ' — ' लंबी सीटी संकेत करता है]

क्र.सं.	इंजन सीटी कोड	संकेत
1.	0 (एक छोटी)	<p>(क) स्टार्ट करने के पूर्व</p> <p>(i) असिस्टिंग/बैंकिंग के लोको पायलट को संकेत देने हेतु कि सबसे अगला इंजन का लोको पायलट चलने हेतु तैयार है</p> <p>(ii) असिस्टिंग/बैंकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा सबसे अगला इंजन को अभिस्वीकृति</p> <p>(iii) लोको के काम समाप्त होने पर लोको यार्ड छोड़ने हेतु इंजन तैयार है।</p> <p>(iv) इंजन लोकोयार्ड जाने को तैयार है।</p> <p>(ख) यात्रा के दौरान</p> <p>(i) दूसरे इंजन की सहायता की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(ii) असिस्टिंग/बैंकिंग इंजन के लोको पायलट द्वारा अभिस्वीकृति की सहायता बंद कर दिया गया।</p>
2.	0 — (एक छोटी एक लंबी)	पीछे लगे इंजन से सहायता आवश्यक है।
3.	00 (दो छोटी)	<p>(क) गार्ड से सिगनल मांगना।</p> <p>(ख) गार्ड द्वारा सिगनलों का आदान प्रदान नहीं किया गया।</p> <p>(ग) स्टेशन कर्मचारियों द्वारा सिगनलों का आदान प्रदान नहीं किया गया।</p>
4.	— 0 (एक लंबी एक छोटी)	<p>(क) गार्ड ब्रेक रिलीज करें।</p> <p>(ख) स्टेशन/मध्य सेक्शन से गाड़ी का इंजन स्टार्ट करने के पूर्व।</p> <p>(ग) साइडिंग में बैक करने के बाद मेन लाईन साफ है।</p>
5.	000 (तीन छोटी)	<p>(क) गार्ड ब्रेक लगावें</p> <p>(ख) गार्ड सहायता करें गाड़ी नियंत्रण से बाहर है</p>
6.	0000 (चार छोटी)	<p>(क) दुर्घटना, विफलता या अवरोध या अन्य विशिष्ट कारणों से गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है।</p> <p>(ख) गाड़ी का पीछे से रक्षा करें।</p>
7.	— — 0 (दो लंबी एक छोटी)	सर्किट ब्रेकर खोलना(डी जे)।
8.	— — 0 0 (दो लंबी दो छोटी)	गार्ड के इंजन पर आने हेतु।
9.	0 — 0 (एक छोटी एक लंबी एक छोटी)	<p>(क) टोकन प्राप्त नहीं हुआ।</p> <p>(ख) टोकन छूट गया।</p> <p>(ग) गलत प्रस्थान प्राधिकार के साथ।</p> <p>(घ) उचित प्राधिकार पर रोक सिगनल 'ऑन' अवस्था में पार करना।</p>
10.	— (एक लंबी)	(क) स्टार्ट करने के पूर्व—ढलानवाले खंड में वैक्यूम का पुनर्निर्माण, स्प्रेग को हटाने का संकेत।

पूर्व मध्य रेल

क्र.सं.	इंजन सीटी कोड	संकेत
		<p>(ख) किसी स्वचालित रोक सिगनल या परमिसीव रोक सिगनल का 'ऑन' स्थिति में पार करना।</p> <p>(ग) किसी इंटरमीडियट ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना जब सिगनल पोस्ट पर का फोन खराब हो एवं इस प्रकार लोको पायलट पिछला स्टेशन से संपर्क करने में असमर्थ हो।</p> <p>(घ) चलने के दौरान गार्ड के सिगनल की अभिस्वीकृति।</p>
11.	<p>क. — — — — (रुक - रुक कर सीटी)</p> <p>ख. ————— (एक लगातार लम्बी सीटी)</p>	<p>1. W/L बोर्ड की ओर पहुंचते एवं समपार फाटक को पास करते समय।</p> <p>2. W/L बोर्ड से R W/L बोर्ड तक (जहाँ दोनों लगे हों)</p> <p>1. RW/L बोर्ड पास करते समय।</p> <p>2. सुरंग या प्रतिबंधित दृश्यता वाले क्षेत्र या मोड़ या कटिंग या दुर्घटनास्थल या कुहासा, तूफान या अन्य कारणों से सिगनल का देखना बाधित हो तो वहाँ पहुंचते एवं गुजरते समय।</p> <p>3. पीछे की ओर बचाव करनेवाले रेल कर्मचारी का वापस बुलाने हेतु।</p> <p>4. मैटिरियल ट्रेन चलने के लिए तैयार है।</p> <p>5. किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय।</p> <p>6. किसी रोक सिगनल पर 'ऑन' स्थिति में पहुंचते समय।</p> <p>7. किसी रोक सिगनल पर रुका हुआ।</p> <p>8. इंटरमिडियट ब्लॉक सिगनल 'ऑन' स्थिति में।</p>
12.	— 0 — 0 (एक लंबी एक छोटी, एक लंबी एक छोटी)	<p>(क) गाड़ी विच्छेद/गाड़ी अपूर्ण पहुंचना।</p> <p>(ख) गाड़ी अपूर्ण पहुंचना।</p>
13.	0 0 — (दो छोटी एक लंबी)	<p>(क) अलार्म चैन खींचा गया।</p> <p>(ख) इंजन में अपर्याप्त वैक्यूम।</p> <p>(ग) गार्ड द्वारा वैक्यूम ब्रेक लगाया गया।</p> <p>(घ) अन्तर संचार माध्यम उपकरण का उपयोग किया गया।</p>
14.	— — (दो लंबी सीटी)	पैन्टोग्राफ उठाये, दूसरे इंजन द्वारा अभिस्वीकृत किया जाना।
15.	— 0 — (एक लंबी एक छोटी एक लंबी)	पैन्टोग्राफ नीचे गिराये, दूसरे इंजन द्वारा अभिस्वीकृत किया जाना।
16.	— 0 0 (एक लंबी दो छोटी)	<p>1. सिगनल का हत्था झुका है किन्तु रोशनी बुझी है।</p> <p>2. सिगनल का हत्था अनुचित एवं अपर्याप्त रूप में 'ऑफ' है।</p> <p>3. सिगनल खराब है।</p>
17.	— — — (तीन लंबी सीटी)	फाउलिंग मार्क साफ नहीं है।
18.	0000000000 (बहुधा लगातार छोटी)	<p>(क) खतरा की आशंका।</p> <p>(ख) पहुंचती गाड़ी के लोको पायलट को खतरा का संकेत जिसका रास्ता फाउलड है या किसी अन्य कारण से अवरुद्ध है।</p> <p>(ग) इकहरी लाइन खंड पर संपूर्ण संचार भंग की स्थिति में कार्य करते समय या जब इकहरी लाइन कार्यप्रणाली दोहरी लाइन पर चालू हो तो कार्य करते समय।</p> <p>(घ) दोहरी लाइन पर गलत दिशा में चलते समय या स्वचालित ब्लॉक पद्धति वाले खंडों पर सिगनल की दिशा के विपरीत दिशा में चलते समय या एबसोल्यूट परमिसिव ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में स्थापित दिशा के विपरीत दिशा में चलते समय।</p>

(ख) (i) लोको पायलट/मोटरमैन चित्र-1 में दिखाये गये सीटी बोर्ड को देखने के बाद तत्काल सीटी/हॉर्न अवश्य बजायें।

(ii) सभी मानवरहित एवं मानवसहित समपार फाटकों की पहुँच के 600 मीटर पहले सीटी बोर्ड लगाया जायेगा जैसा कि चित्र-2 में दर्शाया गया है। लोको पायलट/मोटरमैन सीटी बोर्ड को देखने के बाद तत्काल सड़क उपभोक्ता/मोटरवाहन के चालकों को गाड़ी पहुँचने के बारे में अति प्रभावकारी चेतावनी देने हेतु सीटी/हॉर्न अवश्य बजायें जबतक कि पूरी गाड़ी समपार फाटक को पार नहीं कर जाती है।

ऐसे बोर्ड प्रदान किये जाने चाहिए :-

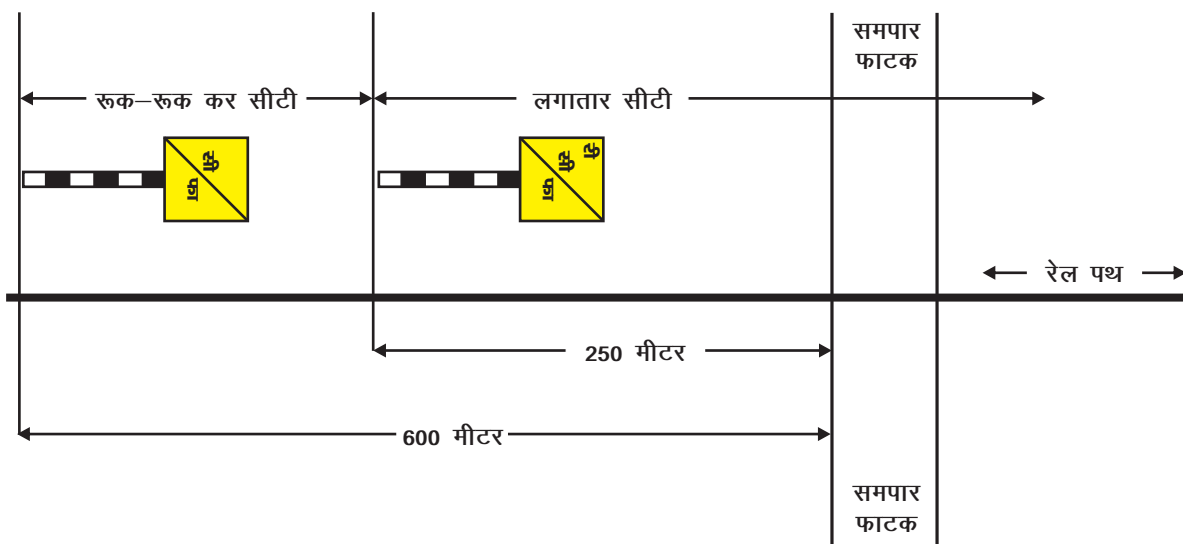
(क) डबल या मल्टीपल रेलपथ पर (प्रत्येक रेलपथ पर) जिस दिशा से गाड़ी पहुँच रही हो, उस दिशा में।

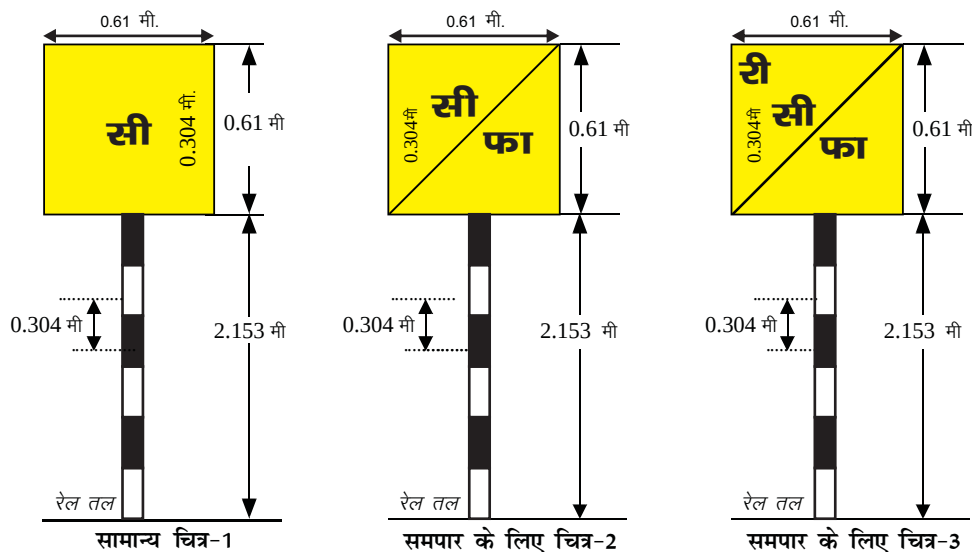
(ख) इकहरी लाईन पर समपार फाटक के दोनों दिशाओं में।

(iii) रीपीटर सीटी बोर्ड (री. सी/फा बोर्ड) सभी मानवरहित समपार फाटकों के पहले 250 मीटर की दूरी पर दोनों दिशा में लगाया जाएगा जैसा कि चित्र-3 में दर्शाया गया है। इसे लूमिनस पेंट से रंगा जाना चाहिये तथा री. सी/फा बोर्ड का आकार प्रकार ठीक सी/फा बोर्ड के जैसा ही होगा परन्तु अन्तर के लिए 'री' अक्षर लिखा रहेगा।

लोको पायलट/मोटरमैन सी/फा बोर्ड (सी/फा) देखते ही 'रुक-रुक कर' सीटी/हॉर्न रीपीटर सीटी बोर्ड (री. सी/फा बोर्ड) पर पहुँचने तक बजायेगा एवं रीपीटर सीटी बोर्ड (री. सी/फा बोर्ड) के पास से लोको पायलट/मोटरमैन समपार फाटक को पार करने तक 'लगातार' सीटी/हॉर्न बजायेगा ताकि सड़क उपयोगकर्ताओं का ध्यान आकर्षित किया जा सके व यह चेतावनी का भी कार्य करे।

टिप्पणी :- यदि समपार फाटक का सी/फा बोर्ड री. सी/फा बोर्ड के निकट स्थित हो अथवा अन्य समपार फाटक के लगातार लम्बी सीटी बजाये जाने की सीमा में आता हो (अर्थात् समपार फाटक के 250 मीटर के अन्दर आता हो), तब ऐसी स्थिति में री. सी/फा बोर्ड के लिए बजाये जाने वाले सीटी संकेत (अर्थात् लगातार लम्बी सीटी) का अनुसरण किया जायेगा। रीपीटर सीटी बोर्ड (री. सी/फा) बोर्ड समपार फाटक के दोनों दिशा में नीचे दृष्टांत चित्र दिये गये हैं। जो किसी मापक्रम के आधार पर नहीं है :-





(ग) जब किसी स्टेशन पर किसी गाड़ी से क्रॉसिंग हो या ब्लॉक सेक्शन में जहाँ विपरीत दिशा में या उसी दिशा में किसी कारण से दूसरी गाड़ी खड़ी हो तो लोको पायलट लगातार सीटी बजानी चाहिए।

टिप्पणी :- सीटी बोर्ड की ऊँचाई मल्टीपल रेलपथ की दशा में इस प्रकार समायोजित की जानी चाहिए कि मानक आयाम का कोई उल्लंघन नहीं हो।

4.51. लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत :- जब गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के बीच घंटी संचार की व्यवस्था है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जाएगा।

स.नि. 4.51 :

निम्नलिखित घंटी सिगनल कोड 'उपनगरीय विद्युतीकृत खंडों' पर उन गाड़ियों के गार्ड एवं लोको पायलटों के बीच जिनमें घंटी संचार माध्यम प्रदान किया गया है, कोड के सामने अंकित उद्देश्यों हेतु अवश्य आदान-प्रदान किया जायेगा-

क्रमांक	घंटी सिगनल कोड	संकेत	अभिस्वीकृति
1	0	गाड़ी रोकें	0
2 (क)	00	गाड़ी स्टार्ट करें	00
(ख)	00	ऑल राईट सिगनल	00
3	00 रुक कर 00	स्वचालित सिगनल 'ऑन' में पार कर रहा है	00 रुक कर 00
4	000	लोको पायलट को गार्ड की आवश्यकता है	000
5	0000	गाड़ी को पीछे संरक्षित करें	0000
6	0 रुक कर 0	गतिप्रतिबंध का क्षेत्र समाप्त, निर्धारित गति पर चलें	0 रुक कर 0
7	000 रुक कर 000	मोटरमैन को चेतावनी जब वह निर्धारित गति को पार करे	000 रुक कर 000

- 4.52. पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना :— लोको पायलट या फायरमैन स्टेशन यार्ड या सुरंग में से पास होते समय या जब इंजन पुल पर हो, तब पानी, आग या सिंडर बाहर नहीं फेंकेगा।
- 4.53. होज पाईप या वाटर कालम की भुजा :— किसी टंकी या वाटर कॉलम से पानी लेने के बाद लोको पायलट का यह कर्तव्य है कि वह पाइप या भुजा को लाइन के ऊपर से अलग हटा दे और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बांध दें।

छ. गाड़ी के पहुँचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

- 4.55. पावर बन्द करना :— गाड़ी रोकते समय लोको पायलट लाइन के उतार-चढ़ाव, मौसम की स्थिति पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लम्बाई और भार का विशेष ध्यान रखते हुए, यह निश्चित करेगा कि पावर कहाँ बन्द की जाए।
- 4.57. इंजन काटना :— यदि गाड़ी खड़ी कर दी जाती है और इंजन को, अकेले या वाहनों के सहित शेष गाड़ी से अलग करना आवश्यक है तो गाड़ी का युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले, गार्ड इस बात अपना समाधान करेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जायें।

स.नि. 4.57 :

लोको पायलट गाड़ी से अपने इंजन का कपलिंग प्रारंभिक स्टेशन पर जोड़ने और इंजन बदलाव वाले स्टेशनों या किसी स्टेशन पर जहाँ लोको-आवश्यकता हेतु इंजन का कपलिंग काटना आवश्यक हो, काटने हेतु उत्तरदायी होगा। दूसरे स्टेशनों पर कपलिंग काटने एवं जोड़ने हेतु स्टेशन कर्मचारी उत्तरदायी होगा। जुटे वाहनों तथा इंजन के बीच के वैक्यूम पाईप/एयरप्रेसर पाईप को (उचित ढंग से बी.पी. तथा एफ.पी.) जोड़ने की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए।

- 4.58. लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए :— यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ संभव है, उसका इंजन सब काँटों और कैचियों के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बच कर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा तथा अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए 'रोक' (स्टॉप) हैड सिगनल दिखाएगा।

स.नि. 4.58 :

- (i) हत्था वाले सिगनल क्षेत्र में इकहरी लाइन पर पहुँचने पर/रुकते समय, लोको पायलट विपरीत दिशा का सिगनल अवश्य देखेगा और यदि वह पाता है कि जिस लाइन पर उसकी गाड़ी खड़ी है उस लाइन का सिगनल 'ऑफ' कर दिया गया है तो उसे तत्क्षण इस तथ्य की सूचना स्टेशन मास्टर / स्वीचमैन / केबिनमैन को अवश्य देना चाहिए। यदि उसी समय विपरीत दिशा से आती गाड़ी दिखाई पड़ती है तो तुरन्त फ्लैशरलाईट का स्वीच ऑन कर देगा एवं आती हुई गाड़ी की ओर खतरा का हाथ सिगनल दिखायेगा और लगातार सीटी बजाकर पहुँचती गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान गाड़ी रोकने हेतु आकर्षित करेगा। संयुक्त गाड़ी रिपोर्ट में आवश्यक टिप्पणी भी दर्ज की जायेगी।

- (ii) सभी परिस्थितियों में लोको पायलट देखेगा कि उसका इंजन उन सभी रनिंग लाईनों के फाउलिंग मार्क को साफ करके खड़ा है जिन पर दूसरी गाड़ियों के यात्रा करने की संभावना हो। यदि गाड़ी खड़ी होने पर लोको पायलट देखता है कि उसका इंजन फाउलिंग मार्क को साफ कर नहीं खड़ा है तो वह शीघ्र ही तीन लंबी खतरा की सीटी बजायेगा और स्टेशन मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा जिस लाइन का फाउलिंग मार्क जाम हो उस लाइन पर संचालन रोकने हेतु खतरा का हाथ सिगनल दिखायेगा। इस सूचना के प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर गाड़ी को पीछे करने हेतु कदम उठाएगा, ताकि इंजन उल्लंघन चिन्ह साफ कर खड़ा हो। ऐसा करने के पश्चात स्टेशन मास्टर अनिवार्य रूप से स्वयं संतुष्ट होगा कि फाउलिंग मार्क साफ है एवं गार्ड का पूर्ण आगमन प्रमाण-पत्र प्राप्त करेगा।

4.59. सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना :- यदि सवारी गाड़ी किसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर या उसके आगे या पीछे खड़ी कर दी जाती है तो लोको पायलट उसे तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसे गार्ड का आदेश नहीं मिल जाता है या जब उसे कोई दुर्घटना बचानी है।

स.नि. 4.59 : यात्री वाहक गाड़ियों को चलाने के पूर्व इंजन की सीटी अवश्य बजायी जानी चाहिए (साधारण नियम 4.50 देखें) एवं सीटी बजाने और इंजन के संचालन के बीच न्यूनतम 15 सेकेण्ड का अंतर होना चाहिए।

4.61. लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़कर नहीं जाएगा :- ड्यूटी करता हुआ कोई भी लोको पायलट अपने काम करते हुए इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रॉपेल्ड) वाहन को, चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर नहीं जाएगा; जब तक कि ऐसा करना नितान्त आवश्यक नहीं है और उसके इंजन या स्वनोदित (सेल्फ-प्रापेल्ड) वाहन का प्रभार (चार्ज) किसी सक्षम रेल सेवक को सौंप नहीं दिया गया है। लोको पायलट, ऐसे स्वनोदित (सेल्फ-प्रॉपेल्ड) वाहन को, जिस पर वह अकेला ही है, आवश्यकता पड़ने पर छोड़कर जा सकता है परन्तु यह तब, जब उसने कैब में ताला लगा दिया है, और वाहन को निचले गियर में डालने के साथ-साथ इग्नीशन स्विच को ऑफ कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद, उसमें ताला लगा दिया है।

स.नि. 4.61 :

- (i) रनिंग लाईनों/साईडिंग लाईनों पर इंजन कभी भी मानव रहित नहीं छोड़ना चाहिए या अन्यथा उसका उचित ध्यान रखने की क्षमता रखनेवाले व्यक्ति के प्रभार में दिये बिना भी मानव रहित नहीं छोड़ना चाहिए।
- (ii) सहायक लोको पायलट को गाड़ी चलाने के लिये या शंटिंग के लिये या अन्य कारणों से इंजन चलाने की अनुमति नहीं है सिवाय इसके कि जब सामान्य नियम 4.20 के अनुसार लोको पायलट अशक्त हो जाता है।

ज. मैटेरियल ट्रेन का संचालन

4.62. ब्लॉक सेक्शन में मैटेरियल ट्रेन का संचालन :- मैटेरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि. 4.62 :

- (क) मैटेरियल/बैलास्ट गाड़ी को कार्य करने हेतु किसी स्टेशन से चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि उसके साथ गार्ड एवं अभियांत्रिक विभाग का सक्षम कर्मचारी जो सेक्सन इंजीनियर/जूनियर इंजीनियर(रेलपथ) से नीचे के स्तर का नहीं हो, साथ में नहीं हो। किसी भी हालत में वैक्यूम/एयरप्रेसर की निरन्तरता के बिना मैटेरियल/बैलास्ट गाड़ी भेजा नहीं जायेगा।

मैटेरियल/बैलास्ट गाड़ी का गार्ड यह देखने के लिए उत्तरदायी होगा कि उसकी गाड़ी के सभी वाहनों के ब्रेक आवश्यकता पड़ने पर लगाये जा सकें। जब लाइन के किसी खंड पर जहाँ 150 में 1 से तीखा ढलान हो, वहाँ काम कर रहा हो तो लोको पायलट अपनी गाड़ी चलाने के पहले देखेगा कि ब्रेकों की पर्याप्त संख्या कार्यशील है ताकि वह गाड़ी नियंत्रित करने में समर्थ हो सके।

- (ख) मैटेरियल गाड़ी जिस सेक्शन में काम करेगी उसके पिछले स्टेशन पर अवश्य रुकेगी और गार्ड स्टेशन मास्टर को एक लिखित मेमो भेजेगा जिसमें इस सूचना के उपर की प्रति अलग करने से पहले इस सूचना की अभिलेख प्रति भेजने का समय लिखकर यह लिखा जायेगा कि वह किस समय तक प्रस्थान हेतु तैयार होगा जिसके नीचे स्टेशन मास्टर सूचना प्राप्त करने का समय एवं उसका उत्तर भेजने का समय लिखेगा। वह अपना उत्तर भी लिखेगा जिसमें इस बात का उल्लेख करेगा कि उसने डिवीजनल मैटेरियल गाड़ी को चलाने की क्या व्यवस्था किया है। तत्पश्चात वह एक प्रति अपने पास रखेगा और दूसरी प्रति उस किताब के साथ डिवीजनल मैटेरियल गाड़ी के गार्ड के पास भेजेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर सूचना प्राप्त करने के बाद ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को मैटेरियल गाड़ी के कार्य करने की समयावधि एवं यह तथ्य कि कार्य के बाद क्या गाड़ी अगले स्टेशन की ओर बढ़ेगी या जिस स्टेशन से चली है उसी स्टेशन की ओर लौटेगी, सूचित करेगा। इस सूचना की प्राप्ति स्वीकृति संदेश को गुप्तांक के साथ दुहराकर किया जायेगा।
- (घ) डबल लाइन खंड पर मैटेरियल गाड़ी काम की समाप्ति पर सामान्यतः अगले स्टेशन की ओर बढ़ेगी। तथापि पूर्व व्यवस्था के अंतर्गत उसी लाइन पर जिस स्टेशन से चली थी उसी स्टेशन पर भी लौट सकती है। जब उसी लाइन पर लौटने की आवश्यकता हो तो मैटेरियल/बैलास्ट गाड़ी सही लाइन के प्रथम रोक सिग्नल पर या गलत लाइन जिस पर वह लौट रही हो, के अंतिम रोक सिग्नल में से जो पहले मिले, के सामने आकर अवश्य खड़ी होगी। उसके बाद लोको पायलट अपने इंजन की सीटी कार्यरत स्टेशन मास्टर का ध्यान आकृष्ट करने हेतु बजायेगा और वहाँ तब तक खड़ा रहेगा जबतक कि स्टेशन मास्टर लिखित आदेश द्वारा प्रवेश के लिए अधिकृत नहीं करता है।
- (ङ) स्टेशन मास्टर फार्म टी/409 पर सतर्कता आदेश भी लोको पायलट को जारी करेगा जिसमें साफ – साफ लिखा होगा कि –
- (i) गाड़ी उसके स्टेशन तथा अगले स्टेशन के बीच किस लाईन पर कार्य करेगी,
 - (ii) क्या उसे भेजनेवाले स्टेशन की ओर लौटना है या अगले स्टेशन की ओर जाना है,
 - (iii) समय जब उस गाड़ी को स्टेशन पर पहुँचना है।
- (च) जब इंजन गाड़ी को पीछे से ठेल रहा हो या आपात स्थिति या विशेष परिस्थितियों में जब इंजन गाड़ी के बीच में लगाया गया हो तथा ब्रेकवान आगे चल रहा हो तो –
- (i) सीधी लाईन पर गति सीमा 25 कि.मी.प्र.घं. और टर्न आउट या जहाँ ढलान 150 में 1 से अधिक तीखा हो, पर 10 कि.मी.प्र.घं. से कतई अधिक नहीं होना चाहिए।
 - (ii) गार्ड को अवश्य ही आगे चल रहे ब्रेकवान में चलना चाहिए एवं लोको पायलट को हाथ सिग्नल अवश्य दिखाते रहना चाहिए।
 - (iii) गाड़ी के लोको पायलट दल को चौकस निगाह रखनी चाहिए विशेषकर जिस दिशा में गाड़ी बढ़ रही हो और किसी अवरोध के पहले रुकने के लिये तैयार रहना चाहिए।

- (छ) यदि किसी स्टेशन या यार्ड में कोई लोड 24 घंटा या उससे अधिक समय तक स्टेबुल्ड रहता है तो उसे गाड़ी परीक्षक द्वारा पुनःपरीक्षण नया ब्रेकशक्ति प्रमाण-पत्र हेतु किया जाना चाहिए या गार्ड/लोको पायलट इंजन से अंतिम वाहन तक वैक्यूम/एयरप्रेसर की निरन्तरता की जाँच करेंगे और सुनिश्चित करेंगे कि आगे संचालन हेतु पर्याप्त ब्रेकशक्ति उपलब्ध है।
- (ज) कार्य की समाप्ति पर बैलास्ट/मैटेरियल ट्रेन के साथ चलनेवाले अभियांत्रिक विभाग के कर्मचारी स्टेशन मास्टर को लिखित प्रमाण पत्र देगा कि सामान संरक्षित रूप में लादे/उतारे जा चुके हैं और गाड़ी के सुरक्षित परिचालन हेतु सेक्शन सभी प्रकार के अवरोधों से मुक्त है।
- (झ) बैलास्ट/मैटेरियल गाड़ी के साथ चलने वाले अभियांत्रिक विभाग के कर्मचारी लाइन को परिचालित गाड़ी हेतु बैलास्ट तथा सामानों से साफ रखने के लिए उत्तरदायी हैं जब वे गाड़ी के साथ कार्य करते हुए बैलास्ट या अन्य सामानों के लदान या उतारने संबंधी कार्य करते हों। गार्ड इस पर नजर रखेंगे और यदि कुछ भी उचित रूप में नहीं पाया जाता है तो यदि कोई गाड़ी हो तो उसे रोकने की कार्यवाही करेंगे।
- (ञ) बैलास्ट सामान्य ट्रक से कदापि नहीं उतारना चाहिए जब बैलास्ट गाड़ी चल रही हो। परिचालित रेल लाइन को साफ रखते हुये गिट्टी गिराने हेतु विशेष रूप से हॉपर ट्रक का निर्माण किया गया है और उसमें गिट्टी गिराना नियंत्रित करने हेतु मशीन लगाये गये हैं, जिससे, प्रभारी इंजीनियरिंग पदाधिकारी, जो रेलपथ को अवरोधों से साफ रखने के लिये उत्तरदायी होंगे, के आदेश से बैलास्ट ट्रेन के गतिशील अवस्था में उतराई किया जा सकता है किन्तु गाड़ी की गति 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ट) जब कोई गिट्टी गाड़ी स्टेशनों के मध्य कार्य समाप्त कर लेगा और सूर्यास्त के पूर्व किसी स्टेशन पर पहुँच जायेगा तब यह लाइन क्लीयर लेने के बाद मालगाड़ी के लिये निर्धारित गति सीमा के अंदर अपने गंतव्य के लिये खलिया अथवा भर्ती (लोडेड) वाहनों के साथ लौट सकता है।
- (ठ) जब स्टेशन सीमा के बाहर किसी साईडिंग में बैलास्ट वैगन छोड़े जाते हैं तो गार्ड या गाड़ी का प्रभारी अन्य व्यक्ति साईडिंग के काँटा के निकटतम वैगन को अवश्य सुरक्षित करेगा और अवश्य देखेगा कि वैगन अन्य तरीकों से भी उचित रूप में सुरक्षित कर दिये गये और यह भी कि स्कॉच ब्लॉक जहाँ लगा हो, उसे लगा दिया गया है। काँटा के निकटतम वाहन के चक्कों में चेन एवं ताला अवश्य लगा दिया जाये और अन्य सभी वाहनों के सभी ब्रेक लगा दिये जाये।
- (ड) जब कोई गिट्टी गाड़ी स्टेशन सीमा के भीतर किसी साईडिंग में रखी जाती है तो गार्ड अवश्य सभी ब्रेक लगा देंगे और साईडिंग के काँटा के निकटतम वाहन को निर्धारित चेन से रेल के साथ अवश्य बांध देगा। (सामान्य नियम 4.64 देखें)
- (ढ) नन-इंटरलॉक्ड स्टेशन के टर्न आउट पर पहुँचते समय गार्ड वाह्यतम सम्मुख काँटा पर गाड़ी अवश्य खड़ा करेगा और स्वयं संतुष्ट होगा कि काँटे सही रूप में सेट हैं, उनमें तालाबंद है और वहाँ आदमी खड़ा है और तब लोको पायलट को पीछे चलने के लिये हाथ सिगनल दिखायेगा।

4.63. मैटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार :- मैटेरियल ट्रेन का गार्ड गाड़ी चलाने का सिगनल देने से पहले, यह देख लेगा कि कर्मकार गाड़ी पर चढ़ गए हैं, और उन्हें बैठ जाने की चेतावनी देगा।

4.64. स्थायी रूप से खड़ी हुई (स्टेबुल्ड) मैटेरियल ट्रेन की रक्षा :-

- (1) अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर, किसी स्टेशन पर कोई मैटेरियल ट्रेन परिचालित लाइन पर स्थायी रूप में खड़ी (स्टेबुल्ड) नहीं की जाएगी।

- (2) यदि कोई मैटेरियल ट्रेन किसी स्टेशन पर स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबुलड) है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित रीति से की जाएगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि –
- (क) मैटेरियल ट्रेन के वाहन ठीक प्रकार कसे बंधे हुए हैं, और किसी कांटे या कैंची का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं।
- (ख) जिस लाइन पर मैटेरियल ट्रेन स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबुलड) है उसके सभी अपेक्षित कांटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और वे कांटे शिकंजे (क्लैम्प) या चटखनी और पनी (बोल्ट और काटर) और तालों से जकड़ दिए गए हैं, तथा
- (ग) ऐसे तालों की चाबियाँ उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रहेंगे जब तक कि मैटेरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं हैं।
- (3) गार्ड तब तक अपना प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि मैटेरियल ट्रेन इन नियम में निर्धारित रूप में रक्षित कर दी गई है।

4.65. रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन :— रेल पथ बिछाने, पथ पर कुटाई, (ऑन ट्रैक टेम्पिंग) करने वाली अथवा अनुरक्षण मशीनों का संचालन स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि. 4.65 :

1. रेल पथ अनुरक्षण मशीन :—

रेलपथ अनुरक्षण (मेन्टेनन्स) मशीनें स्वनोदित मशीनें हैं। ट्रैक मशीन/मशीनों के साथ किसी गार्ड अथवा ब्रेकवान जुड़े रहने की आवश्यकता नहीं है एवं इससे दिन और रात दोनों समय किया जा सकता है।

(i) रेलपथ मशीनों का संचालन –

- (क) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक संचालन की दशा में 03 की संख्या तक रेल पथ मशीनों, प्रत्येक के साथ एक-एक कैम्प कोच, को एक ही प्रस्थान प्राधिकार के अन्तर्गत चलने की स्वीकृति दी जा सकती है।
- (ख) धुंध, कुहासा या तूफानी मौसम तथा पूर्ण संचार भंग की दशा में ट्रैक मशीन (नों) ब्लॉक एवं एकीकृत ;पदजमहतंजमकद्ध ब्लॉक की अनुमति नहीं है।
- (ग) ब्लॉक सेक्शन में 05 की संख्या तक ट्रैक मशीनों को काम करने की स्वीकृति दी जायेगी। सभी ट्रैक मशीनें झुण्ड में ही स्टेशन से खुलेंगी/प्रवेश करेंगी।
- (घ) ट्रैक मशीनों को किसी ट्रेन के पीछे चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी तथापि एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक के दौरान मटीरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) को एक दूसरे के पीछे चलते हुए काम करने की स्वीकृति दी जायेगी। ब्लॉक में काम करते समय ट्रैक मशीन एवं टावर वैगन के बीच न्यूनतम 200 मीटर और ट्रैक मशीन एवं मटीरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस के बीच न्यूनतम 500 मीटर की दूरी रखी जायेगी। इन दूरियों को कार्य क्षेत्र की स्थिति के आधार पर आवश्यक सावधानियाँ लेते हुए कम किया जा सकता है।
- (ङ) जब ब्लॉक की अनुमति स्टेशन सेक्शन में दी गई है तो ट्रैक मशीनों का संचालन प्रत्येक अलग-अलग ट्रैक मशीन को टी/806 जारी कर प्रभारी व्यक्ति (ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में) के पर्यवेक्षण में किया जाएगा।

(च) प्रत्येक ट्रैक मशीन सा.नि. 4.14 से 4.16 और इसके सहायक नियम में यथा निर्धारित हेड एवं टेल लाईट, मार्कर लाईट एवं फ्लैशर लाईटों से अवश्य ही सुसज्जित होना चाहिए।

(ii) ब्लॉक के दौरान प्रभारी –

टिप्पणी :— प्रत्येक ट्रैक मशीन सीधे जूनियर इंजीनियर/सीनियर सेक्शन इंजीनियर (ट्रैक मशीन), जिन्हें यहाँ के बाद ट्रैक मशीन ऑपरेटर कहा जायेगा, के प्रभार में होगा।

(iii) ट्रैक मशीन ऑपरेटर का दक्षता प्रमाण पत्र/चिकित्सीय जाँच/रोड लर्निंग/रिफ्रेशर कोर्स:

* यदि ट्रैक मशीन ऑपरेटरों को 3 वर्षों की अवधि के भीतर रिफ्रेशर कोर्स के लिए नहीं भेजा जाता हो, वहाँ प्राचार्य/क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान द्वारा जारी किये गये दक्षता प्रमाण-पत्र की वैधता को वरि.मं.परि.प्र./मं.परि.प्र./स.परि.प्र. द्वारा उनका पुनः परीक्षण कर स्थानीय स्तर पर केवल एक वर्ष की अवधि के लिए बढ़ाया जा सकता है।

2. उपकरण :

ट्रैक मशीन ऑपरेटर मशीन को रनिंग लाईन पर लाने से पहले यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि निम्नलिखित उपकरण सभी प्रकार से पूर्ण एवं कार्यरत स्थिति में ट्रैक मशीन में उपलब्ध हैं:—

3. ट्रेक मशीन ब्लॉक एवं एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने के दौरान संचालन के नियम :- ट्रेक मशीन/मशीनों का (ट्रेक मशीन ब्लॉक के दौरान, या मटीरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रेक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) का (एकीकृत ब्लॉक के दौरान, दोहरी लाईन पर एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए संचालन, नीचे पैरा 3 (i), (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (viii), (ix), (x) इकहरी लाईन के लिए— (क), (ख), (ग), एवं दोहरी/मल्टिपल लाईनों के लिए—(क), (ख), (ग) में वर्णित प्रक्रिया का पालन कर किया जाएगा।

- ट्रेक मशीन ब्लॉक – इसमें केवल एक या एक से अधिक ट्रेक मशीनों का काम करना शामिल है।
 - एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक— इसमें मटीरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रेक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) का काम करना शामिल है।
- (i) ब्लॉक मांग पत्र का जमा करना – प्रभारी व्यक्ति (ट्रेक मशीन ब्लॉक) या समस्त प्रभारी (एकीकृत ब्लॉक) ब्लॉक मांग पत्र सूचना एवं अनुमति (एनेक्सचर-1) अथवा (एनेक्सचर-2), जैसा कि मामला हो, दो प्रतियों में स्टेशन मास्टर को जमा करेगा। स्टेशन मास्टर इसकी सूचना सेक्शन कंट्रोलर को देगा।
 - (ii) सेक्शन कंट्रोलर की अनुमति – सेक्शन कंट्रोलर द्वारा दोनों छोर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर के साथ प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के तहत अनुमति दी जायेगी। स्टेशन मास्टर एनेक्सचर-1 (ट्रेक मशीन ब्लॉक मामले में) अथवा एनेक्सचर-2 (एकीकृत ब्लॉक मामले में) पर पृष्ठांकित करेगा और इसे प्रभारी व्यक्ति (ट्रेक मशीन ब्लॉक मामले में) या समस्त प्रभारी (एकीकृत ब्लॉक मामले में), जैसा कि मामला हो, को सुपूर्द कर देगा।
 - (iii) आई.बी.एस सिग्नल रहने पर – ब्लॉक के दौरान किसी ट्रेन को आई.बी.एस. सिग्नल तक आगे बढ़ने की अनुमति तब तक नहीं होगी (हालांकि आई.बी.एस. तक सेक्शन साफ ही क्यों न हो) जब तक कि सभी ट्रेक मशीनें (ट्रेक मशीन ब्लॉक के मामले में) एवं मटीरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रेक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) (एकीकृत ब्लॉक मामले में) का संबंधित स्टेशन पर सम्पूर्ण रूप से आगमन न हो गया हो।
 - (iv) 'सी' क्लास स्टेशन रहने पर – 'बी' क्लास/स्पेशल क्लास स्टेशन के बीच में 'सी' क्लास स्टेशन हो जहाँ ब्लॉक दी गई है तो कार्य सम्पादन एवं आगे बढ़ने के दौरान 'सी' क्लास का स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त करेगा और होम सिग्नल 'ऑफ' करेगा। 'सी' क्लास का स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को लाईन क्लियर तब तक नहीं देगा जब तक कि सभी मशीनें (ट्रेक मशीन ब्लॉक के मामले में, एवं मटीरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ट्रेक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) (एकीकृत ब्लॉक मामले में, अगले स्टेशन पर पहुँच नहीं जाते हैं। 'सी' क्लास स्टेशन का स्टेशन मास्टर चौकन्ना रहेगा और सभी ट्रेक मशीनों (ट्रेक मशीन ब्लॉक के मामले में, तथा मटीरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रेक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) (एकीकृत ब्लॉक मामले में, जैसा कि मामला हो, का सुरक्षित संचालन सुनिश्चित करेगा। कार्य संपादन एवं गलत लाईन से वापस लौटने के लिये दिये गये ब्लॉक के दौरान, 'सी' क्लास स्टेशन का स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को ब्लॉक कैंसिल होने तक लाईन क्लियर नहीं देगा।
 - (v) स्वचालित (ऑटोमेटिक) सिग्नल लगे रहने पर— स्वचालित ब्लॉक व्यवस्था को पूर्ण ब्लॉक व्यवस्था के रूप में माना जायेगा। ब्लॉक क्षेत्र के बीच के सारे स्वचालित सिग्नलों को निलंबित माना जायेगा तथापि फाटक रोक सिग्नल (यदि कोई हो) के इशारा (आस्पेक्ट) का पालन किया जायेगा।

- (vi) **अधिकतम अनुमत संख्या**—एकीकृत ब्लॉक के दौरान एक ही ब्लॉक सेक्शन में मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन, टावर वैगन को काम करने की अनुमति दी जायेगी परन्तु समूह की रचना 5 से अधिक की नहीं होनी चाहिए।
- (vii) एकीकृत ब्लॉक के दौरान क्रम (सिक्वेंस)— मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन एवं टावर वैगन का क्रम प्रभारी व्यक्ति द्वारा ट्रैक मशीनों के काम करने की दिशा एवं कार्यस्थल के आधार पर निश्चित किया जायेगा तथा इसका उल्लेख एकीकृत ब्लॉक मांग पत्र नोटिस एवं परमिट, (एनेक्सचर-II) में किया जायेगा।
- (viii) स्टेशन मास्टर द्वारा स्टॉप प्लग /लीवर कॉलर/ लाईन अवरूद्ध बोर्ड/ तख्ती का प्रयोग करना – जिस ब्लॉक सेक्शन में ट्रैक मशीन / मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन काम कर रहा है/रहे हैं, स्टेशन मास्टर उस ब्लॉक सेक्शन में ट्रेनों के प्रवेश को रोकने के लिए तथा स्टेशन में आगमन के पश्चात, सभी आवश्यक सावधानियों लेंगे। इसके लिये वह स्टॉप प्लग/बटन कॉलर/लीवर कॉलर/लाईन अवरूद्ध बोर्ड/ तख्ती (लाल के उपर सफेद अक्षर में लिखा गया) ब्लॉक यंत्र पर लटकाने हेतु ताकि याद दिलाने में सहायक हो सके।
- (ix) ट्रेन सिगनल रजिस्टर और पावर ब्लॉक रजिस्टर का भरा जाना – स्टेशन मास्टर लाईन ब्लॉक रजिस्टर, पावर ब्लॉक रजिस्टर एवं ट्रेन सिगनल रजिस्टर में (लाल स्याही से) सभी आवश्यक प्रविष्टि दर्ज करेगा।
- (x) ट्रैक मशीन (नों) के ब्लॉक एवं एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक के दौरान निम्नलिखित संचलनों की अनुमति होगी/नहीं होगी –

पूर्ण ब्लॉक पद्धति में

	कार्य संपादन एवं आगे बढ़ना	कार्य संपादन एवं वापसी
दोहरी लाईन पर (सही लाईन से)	अनुमति है	अनुमति है
दोहरी लाईन पर (गलत लाईन से)	अनुमति नहीं है	अनुमति है
इकहरी लाईन पर	अनुमति है	अनुमति है

ध्यान दें :— स्वचालित ब्लॉक पद्धति में, स्वचालित ब्लॉक व्यवस्था को पूर्ण ब्लॉक व्यवस्था माना जायेगा। ट्रैक मशीन ब्लॉक एवं एकीकृत ब्लॉक की अनुमति उपर्युक्त के अनुसार होगी।

- (xi) ट्रैक मशीन (नों) ब्लॉक अथवा एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक के दौरान अपनाई जानेवाली प्रक्रिया:

(क) इकहरी लाईन सेक्शन :

- कार्य संपादन एवं आगे बढ़ना : टोकन/टैबलेट / टोकनलेस उपकरण के साथ

क्रम सं.	विवरण	की जानेवाली कार्रवाई
1.	रवाना करना	(i) स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त करेगा। प्रभारी व्यक्ति को [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा समस्त प्रभारी को [एकीकृत ब्लॉक मामले में] एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा की मामला हो, के साथ टोकन/टैबलेट (यदि कोई हो), सौंप देगा और अन्तिम रोक सिगनल 'आफ' करेगा।

(ii) ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर— प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीनें झुंड में रवाना (डिस्पैच) की जाती हैं यथा प्रथम ट्रैक मशीन को मार्ग के संबंधित स्टार्टर सिगनल (लों) के साथ अंतिम रोक सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती ट्रैक मशीनों को अंतिम रोक सिगनल सहित संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर—I पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।

(iii) एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर— समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि सभी मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करते हैं यथा प्रथम मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ट्रैक मशीन/टावर वैगन को अंतिम रोक सिगनल सहित मार्ग के संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलें 'ऑफ' स्थिति में मिलेगी एवं अनुवर्ती मटिरिटल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों) को संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों और अंतिम रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर—II पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।

टिप्पणी: खुलाने से पहले, स्टेशन मास्टर मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग को सुनिश्चित करेगा तथा मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक के मामले] अथवा सभी मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) [एकीकृत ब्लॉक के मामले में] पास नहीं कर जाते हैं।

2.

(i) ट्रैक मशीन (नों)/मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन (नों) जैसा कि मामला हो, को अगले स्टेशन पर आगमन सिगनल / सिगनलों को 'ऑफ' करके लिया जायेगा।

(ii) ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर— प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीन (नों) झुंड में प्रवेश करते हैं यथा प्रथम ट्रैक मशीन को आगमन सिगनल/सिगनलों 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती ट्रैक मशीन / मशीनों को आगमन सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्समैन / पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल देखकर 'आन' स्थिति में पास करने के लिये अधिकृत होंगे।

(iii) एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर — समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेंगे कि सभी मटिरिटल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन / मशीनें, टावर वैगन (नों) झुंड में प्रवेश करते हैं यथा प्रथम मटिरिटल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / ट्रैक मशीन / टावर वैगन को आगमन सिगनल (लों) 'ऑफ' स्थिति में मिलेगी एवं अनुवर्ती मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन, टावर वैगन (नों) को आगमन सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्समैन / पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल देखकर 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिये अधिकृत होंगे।

(iv) कॉलिंग—ऑन सिगनल, यदि उपलब्ध हो और संभव हो तो अनुवर्ती ट्रैक मशीनो / मटिरियल ट्रेन / टी.आ.र.टी. / पीक्यूआरएस / टावर वैगनों को लेने के लिए 'ऑफ' किया जा सकता है।

- 3 (i) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर, प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] या समस्त प्रभारी खूकीकृत ब्लॉक के मामले में, जैसा कि मामला हो, टोकन/टैबलेट (यदि कोई हो) के साथ ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) स्टेशन मास्टर को केवल तभी सौंपेगा जब अंतिम ट्रैक मशीन अथवा मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ट्रैक मशीन/टावर वैगन (जैसा कि मामला हो) ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर देता है।
- (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक सुरक्षित प्रमाण-पत्र (एनेक्सचर-III) जारी कर यह भी प्रमाणित करेगा कि लाईन ट्रेन चलाने के लिए सुरक्षित है।
4. ट्रैक फिट प्रमाण-पत्र (एनेक्सचर-III) एवं ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, प्राप्त होने के बाद ही, स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर एवं सेक्शन कंट्रोलर के साथ प्राईवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत मशीन ब्लॉक/एकीकृत ब्लॉक कौंसिल करेगा और सेक्शन क्लियर करेगा।

(ख) इकहरी लाईन सेक्शन

● कार्य संपादन एवं वापसी : टोकन/टैबलेट उपकरण के साथ

क्रम सं.	विवरण	की जानेवाली कार्रवाई
1.	(i) स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक करेगा एवं ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) या एकीकृत (इंटिग्रेटेड) ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] जैसा कि मामला हो, को एक पायलटिंग मेमो के साथ सौंप देगा जो ट्रैक मशीन (नों) अथवा मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन, टावर वैगन (नों), को पायलटिंग कर बाहर करायेंगे।	
	(ii) ट्रैक मशीन ब्लॉक होने पर- प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीनें झुंड में ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करते हैं। ट्रैक मशीनों को अंतिम रोक सिगनल सहित संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-I पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।	
	(iii) एकीकृत (इंटिग्रेटेड) ब्लॉक होने पर- समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि सभी मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें) टावर वैगन (नें) ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करते हैं। मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) को अंतिम रोक सिगनल सहित संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-II पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।	

टिप्पणी: खुलाने से पहले, स्टेशन मास्टर मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग को सुनिश्चित करेगा तथा मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा सभी मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) [एकीकृत ब्लॉक मामले में] पास नहीं कर जाते हैं।

2.
 - (i) कार्य की समाप्ति पर, ट्रैक मशीन (नों) [ट्रैक मशीन ब्लॉक के मामले में] अथवा मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन [एकीकृत ब्लॉक के मामले में] को प्रथम रोक सिगनल पर रोकेंगे। इसे आगमन सिगनल/सिगनलों को 'आफ' करके लिया जायेगा।
 - (ii) ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर— प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीनें स्टेशन में झुंड में प्रवेश करते हैं, यथा प्रथम ट्रैक मशीन को आगमन सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती ट्रैक मशीनों (नों) को आगमन सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्स मैन/पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल को देखकर 'आन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत होंगे।
 - (iii) एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर— समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि सभी मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) स्टेशन में झुंड में प्रवेश करते हैं यथा प्रथम मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन/टावर वैगन को आगमन सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ट्रैक मशीन (नों) / टावर वैगन आगमन सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्स मैन/पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल को देखकर 'आन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत होंगे।
 - (iv) कॉलिंग-आन सिगनल यदि उपलब्ध हो और संभव हो, तो अनुवर्ती ट्रैक मशीन (नों)/मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन (नों) को लेने के लिए 'आफ' किया जा सकता है।
3.
 - (i) स्टेशन पहुँचने पर प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक के मामले में] अथवा समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक के मामले में], जैसा कि मामला हो, ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) स्टेशन मास्टर को केवल तभी सौंपेगा जब अंतिम ट्रैक मशीन/मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर देता है।
 - (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक के मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक के मामले में] ट्रैक सुरक्षित प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) जारी कर यह भी प्रमाणित करेगा कि लाईन ट्रेन चलाने के लिए सुरक्षित है।

4. ट्रैक फिट प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) एवं ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-1) अथवा एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) प्राप्त होने के बाद ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक बैक, ट्रैक मशीन ब्लॉक / एकीकृत ब्लॉक (जैसा कि मामला हो) स्टेशन मास्टर एवं सेक्शन कंट्रोलर के साथ प्राईवेट नम्बर आदान-प्रदान के अंतर्गत कौंसिल करेगा

(ग) इकहरी लाईन सेक्शन

● कार्य संपादन एवं वापसी : टोकनलेस ब्लॉक यंत्र के साथ

क्रम सं.	विवरण	की जानेवाली कार्रवाई
1.	(i)	स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक बैक करेगा, शंटिंग चाभी / ओ.सी.सी. चाभी निकालेगा, ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-1) [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] या एकीकृत (इंटिग्रेटेड) ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) [एकीकृत ब्लॉक मामले में] के साथ एक पायलटिंग मेमो प्रभारी व्यक्ति/समस्त प्रभारी को सौंप देगा जो ट्रैक मशीन (नों) अथवा मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन, टावर वैगन (नों), जैसा कि मामला हो, को पायलटिंग कर बाहर करायेगा।
	(ii)	ट्रैक मशीन ब्लॉक होने पर— प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीनें झुंड में ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करते हैं। ट्रैक मशीनों को अंतिम रोक सिगनल सहित संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-1 पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।
	(iii)	एकीकृत (इंटिग्रेटेड) ब्लॉक होने पर— समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि सभी मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों) टावर वैगन (नों) ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करते हैं। मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) को अंतिम रोक सिगनल सहित संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-II पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।
	टिप्पणी:	खुलाने से पहले, स्टेशन मास्टर मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग को सुनिश्चित करेगा तथा मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा सभी मटिरिअल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) [एकीकृत ब्लॉक मामले में] पास नहीं कर जाते हैं।

2. (i) कार्य की समाप्ति पर, प्रभारी व्यक्ति ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक मशीन (नों) / मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / टावर वैगन (नों), जैसा कि मामला हो, को प्रथम रोक सिगनल पर रोकेंगे। इसे आगमन सिगनल / सिगनलों को 'आफ' करके लिया जायेगा।
- (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीन (नों) / मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / टावर वैगन (नों), झुंड में प्रवेश करते हैं यथा प्रथम ट्रैक मशीन / मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / टावर वैगन (जैसा कि मामला हो) को आगमन सिगनल (लें) 'आफ' स्थिति में मिलेगा और अनुवर्ती ट्रैक मशीन (नों) / मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / टावर वैगन (नों) को आगमन सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्समैन / पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल को देखकर 'ऑन' स्थिति में पास करेंगे।
- (iii) कॉलिंग-आन सिगनल यदि उपलब्ध हो और संभव हो, तो अनुवर्ती ट्रैक मशीन (नों) / मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / टावर वैगन (नों) को लेने के लिए 'आफ' किया जा सकता है।
3. (i) स्टेशन पहुँचने पर प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] जैसा कि मामला हो, शंटिंग चाभी / ओ.सी.सी. चाभी के साथ ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) स्टेशन मास्टर को केवल तभी सौंपेगा जब अंतिम ट्रैक मशीन / मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / टावर वैगन ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर देता है।
- (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक के मामले में] ट्रैक सुरक्षित प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) जारी कर यह भी प्रमाणित करेगा कि लाईन ट्रेन चलाने के लिए सुरक्षित है।
4. ट्रैक फिट प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) के साथ शंटिंग चाभी / ओ.सी.सी. चाभी एवं ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) प्राप्त होने के बाद ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक बैक [ट्रैक मशीन ब्लॉक / एकीकृत ब्लॉक (जैसा कि मामला हो)] स्टेशन मास्टर एवं सेक्शन कंट्रोलर के साथ प्राईवेट नम्बर आदान-प्रदान के अंतर्गत कौंसिल करेगा।

(क) दोहरी लाईन/मल्टिपल लाईन सेक्शन :

- कार्य संपादन एवं आगे बढ़ना : सही लाईन से

क्रम सं.	विवरण	की जानेवाली कार्रवाई
1.	(i)	स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन से लाईन क्लियर प्राप्त करेगा। प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] को ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] को एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, को सौंप देगा और अंतिम रोक सिगनल सहित संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को 'आफ' करेगा।
	(ii)	ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर— प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीनें ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करते हैं, यथा प्रथम ट्रैक मशीन को अंतिम रोक सिगनल सहित मार्ग के संबंधित स्टार्टर सिगनल (नें) 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती ट्रैक मशीनों को संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को और अंतिम रोक सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-I पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।
	(iii)	एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर— समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि सभी मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें), टावर वैगन (नें) ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करते हैं यथा प्रथम मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें)/ टावर वैगन (नें), को अंतिम रोक सिगनल सहित मार्ग के संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलें 'आफ' स्थिति में मिलें एवं अनुवर्ती मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) को अंतिम रोक सिगनल सहित मार्ग के संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-II पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।
	टिप्पणी:	खुलाने से पहले, स्टेशन मास्टर मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग को सुनिश्चित करेगा तथा मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक के मामले में] अथवा सभी मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें), टावर वैगन (नें) [एकीकृत ब्लॉक के मामले में] पास नहीं कर जाते हैं।

2. प्रथम ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] या मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ ट्रैक मशीन / टावर वैगन [एकीकृत ब्लॉक मामले में] को आई.बी.एस (IBS) सिगनल/ 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती ट्रैक मशीन (नों)/ मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ ट्रैक मशीन / टावर वैगन (नों) (जैसा कि मामला हो) को आई.बी.एस (IBS) सिगनल/ 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने के लिए ब्लॉक की अनुमति देने वाला स्टेशन मास्टर द्वारा ट्रैक मशीन ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-I) या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।
 3.
 - (i) अगले स्टेशन पर ट्रैक मशीन (नों)/मटिरियल ट्रेन / टीआरसी / पीक्यूआर एस/टावर वैगन (नों), जैसा कि मामला हो, को आगमन सिगनल / सिगनलों को 'आफ' करके लिया जायेगा।
 - (ii) ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर— प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीनें स्टेशन में झुंड में प्रवेश करते हैं, यथा प्रथम ट्रैक मशीन को आगमन सिगनल/सिगनलें 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती ट्रैक मशीनों (नों) को सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्स मैन/पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल को देखकर 'आन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत होंगे।
 - (iii) एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर— समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि सभी मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें), टावर वैगन (नें) स्टेशन में झुंड में प्रवेश करते हैं यथा प्रथम मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन/टावर वैगन को आगमन सिगनल/सिगनलें 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें), टावर वैगन (नें) को सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्स मैन/पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल को देखकर 'आन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत होंगे।
 - (iv) कॉलिंग—आन सिगनल यदि उपलब्ध हो और संभव हो, तो अनुवर्ती ट्रैक मशीन (नों)/मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन (नों) को लेने के लिए 'आफ' किया जा सकता है।
- टिप्पणी : लेते समय स्टेशन मास्टर मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा सभी मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) [एकीकृत ब्लॉक मामले में] जैसा कि मामला हो, पास नहीं कर जाते हैं।

4. सुरक्षा प्रमाण-पत्र (i) स्टेशन पहुँचने पर प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] जैसा कि मामला हो, ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) स्टेशन मास्टर को केवल तभी सौंपेगा जब अंतिम ट्रैक मशीन/मटिरिअल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर देता है।
- (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक सुरक्षित प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) जारी कर यह भी प्रमाणित करेगा कि लाईन ट्रेन चलाने के लिए सुरक्षित है।
5. ट्रैक फिट प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) एवं ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, प्राप्त होने के बाद ही अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर सेक्शन क्लियर करेगा और निकटवर्ती स्टेशन [ब्लॉक की अनुमति देने वाला स्टेशन/‘सी’ क्लास स्टेशन (यदि कोई हो), के स्टेशन मास्टर एवं सेक्शन कंट्रोलर के साथ प्राईवेट नम्बर आदान-प्रदान के अंतर्गत ट्रैक मशीन ब्लॉक/एकीकृत ब्लॉक (जैसा कि मामला हो) कौंसिल करेगा।

(ख) दोहरी लाईन/मल्टिपल लाईन सेक्शन :

- कार्य संपादन एवं वापसी : सही लाईन से

क्रम सं.	विवरण	की जानेवाली कार्रवाई
1.	(i) स्टेशन मास्टर सेक्शन को ब्लॉक फारवर्ड करेगा, ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II) [एकीकृत ब्लॉक मामले में] पायलटिंग मेमो के साथ प्रभारी व्यक्ति / समस्त प्रभारी (जैसा कि मामला हो) को सौंप देगा जो ट्रैक मशीन/मशीनों या मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन, टावर वैगन (नों), जैसा कि मामला हो, को पायलटिंग कर बाहर निकालेगा।	
	(ii) ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर – प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीनें ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करते हैं। ट्रैक मशीनों को अंतिम रोक सिगनल सहित संबंधित स्टार्टर सिगनल/सिगनलों को ‘आन’ स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-I पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।	

- (iii) **एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर**— समस्त प्रभारी सुनिश्चित करेगा कि सभी मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करते हैं। मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों), अंतिम रोक सिगनल और संबंधित स्टार्टर सिगनल / सिगनलों को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-II पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।

टिप्पणी :- खुलाने (डिस्पैच) से पहले, स्टेशन मास्टर मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग सुनिश्चित करेगा तथा मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा सभी मटिरिटल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) [एकीकृत ब्लॉक मामले में] जैसा कि मामला हो, पास नहीं कर जाते हैं।

2. यदि आई.बी.एस (IBS) सिगनल हो या 'सी' क्लास स्टेशन हो, तो दोनों ब्लॉक सेक्शनों को एक ब्लॉक सेक्शन माना जायेगा। 'सी' क्लास स्टेशन का स्टेशन मास्टर (यदि कोई हो) सेक्शन को ब्लॉक फारवर्ड करेगा (यदि ब्लॉक 'सी' क्लास स्टेशन के बाद हो), ट्रैक मशीन (नों) [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] या मटिरिटल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नों), टावर वैगन (नों) एकीकृत ब्लॉक मामले में, को रास्ते में पड़ने वाले आई.बी.एस (IBS) सिगनल/ 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए ब्लॉक की अनुमति प्रदान करने वाला स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा एनेक्सचर-I या एनेक्सचर-II, जैसा कि मामला हो, पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।

3. (i) कार्य की समाप्ति पर, प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक मशीन (नों)/ मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन (नों), जैसा कि मामला हो, को सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल के विपरीत अथवा वे जिस लाइन पर चल रहे हों उसके अंतिम रोक सिगनल इनमें से जो पहले आता हो, के विपरीत रोक लेगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर प्वाइंट्स मैन/पोर्टर को वर्दी में पायलटिंग मेमों के साथ सिगनल के नीचे (जो कोई भी ट्रैक मशीन (नों)/मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन (नों) को पहले मिलने वाला हैं) प्रतिनियुक्त करेगा जो खतरे का हाथ सिगनल दिखाकर इन्हें रोकेगा और पायलटिंग मेमों प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] को सौंप देगा और उन्हें पायलटिंग कर स्टेशन में प्रवेश करायेगा।

- (iii) ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर – प्रभारी व्यक्ति संबंधित मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करेगा एवं यह सुनिश्चित करने के लिये कि ट्रैक मशीन (नै) स्टेशन में सुरक्षित रूप से झुंड में प्रवेश करते हैं, पायलटिंग संचलन का पर्यवेक्षण करेगा।
- (iv) एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर— समस्त प्रभारी संबंधित मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करेगा एवं यह सुनिश्चित करने के लिये कि सभी मटिरिटल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नै), टावर वैगन(नै) स्टेशन में सुरक्षित रूप से झुंड में प्रवेश करते हैं, पायलटिंग संचलन का पर्यवेक्षण करेगा।
- (v) यदि प्रभारी व्यक्ति ट्रैक मशीन ब्लॉक, /समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] पाता है कि ट्रैक मशीन (नै)/मटिरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस/टावर वैगन (नै), जैसा कि मामला हो, को पायलट कराने के लिये वर्दी में कोई रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है, तब सामान्य नियम 4.44 के प्रावधानों का पालन करेगा।

टिप्पणी : लेने से पहले, स्टेशन मास्टर मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग सुनिश्चित करेगा तथा मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक कि सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा सभी मटिरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / ट्रैक मशीन (नै), टावर वैगन (नै) [एकीकृत ब्लॉक मामले में], जैसा कि मामला हो, पूर्ण रूप से आ नहीं जाते हैं।

4. सुरक्षा प्रमाण-पत्र
 - (i) स्टेशन पहुँचने पर प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] अथवा समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, स्टेशन मास्टर को केवल तभी सौंपेगा जब अंतिम ट्रैक मशीन / मटिरियल ट्रेन/ टीआर टी / पीक्यूआरएस / टावर वैगन (जो भी अंतिम हो) ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर देता है।
 - (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] /समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक सुरक्षित प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) जारी कर यह भी प्रमाणित करेगा कि लाईन ट्रेन चलाने के लिए सुरक्षित है।

5. ट्रैक फिट प्रमाण पत्र (एनेक्सचर-III) एवं ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, प्राप्त होने के बाद ही स्टेशन मास्टर ब्लॉक फारवार्ड कैंसिल करेगा एवं संबंधित स्टेशन मास्टर और सेक्शन कंट्रोलर के साथ प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अंतर्गत ट्रैक मशीन ब्लॉक / एकीकृत ब्लॉक कैंसिल करेगा।

(ग) दोहरी लाईन/मल्टिपल लाईन सेक्शन :

● कार्य संपादन एवं वापसी : गलत लाईन से।

क्रम सं	विवरण	की जाने वाली कार्रवाई
1.	(i)	स्टेशन मास्टर सेक्शन को ब्लॉक बैक करेगा, ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-1) [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-11) [एकीकृत ब्लॉक मामले में] पायलटिंग मेमो के साथ प्रभारी व्यक्ति / समस्त प्रभारी (जैसा कि मामला हो) को सौंप देगा जो ट्रैक मशीन (नों), या मटरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / ट्रैक मशीन / टावर वैगन (नों) को पायलटिंग कर बाहर निकालेगा।
	(ii)	ट्रैक मशीन ब्लॉक दिये जाने पर – प्रभारी व्यक्ति मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग सुनिश्चित करने के बाद यह भी सुनिश्चित करेगा कि ट्रैक मशीन (नों) को स्टेशन से झुंड में बाहर पायलट किया जाता है। वह इस संचलन का पर्यवेक्षण यह सुनिश्चित करने के लिये करेगा कि ट्रैक मशीन (नें) सुरक्षित रूप से ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करते हैं।
	(iii)	एकीकृत (इंटीग्रेटेड) ब्लॉक दिये जाने पर— समस्त प्रभारी संबंधित मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करेगा एवं यह सुनिश्चित करने के लिये कि सभी मटरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें), टावर वैगन(नें) स्टेशन में सुरक्षित रूप से झुंड में प्रवेश करते हैं, पायलटिंग संचलन का पर्यवेक्षण करेगा।
	टिप्पणी :- खुलाने से पहले, स्टेशन मास्टर मार्ग के संबंधित प्वाइंटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग सुनिश्चित करेगा तथा मार्ग के किसी प्वाइंट को तब तक नहीं बदलेगा जब तक सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] अथवा सभी मटरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (नें), टावर वैगन (नें), [एकीकृत ब्लॉक मामले में] जैसा कि मामला हो, पास नहीं कर जाते हैं।	
2.	(i)	यदि आई.बी.एस. (IBS) सिगनल हो या 'सी' क्लास स्टेशन हो तो दोनों ब्लॉक स्टेशनों को एक ब्लॉक सेक्शन माना जायेगा। 'सी' क्लास स्टेशन का स्टेशन मास्टर (यदि कोई हो) सेक्शन को ब्लॉक बैक करेगा (यदि ब्लॉक 'सी' क्लास स्टेशन के बाद हो)।
	(ii)	लौटते समय – ट्रैक मशीन (नों) / मटरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस / टावर वैगन (नों), जैसा कि मामला हो, को रास्ते में पड़ने वाले आईबीएस (IBS) सिगनल/ 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के लिए ब्लॉक की अनुमति प्रदान करने वाला स्टेशन मास्टर द्वारा ट्रैक मशीन ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-1) या एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-11), जैसा कि मामला हो, पर दर्ज की गई प्रविष्टि के आधार पर अधिकृत होंगे।

3.
 - (i) कार्य की समाप्ति पर, प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक मशीन / मटेरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, टावर वैगन (नों), जैसा कि मामला हो, को प्रथम रोक सिगनल पर लाकर रोकेंगा और इसे आगमन सिगनल (लों) को 'आफ' करके लिया जायेगा।
 - (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] सुनिश्चित करेगा कि सभी ट्रैक मशीन (ने) / मटेरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, टावर वैगन (ने), स्टेशन में झुंड में प्रवेश करते हैं, यथा प्रथम ट्रैक मशीन / मटेरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, टावर वैगन (जैसा कि मामला हो) को आगमन सिगनल (लें) 'आफ' स्थिति में मिलेगा एवं अनुवर्ती ट्रैक मशीन (ने) / मटेरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, टावर वैगन (ने) को आगमन सिगनल के नीचे से वर्दी में प्वाइंट्समैन / पोर्टर द्वारा दिखाये गये 'हरा' हाथ सिगनल को देखकर 'आन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत होंगे।
 - (iii) कॉलिंग-आन सिगनल, यदि उपलब्ध हो और संभव हो तो अनुवर्ती ट्रैक मशीनों / मटेरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, टावर वैगनों को लेने के लिए 'आफ' किया जा सकता है।
4. सुरक्षा प्रमाण पत्र
 - (i) स्टेशन पहुंचने पर, प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] या समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक मशीन ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-I) / एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, स्टेशन मास्टर को केवल तभी सौंपेगा जब, अंतिम ट्रैक मशीन / मटेरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, टावर वैगन (जो भी अंतिम हो), ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर देता है।
 - (ii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] ट्रैक सुरक्षित प्रमाण-पत्र (एनेक्सचर-III) जारी कर यह भी प्रमाणित करेगा कि लाईन ट्रेन चलाने के लिए सुरक्षित है।
5. ट्रैक फिट प्रमाण-पत्र (एनेक्सचर-III) एवं ट्रैक मशीन परमिट (एनेक्सचर-I) अथवा एकीकृत ब्लॉक परमिट (एनेक्सचर-II), जैसा कि मामला हो, प्राप्त होने के बाद ही स्टेशन मास्टर संबंधित स्टेशन के स्टेशन मास्टर एवं सेक्शन कंट्रोलर के साथ प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान के अन्तर्गत ट्रैक मशीन ब्लॉक / एकीकृत ब्लॉक एवं ब्लॉक बैक कैंसिल करेगा।

04. सावधानियाँ : —

- (i) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] कार्यस्थल की सुरक्षा (Protection) हेतु उत्तरदायी होगा एवं उल्लंघन (infringement) की दशा में बगल के सटे लाईन (adjoining track) की सुरक्षा के लिए भी उत्तरदायी होगा, यदि कोई हो। वह कार्य संपादन के बाद रेलपथ की सुरक्षा के लिए भी जिम्मेदार होगा।
- (ii) दोनों छोर के स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन में पड़ने वाले टेलीफोन लगे सभी समपार फाटकों को प्राईवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत ब्लॉक सेक्शन में कार्य करने की अनुमति दिये गये मटेरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (ने), टावर वैगन (ने), की कुल संख्या की सूचना देने के लिए उत्तरदायी होंगे।
- (iii) कार्य करने के क्रम में जब मानवसहित (manned) अथवा मानवरहित (unmanned) समपार फाटक को पास करने की आवश्यकता हो तो प्रत्येक मटेरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (ने), टावर वैगन (ने) समपार फाटक के पहले रुकेंगे और समपार फाटक पर संरक्षा सुनिश्चित करने के बाद ही पास करेंगे।
- (iv) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] मटेरियल ट्रेन / टीआरटी / पीक्यूआरएस, ट्रैक मशीन (ने), टावर वैगन (ने) की सुरक्षा (protection) हेतु हमेशा बैनर फ्लैग के साथ चार कुशल फ्लैगमैन को लेगा जिनमें से प्रत्येक अपने साथ, 10 पटाखा सिगनल (डेटोनेटर) और लाल हाथ सिगनल, रखेगा। कार्य स्थल के दोनों ओर एक फ्लैगमैन 600 मीटर की दूरी पर बैनर फ्लैग दिखायेगा और कार्य स्थल के दोनों ओर एक और फ्लैगमैन 1200 मीटर की दूरी पर रुकने का हाथ सिगनल दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।
- (v) कुछ ट्रैक मशीनों में दोहरी लाईन या यार्ड में काम करते समय बगल के सटे लाईन को उल्लंघन करने की प्रवृत्ति वाले होते हैं। बीआरएम अपना ब्लेड फौलाते समय बगल के सटे लाईन को फाउल (बाधित) कर सकते हैं। यदि काम करते समय मशीन का कोई भाग बगल के सटे लाईन को बाधित करने वाला हो तो प्रभारी व्यक्ति खट्टैक मशीन ब्लॉक, / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] दोनों लाइनों को ब्लॉक करने हेतु स्टेशन मास्टर को लिखित देकर आग्रह करेगा एवं ऐसे में कार्य तभी प्रारंभ किये जायेंगे जब दोनों लाईनों को ब्लॉक करने की अनुमति स्टेशन मास्टर द्वारा दे दी गई हो और दोनों लाईनों को सुरक्षित कर दिया गया हो।
- (vi) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] कार्यस्थल की सुरक्षा (protection) एवं बाधा (Foul) होने की दशा में बगल के सटे लाईन की भी सुरक्षा के लिये उत्तरदायी होंगे, यदि कोई हो। धूल भरे वातावरण या तीव्र ध्वनी प्रदूषण एवं बड़ी संख्या में मजदूरों के काम करने के दौरान वह निम्नलिखित को भी सुनिश्चित करेंगे —
 - (क) ट्रैक मशीन (नों) के कार्य पूरा कर लेने के बाद लाईन का सुरक्षित रहना।
 - (ख) अस्थायी (Temporary) सीटी बोर्ड (Whistle Board) जिसे ट्रैक मशीन के साथ कार्य स्थल (work site) पर ले जाया जा सकता है, बगल के सटे लाईन पर लगाया जाना चाहिए।
 - (ग) बीसीएम/टीआरटी/पीक्यूआरएस तकनीकी रूप से ट्रैक मशीन कार्य के लिए आवश्यक नहीं है तथापि कार्य स्थल के स्थानीय स्थिति के आधार पर रेल पथ कर्मचारी बगल के लाईन/लाईनों पर उचित गति प्रतिबंध लगा सकते हैं। ऐसे में लगाया जाने वाला गति प्रतिबंध संबंधित सेक्शन के लिए दिये गये कुल इंजीनियरिंग अलाएंस (ETA) के अन्दर होना चाहिए।
- (vii) एकीकृत ब्लॉक के दौरान, समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] मटेरियल ट्रेन/टीआरटी/पीक्यूआरएस, टावर वैगन एवं ट्रैक मशीन के प्रभारी के साथ समन्वय कर संरक्षा सुनिश्चित करेंगे।
- (viii) प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] / टावर वैगन प्रभारी पावर ब्लॉक लेने के लिये उत्तरदायी होंगे, यदि आवश्यकता हो।
- (ix) एकीकृत ब्लॉक की अनुमति दिये जाने के संबंध में सेक्शन कंट्रोलर, इंजीनियरिंग कंट्रोल एवं टीपीसी कंट्रोल को सूचित करेगा। इंजीनियरिंग कंट्रोल और टीपीसी कंट्रोल कार्यालय में ब्लॉक की मानिट्रिंग करेंगे।

- (x) कार्य के दौरान संबंधित ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों के प्रवेश को रोकने के लिए एवं स्टेशन पर आने के बाद भी स्टेशन मास्टर सभी आवश्यक सावधानियाँ लेगा यथा स्टेशन मास्टर स्टॉप प्लग/बटन कॉलर/लीवर कॉलर का प्रयोग करेगा एवं लाल पर सफेद से 'लाईन बाधित' लिखा बोर्ड ब्लॉक उपकरण पर लटकायेगा ताकि याद दिलाने में मदद मिल सके।
- (xi) स्टेशन मास्टर ब्लॉक रजिस्टर, पावर ब्लॉक रजिस्टर एवं ट्रेन सिगनल जिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियाँ (लाल स्याही से) करेगा।

05. स्टेशन पर ट्रैक मशीन को स्टेबल करने के बाद सुरक्षा :-

- (i) ट्रैक मशीन सामान्यतः नन-रनिंग लाईन पर ही स्टेबल किया जायेगा।
- (ii) ट्रैक मशीन को स्टेबल करते समय सा. नि. 5.23 एवं उसके सहायक नियमों का पालन किया जायेगा। ट्रैक मशीन का प्रभारी यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि ट्रैक मशीन से उल्लंघन चिन्ह तथा ट्रैप विलयर हैं एवं बगल के लाइनों को बाधित किये बिना स्टेबल किया गया है। वह हैंड ब्रेकों को लगायेगा, चेन से रेल के साथ बांधकर एवं लुढ़कने से रोकने के लिए लकड़ी के गुटकों (Wooden wedges) को लगाकर सुरक्षित करेगा।
- (iii) आपातकालीन परिस्थिति को छोड़कर, ट्रैक मशीन स्टेशन मास्टर द्वारा भांटिंग आदेश (T-806) पर अनुमति प्राप्त किये बिना ट्राफिक यार्ड में प्रवेश या संचालन नहीं करेगा। जिस लाइन पर ट्रैक मशीन स्टेबल किये गये हैं उस लाईन पर गुड्स/पैसेंजर स्टॉक की भांटिंग किये जाने की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (iv) स्टेशन मास्टर पैनल में संबंधित बटन/बटनों पर स्टॉप प्लग/बटन कॉलर का प्रयोग करेगा। स्टेशन मास्टर कार्यालय में जहाँ ट्रैक सर्किट उपलब्ध नहीं हैं, संबंधित लीवरों पर लीवर कॉलर एवं संबंधित स्लाइडों पर स्लाइड कॉलर/पिन का प्रयोग किया जायेगा।

06. विफलता एवं दुर्घटना :-

- (i) ब्लॉक सेक्शन में ट्रैक मशीन की विफलता (failure) 'जे' श्रेणी की दुर्घटना मानी जायेगी। ट्रैक मशीन से संबंधित दुर्घटना समुचित श्रेणी को गाड़ी दुर्घटना मानी जायेगी एवं लागू नियमों के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।
- (ii) ब्लॉक सेक्शन में ट्रैक मशीन की विफलता की स्थिति में, प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में] यदि ब्रेक भावित अच्छी स्थिति में हो तो अशक्त (disabled) ईकाई को अन्य ट्रैक मशीन की सहायता से अगले स्टेशन तक ठेलकर या खींचकर विलयर करने का निर्णय ले सकता है। अन्यथा किसी संवाद वाहक द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर एवं पोर्टेबल टेलीफोन द्वारा कंट्रोल को मशीन ईकाई को बांधकर खींचने हेतु लाईट इंजन की मांग के साथ सूचित करेगा।
- (iii) ब्रेक डाउन की स्थिति में मशीन की सुरक्षा सामान्य नियम 6.03 एवं उसके सहायक नियम के अनुसार की जायेगी। यदि प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] को ऐसा लगे कि सेक्शन को विलयर करने में काफी समय लगनेवाला है, तो अविलम्ब दुर्घटना राहत ट्रेन (ART) की सहायता की मांग की जायेगी।

07. गति (Speed) : रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित गति, अधिकतम स्वीकृत गति होगी। टर्न आउट से होकर गुजरते समय की गति टर्न आउट के लिए निर्धारित कर दी गई गति के अनुसार होगी जो किसी भी परिस्थिति में 15 कि. मी. प्र. घं. (लूप लाईन में प्रवेश/से निकलते समय/साईडिंग में/क्रॉस ओवर पर) से अधिक नहीं होगा।

08. नीचे वर्णित एनेक्सचरों को इंजीनियरिंग कर्मचारी यथा प्रभारी व्यक्ति खट्रैक मशीन ब्लॉक, / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] द्वारा स्टेशन मास्टर को ट्रैक मशीन ब्लॉक/एकीकृत ब्लॉक प्राप्त करने तथा काम समाप्त हो जाने पर गाड़ी परिचालन हेतु लाईन सुरक्षित है को प्रमाणित करने हेतु सौंपा जायेगा।

एनेक्सचर-I	ब्लॉक मांग करने की सूचना एवं अनुमति
एनेक्सचर-II	एकीकृत (Integrated) ब्लॉक मांग करने की सूचना एवं अनुमति
एनेक्सचर-III	ट्रैक फिट प्रमाण-पत्र

पूर्व मध्य रेल

एनेक्सचर-1

पूर्व मध्य रेल

इंजी / 465ए

ब्लॉक मांग की सूचना एवं अनुमति
[प्रभारी व्यक्ति (रेल पथ) / स्टेशन मास्टर]

द्वारा : प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] _____ स्टेशन पर।
सेवा में,
स्टेशन मास्टर _____ स्टेशन
सूचना संख्या _____ तिथि _____ समय _____
लाईन(अप/डाउन) _____ पर _____ स्टेशन और _____ स्टेशन के बीच
किलोमीटर _____ से _____ किलोमीटर तक ट्रैक मशीन/मशीनों की कुल संख्या _____ को _____ घंटा/घंटे काम करने के लिए ब्लॉक की आवश्यकता है।

ट्रैक मशीनों के कार्य करने का क्रम नीचे दिया गया है :-

(i) _____ (ii) _____ (iii) _____ (iv) _____ (v) _____

सभी ट्रैक मशीनें _____ स्टेशन से अप/डाउन _____ लाईन पर ब्लॉक सेक्शन में झुंड में प्रवेश करेंगे एवं _____ स्टेशन पर (i) कार्य संपादन एवं सही लाईन पर आगे बढ़ेंगे (ii) कार्य संपादन एवं सही लाईन/गलत लाईन पर वापस होंगे।

जो लागू न हो उसे काट दें।

प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] के हस्ताक्षर

सेवा में,

प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक]

एतद द्वारा आपको उपरोक्त के अनुसार _____ घंटा/घंटे अर्थात _____ बजे से _____ बजे तक कार्य करने की अनुमति दी जाती है।
प्राइवेट नं० _____ (अंकों में) _____ (अक्षरों में) [लाईन क्लियर प्राप्त करने/ब्लॉक बैक/ब्लॉक फारवर्ड करने के प्रमाण के रूप में]
संबंधित रूट के सभी प्वाइंट समुचित रूप से सेट एवं तालाबंद हैं एवं _____ के द्वारा पायलट कर बाहर निकलेंगे।
निम्नलिखित प्रस्थान सिगनल/सिगनलों को 'आन' में पास करने के लिए अधिकृत किया जाता है/किये जाते हैं। (i) _____ (ii) _____ (iii) _____
(iv) _____ अंतिम रोक सिगनल सं० _____ मिड सेक्शन सिगनल _____ (v) आईबीएस सिगनल नं० _____ / (vi) 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल नं० _____

सतर्कता आदश, यदि कोई हो

क. सं	स्टेशन के बीच		किलोमीटर सं०		गति कि.मी.प्र.घं.	कारण/अभ्युक्ति
	से	तक	से	तक		

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

प्राप्तकर्ता: प्रभारी व्यक्ति के हस्ताक्षर दिनांक _____ समय _____

टिप्पणी :- (क) इकहरी/दोहरी/मल्टिपल लाईन पर कार्य संपादन एवं सही लाईन पर आगे बढ़ना :-

(क) एक प्रस्थान प्राधिकार के अन्तर्गत ट्रैक मशीनों को झुंड में, स्टेशन छोड़ने की अनुमति है अर्थात [प्रथम ट्रैक मशीन को संबंधित स्टार्टर सिगनल (लों) के साथ अंतिम रोक सिगनल और आईबीएस सिगनल (यदि कोई हो) अथवा 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल (यदि कोई हो) 'आफ' स्थिति में मिलेगा जबकि उपरोक्त वर्णित अनुवर्ती ट्रैक मशीन (नों) को अंतिम रोक सिगनल और/या आईबीएस सिगनल (यदि कोई हो) अथवा 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल (यदि कोई हो) को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति होगी]।

(ख) स्वचालित सिगनल व्यवस्था : एक ही प्रस्थान प्राधिकार के अन्तर्गत ट्रैक मशीन/मशीनों को झुंड में स्टेशन से खुलने की अनुमति है। ब्लॉक कार्य चलने के दौरान ब्लॉक क्षेत्र के सभी स्वचालित सिगनलों को निरालंबित माना जायेगा [यथा प्रथम ट्रैक मशीन को स्वचालित रोक सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा तथापि उपरोक्त वर्णित अनुवर्ती ट्रैक मशीनों को स्वचालित रोक सिगनलों को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है] हालांकि ब्लाक दिये गये क्षेत्र में गेट रोक सिगनल के इशारा का पालन किया जायेगा।

(ख) कार्य संपादन एवं वापसी (दोहरी लाईन पर) :-

1. सही लाईन से : (i) ब्लॉक में प्रस्थान करते समय ट्रैक मशीन/मशीनों को अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है।

(ii) यदि ब्लॉक आई.बी.एस सिगनल / 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल के बाद है तो इस सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है।

2. गलत लाईन से : यदि ब्लॉक ब्लॉक आई. बी. एस सिगनल / 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल के बाद है तो लौटते समय इस सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है।

(ग) कार्य संपादन एवं वापसी (इकहरी लाईन पर) - प्रथम ट्रैक मशीन को अंतिम रोक सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा तथापि उपरोक्त वर्णित अनुवर्ती ट्रैक मशीनों को अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है।

ट्रैक मशीन (नों) के प्रभारी का हस्ताक्षर (i) _____ (ii) _____ (iii) _____ (iv) _____ (v) _____

प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] के हस्ताक्षर _____

प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक] का यह उत्तरदायित्व है कि वह सभी ट्रैक मशीन/मशीनों के प्रभारी को ब्लॉक दिये जाने पर ट्रैक मशीनों के कार्य करने के संबंध में जानकारी दे एवं उनसे अपने रिकार्ड प्रति पर उनसे हस्ताक्षर प्राप्त करे।

पूर्व मध्य रेल

एनेक्सचर-II

पूर्व मध्य रेल

इंजी / 465बी

एकीकृत ब्लॉक मांग की सूचना एवं अनुमति
[समस्त प्रभारी (एकीकृत ब्लॉक) / स्टेशन मास्टर / रिकार्ड]

द्वारा : समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक] _____ स्टेशन पर ।

सेवा में,

स्टेशन मास्टर _____ स्टेशन

सूचना संख्या _____ तिथि _____ समय _____

लाईन (अप/डाउन) _____ पर _____ स्टेशन एवं _____ स्टेशन के बीच

किलोमीटर _____ से किलोमीटर _____ पर मटिरियल ट्रेन की सं० _____, ट्रैक मशीनों की सं० _____, टावर वैगनों की सं० _____, को _____ घंटा काम करने के लिए ब्लॉक की आवश्यकता है।

उनका क्रम निम्नानुसार होगा :-(i) _____ (ii) _____ (iii) _____ (iv) _____ (v) _____

उपरोक्त वर्णित मटिरियल ट्रेन, ट्रैक मशीन/मशीनों, टावर वैगन/वैगनें ब्लॉक सेक्शन में झुंड में _____ स्टेशन से (अप/डाउन) लाईन _____ पर प्रवेश करेंगे एवं _____ स्टेशन पर क्लियर करेंगे ।

- (i) कार्य संपादन एवं सही लाईन पर आगे बढ़ना (ii) कार्य संपादन एवं सही / गलत लाईन से वापसी जो लागू न हो उसे काट दें।

समस्त प्रभारी [(एकीकृत ब्लॉक) के हस्ताक्षर

सेवा में,

समस्त प्रभारी [(एकीकृत ब्लॉक)

एतद द्वारा उपरोक्त के अनुसार आपको _____ घंटा के लिये अर्थात् _____ बजे से _____ बजे तक कार्य करने की अनुमति दी जाती है।

प्राइवेट नं० _____ (अंकों में) _____ (अक्षरों में) [ब्लॉक फारवर्ड / ब्लॉक बैक / लाईन क्लियर प्राप्त करने के प्रमाण के रूप में]

संबंधित रूट के सभी प्वाइंट समुचित रूप से सेट एवं तालाबंद हैं एवं _____ के द्वारा पायलट कर बाहर निकलेंगे।

निम्नलिखित प्रस्थान सिगनल/सिगनलों को 'आन' में पास करने के लिए अधिकृत किया जाता है/किये जाते हैं। (i) _____ (ii) _____ (iii) _____ (iv) _____ अंतिम रोक सिगनल सं० _____ (v) मिड सेक्शन सिगनल _____ / (vi) आईबीएस सिगनल नं० _____ (vi) 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल नं० _____

सतर्कता आदेश, यदि कोई हो

क्र. सं	स्टेशन के बीच	किलोमीटर सं०	गति कि.मी.प्र.घं.	कारण/अभ्युक्ति
	से तक	से तक		

स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

प्राप्तकर्ता: समस्त प्रभारी [(एकीकृत ब्लॉक) के हस्ताक्षर दिनांक _____ समय _____

टिप्पणी :- (क) इकहरी/दोहरी/मल्टिपल लाईन पर कार्य संपादन एवं सही लाईन पर आगे बढ़ना :-

- (i) एक प्रस्थान प्राधिकार के अन्तर्गत मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगनों को झुंड में, स्टेशन छोड़ने की अनुमति है अर्थात् प्रथम मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीन, टावर वैगन को संबंधित स्टार्टर सिगनल (लॉ) अंतिम रोक सिगनल के साथ और / या आईबीएस सिगनल (यदि कोई हो) अथवा 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल (यदि कोई हो) 'आफ' स्थिति में मिलेगा जबकि उपरोक्त वर्णित अनुवर्ती मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगनों को अंतिम रोक सिगनल और / या आईबीएस सिगनल (यदि कोई हो) अथवा 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल (यदि कोई हो) को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति होगी।

- (प्र) स्वचालित सिगनल व्यवस्था : एक ही प्रस्थान प्राधिकार के अन्तर्गत मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगनों को झुंड में स्टेशन से खुलने की अनुमति है। ब्लॉक कार्य चलने के दौरान ब्लॉक क्षेत्र के सभी स्वचालित सिगनलों को निरालंबित माना जायेगा [यथा प्रथम मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगन को स्वचालित रोक सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा तथापि उपरोक्त वर्णित अनुवर्ती मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगन को स्वचालित रोक सिगनलों को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है] हालांकि ब्लाक दिये गये क्षेत्र में गेट रोक सिगनल के इशारा का पालन किया जायेगा।

(ख) कार्य संपादन एवं वापसी (दोहरी लाईन पर) :-

- सही लाईन से : (i) ब्लॉक में प्रस्थान करते समय मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगनों को अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है। (ii) यदि ब्लॉक आई. बी. एस सिगनल/ 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल के बाद है तो इस सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है।
- गलत लाईन से : यदि ब्लॉक ब्लॉक आई. बी. एस सिगनल/ 'सी' क्लास स्टेशन का होम सिगनल के बाद है तो लौटते समय इस सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है।

- (ग) कार्य संपादन एवं वापसी (इकहरी लाईन पर) :- प्रथम मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगन को अंतिम रोक सिगनल 'आफ' स्थिति में मिलेगा तथापि उपरोक्त वर्णित अनुवर्ती मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीनों, टावर वैगनों को अंतिम रोक सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने की अनुमति है।

ट्रैक मशीन (नों) के प्रभारी/लोको पायलट (टों) के हस्ताक्षर (i) _____ (ii) _____ (iii) _____ (iv) _____ (v) _____

हस्ताक्षर :

समस्त प्रभारी [(एकीकृत ब्लॉक)

टावर वैगन प्रभारी

मटिरियल ट्रेन प्रभारी

समस्त प्रभारी [(एकीकृत ब्लॉक) का यह उत्तरदायित्व है कि वह सभी मटिरियल ट्रेन/टी.आर.टी, /पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीन/नों, टावर वैगन के प्रभारी को एकीकृत ब्लॉक दिये जाने पर इनके कार्य करने के संबंध में इन्हें जानकारी दे एवं उनसे अपने रिकार्ड प्रति पर हस्ताक्षर प्राप्त करें।

पूर्व मध्य रेल

एनेक्सचर—III

पूर्व मध्य रेल
ट्रैक फिट प्रमाण पत्र
[स्टेशन मास्टर/रिकार्ड]

इंजी / 465सी

सूचना: _____

तिथि: _____ समय: _____

द्वारा : प्रभारी व्यक्ति [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / समस्त प्रभारी [एकीकृत ब्लॉक मामले में]

मुख्यालय _____ स्टेशन पर ।

सेवा में,

स्टेशन मास्टर _____ तिथि _____ एवं आपकी संख्या _____ तिथि _____ देखें ।

_____ स्टेशन एवं _____ स्टेशन के बीच किलोमीटर _____ से _____ तक, _____ बजे से _____ बजे तक लागू

किया गया ब्लॉक कैंसिल किया जाता है । सभी ट्रैक मशीन [ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में] / सभी मटरियल ट्रेन/टी.आर.टी/पी.क्यू.आर.एस, ट्रैक मशीन /नं, टावर वैगन [एकीकृत ब्लॉक मामले में] सम्पूर्ण रूप से फाउलिंग मार्क के भीतर आ चुके हैं और प्रमाणित किया जाता है कि ट्रैक ट्रेन चलाने के लिये फिट है ।

प्रभारी व्यक्ति के हस्ताक्षर
[ट्रैक मशीन ब्लॉक मामले में]

अथवा

समस्त प्रभारी के हस्ताक्षर
[एकीकृत ब्लॉक मामले में]

प्राप्तकर्ता: _____
स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर

तिथि: _____ समय: _____

अध्याय-5

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

5.01. कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी :—

- (1) स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन सीमा के अन्दर उसके आदेशों के अधीन स्थायी या अस्थायी रूप में नियोजित कर्मचारियों के सुपुर्द कार्यों के कुशलतापूर्वक निर्वहन के लिए, जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर के प्राधिकार और निर्देशों के अधीन होंगे।
- (2) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब सिगनल, कांटे, समपार (लेविल क्रॉसिंग) के फाटक और उसके स्टेशन की पूरी व्यवस्था ठीक चालू हालत में है और उसमें जो भी खराबियाँ हैं, उनकी रिपोर्ट, वह उपयुक्त प्राधिकारी को तुरन्त देगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए भी जिम्मेदार है कि स्टेशन का कार्यचालन उस समय प्रवृत्त नियमों और विनियमों के अनुसार पूर्णतः किया जा रहा है।
- (4) स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति लाइन क्लियर न तो मांगेगा और न देगा, और न ही प्रस्थान प्राधिकार देगा।

स.नि. 5.01 :

- (1) सिगनल एवं काँटों में ताला बंद करना :— सभी होम सिगनल तथा प्रस्थान सिगनलों के लिए काँटों में पैडलॉक या सेफटीलॉक के माध्यम से तालाबंद करने की व्यवस्था की गयी है। ऐसे सभी सिगनलों में, सिवाय इसके विपरीत जहाँ अधिकृत किया गया हो, सामान्यतः ऑन स्थिति में तालाबंद अनिवार्य रूप से किया जाय और स्टेशन मास्टर ऐसे तालों की चाभियाँ सुरक्षित रूप से अपने संरक्षण में रखने एवं उनके आदेश से समुचित उपयोग हेतु उत्तरदायी होगा।
- (2) सिगनलों की कार्य प्रणाली हेतु स्टेशन मास्टर उत्तरदायी होगा :— सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर सीधे उत्तरदायी है। होम सिगनल कार्यरत स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत आदेश के बिना 'ऑफ' नहीं किया जायेगा। जब स्टेशन मास्टर के आदेश से होम सिगनल 'ऑफ' कर दिया जायेगा तब आउटर सिगनल इस कार्य के लिये प्रतिनियुक्त रेल कर्मचारी द्वारा ऑफ किया जायेगा।
- (3) (i) आलराइट सिगनल आदान-प्रदान हेतु चटकीले पीले रंग से रंगा वृत्त :— आलराइट सिगनल आदान-प्रदान करने के लिए स्टेशनों पर चिह्नित स्थान रहेगा जिसका निर्धारण गुजरने वाली गाड़ियों की पूर्ण दृश्यता एवं गाड़ी पास कराने वाले कर्मचारी की सुविधा को ध्यान में रखकर किया जाएगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर चिह्नित स्थान पर अवश्य उपस्थित रहेगा और बिना रुके गुजरने वाली गाड़ी के साथ स्वयं 'आल राइट' सिगनल आदान-प्रदान करेगा। यह चिह्नित स्थान प्लेटफार्म पर चटकीले पीले रंग से रंगा हुआ एक मीटर व्यास का गोलाकार वृत्त होगा एवं दोनों ओर के प्लेटफार्म लाईन के मध्य से लगभग 5 मीटर दूर होगा।
- (ii) जब कोई गाड़ी ली जा रही हो, सही आगमन सिगनलों का 'ऑफ' होना सुनिश्चित करने हेतु स्टेशन मास्टर को आवश्यक रूप से होम सिगनल या उसके बैक लाइट को अवश्य देखना चाहिए। जहाँ होम सिगनल या उसका बैक लाइट दिखायी नहीं पड़ता हो वहाँ अपने कार्यालय में लगे उसके रिपीटर, यदि प्रदान किये गये हों, को देखकर सुनिश्चित करेगा। स्टेशन मास्टर कार्यालय में रिपीटर का प्रावधान नहीं होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर आवश्यक रूप से दूरभाष पर संबंधित

केबिन से जिसके द्वारा यह संचालित किया जाता हो, सुनिश्चित करेगा। यदि दोषपूर्ण अंतर्पाशन के कारण गलत सिगनल 'ऑफ' कर दिया गया हो तो स्टेशन मास्टर उस सिगनल को खराब मान लेगा और सामान्य एवं सहायक नियम 3.68 एवं 3.69 में वर्णित नियमों के अनुसार कार्यवाही करेगा।

- (4) गाड़ी की क्रॉसिंग के समय सिगनलों का 'ऑफ' करना :— बिना अलगाव वाले लाईनों पर इकहरीलाईन खंडों पर जब एक गाड़ी की क्रॉसिंग दूसरी गाड़ी से होना हो तो स्टेशन मास्टर सिगनल 'ऑफ' करने का आदेश तबतक नहीं देगा जब तक कि वह स्वयं संतुष्ट नहीं हो जाता है कि दोनों गाड़ियाँ प्रथम रोक सिगनल पर आकर खड़ी हो गयी हैं। विशेष परिस्थितियों में यदि किसी कारण से दोनों में से एक गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में खड़ी हो गयी हो, तो स्टेशन मास्टर प्रथम रोक सिगनल पर पहुँचने वाली गाड़ी का सिगनल 'ऑफ' करने की अनुमति दे सकता है बशर्ते कि वह पूर्णतः संतुष्ट हो कि दूसरी गाड़ी स्टेशनों के बीच में अभी भी खड़ी है और प्रथम रोक सिगनल पर नहीं पहुँच रही है।

टिप्पणी :— यह नियम उन स्टेशनों पर लागू नहीं होता है जहाँ एक ही साथ गाड़ियों के आगमन की सुविधा उपलब्ध है।

- (5) बिना रुके गुजरने वाली गाड़ियों के लिये सिगनल :—

- (i) किसी बिना रुके गुजरनेवाली गाड़ी के किसी स्टेशन से गुजरने हेतु स्थावर सिगनलों के उपयोग के अतिरिक्त 'प्रोसीड' सिगनल (सा.नि.3.54 देखें) दोनों तरफ से अवश्य दिखाया जाना चाहिए।
- (ii) जब स्टेशन संचालन नियमावली में अन्यथा वर्णित नहीं हो, उपरोक्त प्रोसीड सिगनल कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं स्टेशन भवन के सामने ऐसी जगह से दिया जाना चाहिए जहाँ से लोको पायलट एवं गार्ड को स्पष्ट रूप से दिखाई दे तथा ऑफ साईड से किसी सक्षम स्टेशन कर्मचारी द्वारा दिया जाना चाहिए।
- (iii) यदि स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के गुजरते समय उसमें कोई असामान्य देखता है, जैसे कि माल का गिरना, किसी वाहन में आग लगना, गर्म धूरा होना, कोई अन्य दुर्घटना जिससे रेलपथ उल्लंघित/बाधित हो या गाड़ी संचालन की सुरक्षा को खतरा पहुँचे, तो वह खतरा का सिगनल या अन्य निर्धारित संकेत दिखायेगा। इसके अतिरिक्त जहाँ स्टेशन मास्टर के साथ वॉकी-टॉकी सेट हो वहाँ स्टेशन मास्टर उस पर गार्ड एवं लोको पायलट को बतायेगा। गार्ड एवं लोको पायलट किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय ऐसे सिगनलों पर ध्यान रखेगा एवं उसे उचित रूप से अभिस्वीकृति करेगा। यदि गार्ड एवं लोको पायलट ऐसे सिगनल नहीं पाते हैं तो वे गाड़ी के आगे बढ़ने हेतु सबकुछ ठीक होना सुनिश्चित करने के लिये अतिरिक्त सावधानी बरतेंगे। स्टेशन कर्मचारियों द्वारा ऑल राईट सिगनल दिखाने की विफलता गार्ड के जरनल में लिखकर रिपोर्ट किया जायेगा।
- (iv) यदि स्टेशन मास्टर उपरोक्त विधि से खतरा का सिगनल दिखाकर गाड़ी खड़ी करने में समर्थ नहीं होता है तो वह तत्काल अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित कर गाड़ी को रोकने तथा जाँच करने की सूचना देगा। जबतक प्रभावित गाड़ी का अगले स्टेशन पर पूर्ण आगमन नहीं हो जाता है तब तक ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर के स्टेशन मास्टर समीपवर्ती लाईन/लाईनों पर गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश तथा परिचालन की अनुमति नहीं देंगे।
- (v) ऐसी स्थिति में जहाँ स्टेशन मास्टर कुछ वस्तुओं या किसी वाहन का पार्ट्स गिरता हुआ देखते हैं और यह विश्वास करने का आधार हो कि उसकी स्टेशन सीमा में प्रवेश के पूर्व वे बाहर गिरे हों तो वह पिछले स्टेशन को भी सूचित करेगा। ऐसी कार्यवाही करने के उपरान्त परिस्थितियों के बारे में

लोको पायलटों को सूचित करते हुये सतर्कता आदेश के माध्यम से उन्हें चेतावनी दी जायेगी कि वे इस पर गहरी निगाह रखें और तत्पश्चात गाड़ियों को सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति दी जा सकती है। सतर्कता आदेश जारी करना ब्लॉक सेक्शन के बाधा रहित होना सुनिश्चित करने के बाद ही बंद किया जायेगा।

- (vi) (क) लोको पायलट अपने इंजन के कोबिन में निश्चित रूप से खड़ा रहेगा और स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय खिड़की से थोड़ा बाहर झुककर झाँकेगा। यदि स्टेशन भवन उसकी तरफ हो तो उसे स्टेशन मास्टर से ऑल राईट सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए। यदि स्टेशन भवन ऑफ साईड में हो तो स्टेशन मास्टर के साथ सहायक लोको पायलट को ऑल राईट सिगनल का आदान-प्रदान करना चाहिए। किसी इंजन के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय सीटी अवश्य बजाना चाहिए।
- (ख) यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट आल राईट सिगनल आदान-प्रदान करने में विफल होते हैं तो स्टेशन मास्टर गार्ड एवं लोको पायलट (ट्रेन क्रू) से वॉकी-टॉकी पर सम्पर्क करने का प्रयास करेंगे एवं आल राईट सिगनल आदान-प्रदान नहीं किये जाने के कारण का मालुम करेंगे एवं संतुष्ट होंगे कि गाड़ी के साथ सबकुछ ठीक है। यदि सम्पर्क नहीं हो पाता है तो तत्काल इस विफलता को अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान कर सूचित करेंगे। ऐसी सूचना मिलते ही अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर अधिक सजग/सतर्क हो जायेगा एवं आल राईट सिगनल दिखाया जा रहा है इस पर नजर रखेगा। यदि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा आल राईट सिगनल नहीं दिखाया जाता है तो वह तत्काल अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और “गाड़ी रोको जाँच करो” (छ: विराम एक बीट) देगा और इस सिगनल के दिये जाने की परिस्थिति को बताते हुये प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करेगा। इसकी सूचना सेक्शन कंट्रोलर को भी दी जायेगी।
- (ग) जब गाड़ी रन-थ्रू पार करना हो तो अगला स्टेशन प्रस्थान सिगनलों को ‘ऑन’ कर देगा किन्तु प्रस्थान मार्ग गाड़ी के गुजरने हेतु सेट एवं लॉकड छोड़ देगा। यदि समय मिले तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु स्टार्टर सिगनल के आगे जल्दी से तीन पटाखा 10-10 मीटर की दूरी पर लगा देगा।
- (घ) यदि लोको पायलट स्टार्टर सिगनल पर खड़ा हो जाता है और यदि पटाखा लगाये गये हों तो हटा लिया जायेगा एवं लोको पायलट से पिछले स्टेशन पर ‘ऑल राईट’ सिगनल नहीं आदान-प्रदान करने तथा सीटी नहीं बजाने का कारण सुनिश्चित करने के बाद गाड़ी को आगे जाने की अनुमति दे दी जायेगी। लोको पायलट द्वारा बताये गये कारण की सूचना गाड़ी नियंत्रक को दे दी जायेगी।
- (ङ) यदि लोको पायलट स्टार्टर सिगनल पर नहीं रुकता है और पटाखा सिगनल फोड़ने के बाद भी बिना रुके गुजर जाता है एवं प्रस्थान सिगनल की अनदेखी करता है तो स्टेशन कर्मचारी गार्ड का ध्यान आकृष्ट करने की कोशिश करेगा। स्टेशन कर्मचारी से खतरा का सिगनल प्राप्त होने पर गार्ड गाड़ी को रोकेगा।
- स्टेशन कर्मचारी इसे दुर्घटना मानेगा अर्थात् लोको पायलट द्वारा खतरे का सिगनल पार करना और दुर्घटना नियमावली में वर्णित यथोचित कार्यवाही करेगा।
- (च) साथ ही साथ स्टेशन कर्मचारी अगले स्टेशन को आगमन तथा प्रस्थान दोनों सिगनलों को ‘ऑन’ स्थिति में करने की सूचना देगा।

- (छ) अगला स्टेशन तत्काल सभी सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में कर देगा और प्रथम रोक सिगनल के पहले जितनी अधिक दूरी पर संभव हो उतनी अधिक दूरी पर पटाखा सिगनल लगा देगा। कर्मचारियों को चाहिए कि वे गाड़ी खड़ी करने का हर संभव प्रयास करें।
- (ज) यदि गाड़ी आउटर/होम सिगनल पर रुक जाती है तो गाड़ी आगमन हेतु सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 में वर्णित प्रक्रिया का अनुपालन करेंगे।
- (vii) दोहरी लाइन खण्ड के स्टेशन से एक समय में एक साथ दो गाड़ियों के बिना रुके गुजरने की दशा में या 'अप' एवं 'डाउन' लाइन के बीच कोई गाड़ी स्टेबुल हो और एकहरी लाइन खंडों पर लूपलाईन पर स्टेशन की दृश्यता बाधित करता कोई गाड़ी या स्टेबुल लोड हो, जब स्टेशन मास्टर के लिये उसे पार कर गाड़ी/स्टेबुल लोड की दूसरी ओर गुजरने वाली गाड़ी के साथ ऑल राईट सिगनल का आदान प्रदान करना संभव नहीं हो तो गार्ड एवं लोको पायलट के साथ ऑल राईट सिगनल का आदान-प्रदान करने हेतु स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी सक्षम रेल कर्मचारी को 'ऑफ' साईड में प्रतिनियुक्त करेगा। ऐसी दशा में गार्ड एवं लोको पायलट स्टेशन के 'ऑफ' साईड में ऑल राईट सिगनल के लिये गहरी निगाह रखेंगे।
- (viii) (क) जिस स्टेशन पर केबिन हो वहाँ उपरोक्त सहायक नियम 5.01 (i) से (vi) तक वर्णित अनुदेशों के अतिरिक्त जंक्शन/बड़े स्टेशनों को छोड़ कर जहाँ शंटिंग ईजनों द्वारा शंटिंग कार्य किया जाता है, केबिन कर्मचारी सभी आवक एवं जावक गाड़ियों को सामान्य नियम 3.54 के अनुरूप प्रोसीड सिगनल दिखायेगा।
- (ख) बड़े स्टेशनों पर जहाँ शंटिंग ईजनों द्वारा शंटिंग कार्य किया जाता है, केबिन कर्मचारी जब गाड़ी में कोई गड़बड़ी नहीं हो तो कोई झंडी या बत्ती बिना रुके गुजरने वाली गाड़ियों को नहीं दिखायेगा। तथापि यदि गाड़ी में कुछ गड़बड़ी दिखाई दे तो गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को खतरा का सिगनल अवश्य दिखायेगा। किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरते समय गार्ड ब्रेकवान के दरवाजा या बरामदा पर ऐसे सिगनलों को देखने हेतु अवश्य उपस्थित रहेगा।
- (6) सम्मुख काँटों पर तालाबंदी :- किसी स्टेशन में चलती गाड़ी के प्रवेश या प्रस्थान करते समय जिन सम्मुख काँटों पर गाड़ी गुजरेगी उन सम्मुख काँटों पर हमेशा तालाबंदी अवश्य करना चाहिए। स्टेशन संचालन नियमावली में अन्यथा वर्णित को छोड़कर जिस गाड़ी के लिये तालाबंदी किया गया हो उस गाड़ी के उन काँटों पर से गुजरने के बाद शीघ्रातिशीघ्र ताला खोल लेना चाहिए।
- (7) काँटों, डिरेलिंग स्वीचों, स्कॉच ब्लॉकों इत्यादि की सामान्य स्थिति :-
- (i) स्टेशन संचालन नियमावली तथा स्टेशन यार्ड डायग्राम में सभी काँटों की सामान्य स्थिति में सेटिंग तथा उनके तालाबंद अथवा तालाबंद नहीं रखने का साफ साफ उल्लेख अवश्य होना चाहिए।
- (ii) नियमानुसार परमानेन्टली लॉकड काँटे, कैच साइडिंग काँटे, स्लिप साइडिंग के काँटे, ट्रैप काँटे, तथा डिरेलिंग स्वीचों को छोड़ कर सभी काँटें सामान्यतः सीधी लाईन हेतु सेट एवं टर्नआउट के विपरीत सेट रहेगा और बिना तालाबंद रखा जाएगा जब तक कि स्टेशन संचालन नियमावली में विशेष रूप में अन्यथा उद्धृत न हो।
- (iii) परमानेन्टली लॉकड काँटे, कैच साइडिंग काँटे, स्लिप साइडिंग के काँटे स्टेशन संचालन नियमावली में यथा लिखित सामान्य स्थिति में तालाबंद रखा जाना चाहिए।
- (iv) ट्रैप काँटे एवं डिरेलिंग स्वीच साधारणतया क्रमशः ट्रैप तथा डिरेलिंग स्थिति में बने रहेंगे और ताला बंद रखे जाएँगे।

(v) स्कॉच ब्लॉक को सामान्य स्थिति में अवश्य ही रेल के आरपार सेट कर उसमें तालाबंद रखना चाहिए।

(8) स्थायी रूप से तालाबंद काँटे :-

(क) वे सभी नन-इंटरलाकड (पैडलॉक से या चाभी से तालाबंद) काँटों को रनिंग लाइन से किसी साइडिंग या साइडिंग से रनिंग लाइन की ओर जाते हुए को स्थायी रूप से तालाबंद काँटा के रूप में वर्गीकृत किया जाता है और रनिंग लाइनों का अलगाव सुनिश्चित करने हेतु स्थायी रूप से तालाबंद रखा जायेगा। रनिंग लाइनों पर मध्यवर्ती क्रॉस ओवर एवं सीजर क्रॉसओवर के नन-इंटरलॉकड काँटे तथा यातायात यार्ड को लोको, इंजीनियरिंग या स्टोर यार्डों से अलगाव करनेवाले काँटों का वर्गीकरण यदि स्थायी रूप से तालाबंद काँटा के रूप में की गयी है तो उन पर स्थायी रूप से तालाबंद रखा जाएगा।

(ख) स्थायी रूप से तालाबंद काँटों का वर्गीकरण नीचे लिखे अनुसार है-

क्लास -ए काँटे - वे काँटे हैं जिनका प्रयोग यदा कदा होता है या स्टेशन से इतने करीब हैं कि कार्यरत स्टेशन मास्टर से तर्कसंगत रूप में अपेक्षा की जाती है कि वह उन पर व्यक्तिगत रूप से ध्यान देगा।

क्लास-बी काँटे - वे काँटे हैं जो अक्सर प्रयोग में लाये जाते हैं या स्टेशन कार्यालय से इतनी दूर हैं कि तर्कसंगत रूप में स्टेशन मास्टर से आशा नहीं की जा सकती कि वह व्यक्तिगत रूप से उन पर ध्यान दे सके।

(ग) (i) रनिंग लाइन से साइडिंग को ले जानेवाला परमानेन्टली लॉकड काँटा सामान्यतः रनिंग लाइन हेतु सेट होना चाहिए और साइडिंग के क्रॉसओवर के प्रतिकूल सेट होना चाहिए।

(ii) साइडिंग से रनिंग लाइन को ले जानेवाला परमानेन्टली लॉकड काँटा सामान्यतः साइडिंग के लिये सेट होना चाहिए तथा रनिंग लाइन के क्रॉसओवर के विपरीत सेट होना चाहिए।

(iii) काँटे या मध्यवर्ती क्रॉसओवर तथा सीजर्स क्रॉसओवर सीधी लाइन के लिये अवश्य सेट रखे जाएं।

(iv) यातायात यार्ड से अन्य यार्डों की ओर ले जानेवाला काँटा यातायात यार्ड के लिये तथा अन्य यार्ड के क्रॉस ओवर के विपरीत अवश्य सेट रखा जाना चाहिए।

(v) अन्य यार्डों से यातायात यार्ड की ओर ले जानेवाला काँटा अन्य यार्ड के लिये सेट तथा यातायात यार्ड के विपरीत अवश्य सेट रखा जाना चाहिए।

(घ) (i) स्थायी रूप से तालाबंद काँटों की चाभियाँ सामान्यतः कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास होनी चाहिए और तभी जारी किया जायगा जब उन पर किसी संचालन हेतु काँटों को परिवर्तित करना आवश्यक हो।

(ii) कुछ निश्चित क्लास-बी परमानेन्टली लॉकड काँटों की चाभियाँ कुछ निश्चित स्टेशनों पर विशेष अनुदेशों के अधीन जो स्टेशन संचालन नियमावली में स्पष्टतः उल्लिखित होगा, लाइन जमादार के पास रहेगा जो ऐसे काँटों के सेट करने तथा तालाबंद करने हेतु व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी होगा।

- (ड) (i) जब कोई क्लास-ए स्थायी रूप से तालाबंद काँटा को उन पर किसी संचालन हेतु परिचालित किया जाता है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर काँटों की चालन का व्यक्तिगत पर्यवेक्षण करेगा और सुनिश्चित करेगा कि उपयोग के बाद वे अपनी सामान्य स्थिति में दुबारा सेट एवं तालाबंद कर दिये जाते हैं।
- (ii) जब कोई क्लास-बी स्थायी रूप से तालाबंद काँटा को उन पर किसी संचालन हेतु परिचालित किया जाता है तो काँटावाला/ लाइन जमादार जिसे कार्यरत स्टेशन मास्टर चाभी सौंपता है अवश्य ही स्वयं काँटों को सामान्य स्थिति में दुबारा सेट करेंगे और तालाबंद करेंगे तथा चाभी लौटाते समय व्यक्तिगत रूप से स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे कि उन्होंने ऐसा कर दिया है।
- (च) किसी गाड़ी के आगमन या प्रस्थान से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर अवश्य सुनिश्चित करेंगे कि सभी स्थायी रूप से तालाबंद काँटों की चाभियाँ (उन स्थायी रूप से तालाबंद काँटों को छोड़कर जिनकी चाभियाँ जमादार के पास रहती हैं) उसके व्यक्तिगत संरक्षण में हैं सिवाय तब के जब कि ये चाभियाँ किसी सिगनल को रिलीज करने हेतु आवश्यक हो और जब तक सिगनल लीवर सामान्य स्थिति में नहीं कर दिया जाता है तब तक मुक्त नहीं होंगी। तथापि जंक्शन स्टेशनों पर यह नियम मात्र उन्हीं संबंधित स्थायी रूप से तालाबंद काँटों पर लागू होगा जो आवक या जावक गाड़ियों के मार्ग से सीधे जुड़े हों या उनके मार्ग में आते हों।
- (छ) स्थायी रूप से तालाबंद काँटों की संख्या, वर्गीकरण तथा सामान्य स्थिति का उल्लेख साफ-साफ स्टेशन संचालन नियमावली में अवश्य रहेगा।
9. (क) लाईन लेबुल :-
- (i) उन नन-इंटरलॉकड स्टेशनों पर जहाँ सबसे बाहरी सम्मुख काँटों पर चाभी से खुलनेवाले ताले (की-लॉक) या संशोधित चाभी से खुलनेवाले ताले (मोडिफायड की-लॉक) प्रदान नहीं किये गये हैं और जहाँ होम सिगनल का लीवर स्टेशन प्लेटफॉर्म पर लगाया गया है एवं आउटर सिगनल का लीवर होम सिगनल के पास है, (जिसका संचालन सम्मुख काँटा पर भेजे गये काँटावाला/जमादार द्वारा किया जाता है) वहाँ धातु निर्मित एक सेट लाइन लेबुल प्रदान किया गया है जिसमें से प्रत्येक लेबुल एक-एक रनिंग लाइन के लिये है। प्रत्येक लेबुल पर साफ-साफ अंतर के साथ निर्देशित रहता है कि यह स्टेशन मास्टर का लेबल है एवं एक विशेष लाइन के लिये है।
- (ii) उन नन-इंटरलॉकड स्टेशन पर जहाँ बाह्यतम सम्मुख काँटा हेतु की-लॉक या मोडिफायड की-लॉक प्रदान नहीं किया गया है और सभी आगमन सिगनल के लीवर स्टेशन प्लेटफॉर्म पर लगे हों तो धातु निर्मित लाइन लेबुल का दो सेट, अप एवं डाउन दिशा के लिये अलग-अलग (अर्थात् यार्ड के अप एवं डाउन छोर के लिये) प्रदान किये गये हैं; प्रत्येक सेट में प्रत्येक रनिंग लाइन के लिये एक लेबुल रहता है। अप दिशा का सेट आकार में डाउन दिशा के सेट से भिन्न होता है। प्रत्येक लेबुल पर साफ साफ अंतर के साथ निर्देशित रहता है कि यह स्टेशन मास्टर का है एवं एक विशेष लाइन के लिये अप तथा डाउन दिशा का, जैसी भी परिस्थिति हो, है।
- (iii) लाइन लेबुल कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास व्यक्तिगत संरक्षण में अवश्य रहेगा सिवाय तब जबकि गाड़ियों के आगमन या प्रस्थान हेतु सुपुर्द किये जाएं।

(ख) लाइन बैज :-

- (i) ऐसे स्टेशनों पर काँटावाला/जमादार को लाइन बैज अलग अलग अप एवं डाउन दिशाओं के लिये (यार्ड के अप तथा डाउन छोर के लिये) प्रदान किये गये हैं। प्रत्येक सेट में प्रत्येक रनिंग लाइन के लिये एक बैज है। प्रत्येक बैज पर साफ साफ अंतर के साथ निर्देशित रहता है कि यह काँटावाला/जमादार का बैज है एवं एक विशेष लाइन के लिये अप तथा डाउन दिशा का, जैसी भी परिस्थिति हो, है।
- (ii) अप एवं डाउन दिशा के संबंधित सेट का बैज, जैसी भी परिस्थिति हो, वाह्यतम सम्मुख काँटा पर तैनात काँटावाला के व्यक्तिगत संरक्षण में रहेगा सिवाय तब जबकि ये गाड़ियों के आगमन हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर को सुपुर्द किये जाएँ।
- (iii) काँटावाला/जमादार को कार्यरत स्टेशन मास्टर के सामने ही अपनी ड्यूटी बदलनी चाहिए और स्टेशन मास्टर स्वयं इस बात को सुनिश्चित करेगा कि लाइन बैज, काँटे की चाभी, क्लैम्प आदि सही ढंग से सौंपे और लिये गये हों। स्टेशन मास्टर को स्टेशन डायरी में अवश्य ही संबंधित कर्मचारियों के नाम तथा ड्यूटी बदलने का समय का उल्लेख करना चाहिए।

10. काँटों तथा सिगनल के तालों की चाभियाँ एवं लाइन लेबुल की अभिरक्षा :- कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने प्रभार में होनेवाले सभी काँटों तथा सिगनल के तालों की चाभियाँ एवं लाइन लेबुलों के निरापद अभिरक्षा हेतु उत्तरदायी है। ये चाभियाँ और लाइन लेबुल जब उपयोग में नहीं हों तो काँटों को चाभी बक्सा में रखी जाएगी और बक्सा में सदा ताला बंद रहेगा तथा उसकी चाभी कार्यरत स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगा।

टिप्पणी :- उपरोक्त नियम स्थायी तालाबंद काँटों की चाभियों के लिये लागू नहीं होता है जो कार्यरत लाइन जमादार के पास रहती है और वह उसकी निरापद अभिरक्षा हेतु उत्तरदायी होता है।

11. लाइन रिसेप्शन एवं इंटीमेशन बुक का उपयोग नहीं किये जानेवाले स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिये कार्यविधि :-

नन-इंटरलॉक्ड स्टेशन तीन प्रकार के होते हैं :-

- (i) नन-की लॉक्ड स्टेशन जहाँ काँटे क्लैम्प लगाकर और ताला बंद करके सुरक्षित किये जाते हैं।
- (ii) की-लॉक्ड स्टेशन जहाँ डबल एच.पी.लॉक लगे हैं (काँटे दोनों स्थितियों में तालाबंद होते हैं)।
- (iii) मोडीफायड की लॉक्ड स्टेशन जहाँ तिहरे एच.पी. की-लॉक लगे हुये हैं।

ऐसे स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु काँटों के परिचालन के नियम नीचे दिये गए हैं :-

- (क) गाड़ी की उद्घोषणा :- ज्योंहि किसी गाड़ी का लाइनक्लीयर दे दिया जाता है, कार्यरत स्टेशन मास्टर कर्मचारियों को सतर्क करने हेतु स्टेशन की घंटी बजवायेगा और गाड़ी का विवरण तथा गाड़ी जहाँ से प्रस्थान कर चुकी है या प्रस्थान करने वाली है, उस स्टेशन का नाम जोर से घोषित करवायेगा। स्टेशन यार्ड के सम्मुख तथा अनुमुख काँटों पर तैनात काँटावाला/जमादार घंटी सुनकर कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास अनुदेशों के लिये रिपोर्ट करेगा।

(ख) काँटावाला/लाइन जमादार को अनुदेश :- कार्यरत स्टेशन मास्टर तब काँटावाला/लाइन जमादार को आपस में एक-दूसरे की उपस्थिति एवं सुनते हुये में पहुँच रही गाड़ी के विवरण, उस स्टेशन का नाम जहाँ से गाड़ी छूट चुकी है या छूटनेवाली है, वह लाइन जिस पर गाड़ी ली जानी है, गाड़ी इस स्टेशन पर रुकेगी या बिना रुके गुजरेगी और क्या इस गाड़ी में कोई शॉटिंग की जानी है अथवा नहीं, संबंधी अनुदेश देगा।

टिप्पणी :- (1) उन स्टेशनों पर (जहाँ विशेष रूप से स्टेशन संचालन नियमावली में उद्धृत किया गया हो) जहाँ प्रत्येक लाइन के लिये रूट की ट्रांसमीटर प्रदान किये गये हैं, सिवाय की- ट्रांसमीटर या टेलीफोन की विफलता की स्थिति के, कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यार्ड के संबंधित छोर पर इस उद्देश्य से प्रदान किये गये टेलीफोन से एक दूसरे को सुनाते हुये स्टेशन मास्टर/लाइन जमादार को गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान संबंधी अनुदेश दिया जा सकता है। स्टेशन मास्टर/लाइन जमादार अनुदेशों को दुहरायेगा। इसके अतिरिक्त प्राईवेट नम्बरों का आदान - प्रदान भी किया जाएगा।

(2) उन स्टेशनों पर (जहाँ विशेष रूप से स्टेशन संचालन नियमावली में उद्धृत किया गया हो) जहाँ यार्ड के दोनों छोर पर गुमटी में स्टेशन मास्टर प्रदान किये गये हैं और लाइन का आबंटन स्टेशन पर स्टेशन मास्टर के द्वारा किया जाता है, वहाँ गाड़ी के आगमन हेतु लाइन आबंटन संबंधी अनुदेश स्टेशन पर के स्टेशन मास्टर द्वारा ही दूरभाष पर गुमटियों के स्टेशन मास्टरों को सुनाते हुये दिया जायेगा और स्टेशन मास्टर के अनुदेशों को सही सही समझ लेने के आश्वासन की संपुष्टि हेतु प्राईवेट नम्बरों का आदान प्रदान किया जायेगा। आबंटित लाइन की संख्या अंग्रेजी एवं हिन्दी दोनों में ही दुहराया जाना चाहिए। गुमटी पर प्रतिनियुक्त स्टेशन मास्टर गाड़ी के आगमन/प्रस्थान हेतु काँटावाला/लाइन जमादार को काँटों को सेट एवं लॉक करने का निर्देश देते समय स.नि. 5.01 (11) (ग) में वर्णित अनुदेशों के अनुरूप कार्यवाही अवश्य करेगा।

(ग) स्टेशन मास्टर का लाइन लेबुल एवं काँटावाला/लाइन जमादार के लाइन बैज का आदान-प्रदान :-

(i) नन-की लॉकड स्टेशनों पर :- कार्यरत स्टेशन मास्टर काँटावाला/लाइन जमादार को स्थायी तालाबंद काँटों को छोड़कर अन्य सभी काँटों जिन पर आनेवाली गाड़ी को गुजरना है, की चाभी/चाभियाँ सौंपेगा और विशेष दिशा के लिये लागू धातु निर्मित लाइन लेबुल काँटावाला/लाइन जमादार को जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है उस लाइन के सम्मुख काँटों को चिह्नित करते हुये सौंपेगा।

(ii) की-लॉकड एवं मोडिफाइड की-लॉकड स्टेशनों पर :- उपनियम (i) में वर्णित प्रक्रिया का अनुपालन किया जायेगा इस अपवाद के साथ कि कोई लाइन नंबर लेबुल काँटावाला/लाइन जमादार को सौंपा नहीं जायेगा।

(घ) काँटों का सेट एवं लॉक करना :-

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देश के अनुसार दोनों काँटावाला/लाइन जमादार उसके बाद अवश्य ही संबंधित बाह्यतम फेसिंग एवं ट्रेलिंग काँटों की ओर बढ़ेंगे, व्यक्तिगत रूप से रास्ता में पड़नेवाले सभी काँटों जिन पर आनेवाली गाड़ी को गुजरना है, का निरीक्षण कर, यह सुनिश्चित करेंगे कि कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार सभी फेसिंग काँटे सही रूप में सेट एवं तालाबंद हैं और सभी अनुमुख काँटे सही रूप में सेट हैं।

- (ii) उन स्टेशनों पर जहाँ की-लॉक या मोडिफायड की-लॉक प्रदान नहीं किये गये हैं वहाँ फेसिंग काँटों हेतु कार्यरत काँटावाला/लाइन जमादार कार्यरत स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुरूप काँटों को सेट एवं लॉक करने के बाद या तो स्टेशन की ओर जाएगा एवं कार्यरत स्टेशन मास्टर को उचित लाइन बैज सौंपेगा और उसके बाद बाह्यतम फेसिंग काँटा की ओर लौटेगा या उचित लाइन बैज स्टेशन मास्टर को इस उद्देश्य हेतु नियुक्त काँटावाला/पोर्टर के माध्यम से सौंपेगा।
- (iii) की-लॉक स्टेशनों पर फेसिंग काँटों के काँटावाला/लाइन जमादार कार्यरत स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुरूप काँटों को सेट एवं लॉक करने के बाद या तो स्टेशन की ओर बढ़ेगा एवं कार्यरत स्टेशन मास्टर को काँटा पर ताला से निकले चाभी को सौंपेगा या स्टेशन मास्टर को इस उद्देश्य हेतु नियुक्त काँटावाला/पोर्टर के माध्यम से सौंपेगा। स्टेशन मास्टर उसे पाने के बाद चाभी की जाँच करेगा और स्वयं संतुष्ट होगा कि दिये गए अनुदेशों के अनुरूप काँटे उसी लाइन के लिये सेट एवं लॉक किये गये हैं और तब काँटावाला/लाइन जमादार को सबसे बाहरी फेसिंग काँटा की ओर लौटने की आज्ञा देंगे।

टिप्पणी :-

- (i) जहाँ पर इलेक्ट्रिक की-ट्रांसमीटर की व्यवस्था है वहाँ काँटावाला/लाइन जमादार काँटों से निकली चाभी वापस कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास इलेक्ट्रिक की-ट्रांसमीटर द्वारा अवश्य प्रेषित करेगा।
- (ii) जहाँ की-लॉक और वन वे लॉक वाले ताले का उपयोग होता है और उन काँटों को सामान्य स्थिति में रहने देना है, वहाँ उनसे संबंधित चाभी भेजने की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (iii) मोडिफायड की-लॉक स्टेशनों पर फेसिंग काँटा पर तैनात काँटावाला/लाइन जमादार अगले फेसिंग काँटा के ताला से निकला चाभी होम सिगनल के खंभा पर लगे ताला में लगाएगा।
- (iv) फेसिंग काँटा का काँटावाला/लाइन जमादार स्थिति के अनुसार लाइन बैज या ताला की चाभी स्टेशन मास्टर को सौंपने के बाद एवं मोडिफाइड की-लॉक स्टेशनों पर होम सिगनल के खंभा पर लगे ताला में चाभी घुसाने के बाद सबसे बाहरी फेसिंग काँटा पर अवश्य खड़ा रहेगा एवं दिन में हरी झंडी तथा रात में हरी बत्ती हिलाकर कार्यरत स्टेशन मास्टर के साथ सिगनलों का आदान – प्रदान करेगा, यह चिन्हित करने हेतु कि उसके अनुदेशों के अनुसार सभी काँटे सेट एवं लॉक कर दिये गये हैं। ट्रेलिंग काँटा पर तैनात काँटावाला/लाइन जमादार यह चिन्हित करने हेतु कि उसके अनुदेशों के अनुसार सभी काँटे सेट कर दिये गये हैं, उसी तरह कार्यरत स्टेशन मास्टर के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा।
- (ड) आगमन सिगनलों को 'ऑफ' करना:-
- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर फेसिंग एवं ट्रेलिंग काँटों पर तैनात काँटावाला / लाइन जमादार द्वारा प्रदर्शित हरा सिगनल देखने एवं इसके अतिरिक्त जहाँ

प्वाइंट्स इंडिकेटर लगे हैं वहाँ ऐसे प्वाइंट्स इंडिकेटर को देखने के बाद स्वयं संतुष्ट होकर कि उसके अनुदेशों के अनुसार काँटे सही रूप में सेट हैं, उपरोक्त स.नि. 5.01(11) (घ) (iv) में वर्णित विधि से पहले ट्रेलिंग काँटा पर तैनात काँटावाला/लाइन जमादार से एवं तदुपरान्त फेसिंग काँटा पर तैनात काँटावाला/लाइन जमादार से सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। तत्पश्चात स्टेशन मास्टर होम सिगनल 'ऑफ' करेगा अथवा 'ऑफ' करने हेतु अधिकृत करेगा और ऐसा करने के बाद ही आउटर सिगनल 'ऑफ' किया जाएगा।

- (ii) सभी नन-इंटरलॉक्ड स्टेशनों पर गाड़ियों की क्रॉसिंग हो या नहीं हो, प्रत्येक गाड़ी के गुजरते समय फेसिंग एवं ट्रेलिंग काँटों पर कर्मचारी अवश्य तैनात किये जायेंगे।

टिप्पणी :- नन-इंटरलॉक्ड की-लॉक्ड स्टेशनों पर ट्रेलिंग काँटों पर कर्मचारी तैनात करने की आवश्यकता नहीं है।

(च) फेसिंग काँटा पर हाथ सिगनल प्रदर्शित करना :- जब गाड़ी पहुँच रही हो तब काँटावाला/लाइन जमादार अवश्य-

- (i) यदि काँटों पर प्वाइंट्स इंडिकेटर लगे हों तो अपनी झंडी या हाथ सिगनल लैम्प इस प्रकार रखेगा कि झंडी या हाथ सिगनल लैम्प लोको पायलट को दिखाई नहीं पड़े, एवं

- (ii) यदि काँटों पर प्वाइंट्स इंडिकेटर नहीं लगे हों तो अपनी झंडी या हाथ सिगनल लैम्प, पहुँचती गाड़ी के लोको पायलट को दिखाएगा।

- (iii) आवक गाड़ी के लिये फेसिंग काँटा पर तैनात काँटावाला काँटों को तबतक नहीं छोड़ेगा जबतक कि गाड़ी फाउलिंग मार्क को साफ नहीं कर देता है। स्टेशन पर गाड़ी खड़ी होने के बाद काँटावाला प्रदर्शित करेगा-

(क) यदि गाड़ी पूर्णरूप से पहुँच गयी हो और फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी हो तो स्टेशन की ओर हरा हाथ सिगनल दिखाएगा, एवं

(ख) स्टेशन की ओर लाल हाथ सिगनल-

- (i) गाड़ी के पूर्ण आगमन नहीं होने की स्थिति में और/अथवा

- (ii) जब फाउलिंग मार्क साफ कर खड़ी नहीं हो।

कार्यरत स्टेशन मास्टर इसे महत्वपूर्ण मानकर देखेंगे कि फेसिंग काँटा पर तैनात काँटावाला द्वारा कैसा सिगनल दिखाया जा रहा है।

(छ) काँटों का ताला खोलना :-

- (i) सभी काँटों एवं क्रॉसिंग को साफकर गाड़ी के पूर्ण आगमन के पश्चात एवं यदि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा किसी प्रकार की शंटिंग का आदेश नहीं दिया गया हो तो काँटावाला/लाइन जमादार जिन काँटों पर से गाड़ी गुजरी है उनके तालों को खोल (सिवाय स्थायी तालाबंद काँटों के), उन्हें

सामान्य स्थिति में सेट कर देगा और स्टेशन मास्टर के धातुनिर्मित लाइन लेबुल के साथ काँटों की चाभी या चाभियाँ कार्यरत स्टेशन मास्टर को लौटा देगा और अपना बैज वापस ले लेगा।

- (ii) की-लॉकड स्टेशनों पर जब सबसे बाहरी फेसिंग काँटा को दुबारा सामान्य स्थिति में सेट करने की आवश्यकता है, तो काँटावाला/लाइन जमादार कार्यरत स्टेशन मास्टर से चाभी प्राप्त करने के बाद काँटों को सामान्य स्थिति में अवश्य सेट कर देना चाहिए और स्टेशन लौटकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को मुख्य चाभी सौंप देना चाहिए।
- (iii) मोडिफायड की-लॉकड स्टेशनों पर काँटावाला/लाइन जमादार द्वारा होम सिगनल के खंभा पर लगे ताला से चाभी अवश्य निकालना चाहिए, जिस पर गाड़ी गुजर गयी है उन काँटों का ताला खोल देना चाहिए, ट्रिपुल एच.पी. की-लॉक से सही चाभी निकाल लेना चाहिए, काँटों को सामान्य स्थिति में सेट कर देना चाहिए और कार्यरत स्टेशन मास्टर को लाइन-की सौंप देना चाहिए।
- (ज) बहिर्गामी गाड़ियों के लिये काँटों का सेट एवं लॉक करना तथा प्रस्थान के पूर्व सिगनलों का आदान-प्रदान करना :-

- (i) किसी स्टेशन से गाड़ी के प्रस्थान करने हेतु प्रस्थान प्राधिकार देने के पूर्व, (जहाँ यह आवश्यक हो,) स.नि. 5.01 (11) (घ) (iv) में वर्णित विधि से कार्यरत स्टेशन मास्टर को अनुमुख काँटों पर तैनात काँटावाला/लाइन जमादार के साथ स्वयं संतुष्ट होने के बाद कि सभी काँटे सही रूप में सेट हैं एवं यदि कोई फेसिंग काँटा है तो उसमें तालाबंद है, सिगनलों का आदान-प्रदान अवश्य करना चाहिए। कार्यरत स्टेशन मास्टर के साथ काँटावाला/लाइन जमादार द्वारा इस सिगनल का आदान-प्रदान करने के समय से गाड़ी के स्टेशन से छूटने तक काँटावाला/लाइन जमादार यह सुनिश्चित करने हेतु व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी होगा कि काँटों को सही रूप में सेट करने के बाद उनकी स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं किया जाय।

टिप्पणी :- यार्ड के ट्रेलिंग छोर पर यदि कोई फेसिंग काँटा है जो स्थायी तालाबंद काँटा नहीं है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति देने के पूर्व लाइन लेबुल एवं लाइन बैज का आदान-प्रदान अवश्य किया जाए।

- (ii) की-लॉकड स्टेशनों पर कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं संतुष्ट होगा कि बहिर्गामी गाड़ी को प्रस्थान की अनुमति देने के पूर्व संबंधित काँटा/काँटों की चाभी/चाभियाँ उसके पास है।
- (झ) प्रस्थान की अनुमति :- कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा काँटावाला/जमादार के साथ सिगनल आदान-प्रदान के बाद और उन स्टेशनों पर जहाँ काँटा इंडिकेटर लगे हैं वहाँ काँटा इंडिकेटर को देखकर स्वयं संतुष्ट होगा कि उसके अनुदेशों के अनुरूप सभी काँटे सही रूप में सेट हैं, तब वह प्रस्थान सिगनल को, यदि लगे हों, ऑफ करने का आदेश देगा एवं इसके बाद ही गाड़ी को प्रस्थान करने का अनुमति देगा।

गाड़ी गुजरने के बाद काँटावाला/जमादार सभी काँटों को अवश्य सामान्य स्थिति में सेट कर देगा और स्टेशन लौटेगा।

टिप्पणी :- मोडिफायड की-लॉक स्टेशनों पर उपरोक्त स.नि. 5.01 (11) (ज) (i) में वर्णित निर्देशों का अवश्य अनुपालन किया जाएगा।

(ज) स्टेशन से गाड़ी का बिना रुके गुजरना :- बिना रुके गुजरने वाली गाड़ियों के लिये काँटों के सेट एवं लॉक करने के संबंध में कार्यरत स्टेशन मास्टर की विशेष जिम्मेदारी का वर्णन स.नि.4.11 (ii) एवं 5.01(5) में है।

(ट) स्टेशन पर गाड़ियों की क्रॉसिंग :-

(i) जब स्टेशन पर दो गाड़ियों की क्रॉसिंग होना हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर दोनों में से किसी गाड़ी के आने के पूर्व निश्चय करेगा कि कौन गाड़ी पहले ली जाएगी। उसके बाद दोनों दिशाओं में तैनात काँटावाला/लाइन जमादार को दोनों की उपस्थिति में एवं सुनाते हुये किस लाइन पर कौन सी गाड़ी ली जानी है तथा दोनों में पहले किसे ली जानी है और दूसरी गाड़ी का ठहराव है या रन-थू जानेवाली है, के साथ गाड़ियों के लिये जाने हेतु आवश्यक आदेश देगा। काँटावाला/लाइन जमादार को उन्हें दिये गये आदेश को अवश्य दुहराना चाहिए और कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्वयं संतुष्ट हो लेना चाहिए कि उनके द्वारा दिया गया आदेश उन लोगों ने ठीकठीक समझ लिया है। इसके बाद ही वह प्रत्येक काँटावाला/लाइन जमादार को जिन फेसिंग काँटों पर से आनेवाली गाड़ी गुजरेगी उनकी उचित चाभियाँ सौंपेगा एवं उस लाइन के लिये यदि कोई लाइन लेबुल हो तो वह भी उसे देगा।

(ii) काँटावाला/लाइन जमादार को तब उपरोक्त पारा (ग) (i) एवं (ii) में वर्णित नियमों का पालन करना चाहिए। बाह्यतम सम्मुख काँटों जिन पर उन गाड़ियों को गुजरना है इस प्रकार सेट एवं लॉक किये जायेंगे कि किसी भी दशा में दोनों गाड़ियाँ एक ही लाइन पर नहीं आएँ। इस तरह यदि स्टेशन के एक छोर पर फेसिंग काँटा सीधी लाइन हेतु सेट और तालाबंद है तो स्टेशन के दूसरे छोर पर के फेसिंग काँटा लूप लाइन हेतु सेट एवं तालाबंद होना चाहिए।

टिप्पणी :- यह नियम उन अंतर्पाशित स्टेशनों पर जहाँ ले-आउट एवं अंतर्पाशन व्यवस्था अनुमति देता हो वहाँ भी लागू होगा।

(iii) अंतर्पाशित स्टेशनों पर जब दो गाड़ियाँ क्रॉस करती हैं, प्रथम गाड़ी जहाँ तक संभव हो लूप लाइन पर ली जानी चाहिए जिसमें ट्रेलिंग छोर का क्रॉसओवर सैन्डहम्प/डेडएन्ड हेतु सेट किया जा सके एवं आगे यह भी कि जहाँ कोई रुकनेवाली सवारी गाड़ी को प्लेटफॉर्म लूप में लिया जाना हो वहाँ गाड़ियों के आगमन का क्रम जहाँ तक संभव हो इस प्रकार होना चाहिए कि गाड़ी लेते समय दूरस्थ काँटा सैन्डहम्प एवं डेडएन्ड के लिये सेट हो।

(iv) तब कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं संतुष्ट होगा कि पारा (घ) (iii), (iv) के अनुसार उसके आदेशों का पालन ठीक प्रकार से हो गया है और काँटा इंडिकेटर, जहाँ लगे हों, देखकर सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि उसके अनुदेश के अनुसार काँटा सही सेट हैं। स.नि. 5.01 (11) (घ) (iv) में वर्णित विधि से दोनों छोर पर तैनात काँटावाला/लाइन जमादार के साथ सिगनलों

का आदान-प्रदान कर लेना चाहिए, उसके बाद ही जिस गाड़ी को वह पहले लेना चाहता है उसके लिये आगमन सिगनलों को 'ऑफ' करेगा। पहली गाड़ी के पूर्ण आगमन, एवं सभी काँटों एवं क्रॉसिंग को साफ कर खड़ा होने एवं सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में वापस करने के पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन में दूसरी गाड़ी के आगमन हेतु सिगनलों को 'ऑफ' करने की व्यवस्था करेगा।

(v) प्रत्येक गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा किसी शंटिंग का आदेश नहीं मिलने पर प्रत्येक काँटावाला/जमादार स्टेशन की ओर लाल सिगनल अवश्य दिखाएगा, आवक गाड़ी द्वारा गुजरने वाले काँटों के तालों को खोलेगा, जावक गाड़ी हेतु सेट करेगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर को आश्वस्त करने हेतु कि गाड़ी प्रस्थान हेतु काँटों को सही रूप में सेट कर दिया गया है, लाल सिगनल को हरा में बदल कर हरा सिगनल दिखाएगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी चलाने की अनुमति तबतक नहीं देगा जबतक कि उपरोक्त उपनियम (ज) एवं (झ) में वर्णित नियम का पालन नहीं हो गया हो।

(12) कुछ की-लॉकड एवं मोडिफायड की-लॉकड स्टेशनों पर लाइन लेबुल और लाइन बैज का आदान-प्रदान किया जाना है :- जहाँ सबसे बाहरी सम्मुख काँटा की-लॉकड हैं किन्तु अतिरिक्त रनिंग लाइन की ओर जानेवाले काँटे की-लॉकड नहीं हैं वहाँ नन-की लॉकड स्टेशनों की तरह लाइन लेबुल एवं लाइन बैज का आदान-प्रदान अवश्य होना चाहिए।

(13) जहाँ लाइन रिसेप्शन एवं इंटीमेशन बुक प्रयोग में हों वैसे स्टेशनों के लिये विशेष अनुदेश :- नन-इंटरलॉकड जंकशन स्टेशनों पर जहाँ लाइन रिसेप्शन एवं इंटीमेशन बुक भी उपयोग में हों वहाँ स्टेशन मास्टर के लाइन नंबर लेबुल तथा लाइन जमादार का लाइन क्लीयर बैज एवं काँटा वाला का लाइन नंबर बैज के आदान-प्रदान हेतु अलग से विशेष अनुदेश जारी किये जायेंगे।

(14) इकहरी लाइन के किसी स्टेशन पर दो सवारी गाड़ियों के क्रॉसिंग की प्रक्रिया जहाँ केवल एक ही प्लेटफॉर्म हो :-

(i) जब स्टेशन पर दोनों सवारी गाड़ियों का ठहराव निश्चित हो :-

(क) यदि प्लेटफॉर्म रेल तल के बराबर हो या 455 मिलीमीटर से अधिक उँचा नहीं हो तो पहले पहुँचने वाली सवारी गाड़ी प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जाएगी और दूसरी गाड़ी बिना प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जाएगी। प्रत्येक गाड़ी जहाँ तक संभव हो वहाँ तक आगे बढ़ायी जाएगी किन्तु किसी छोर पर फाउलिंग मार्क जाम नहीं किया जाएगा ताकि गाड़ियों के अंतिम वाहन व्यावहारिक रूप में एक दूसरे से हटे हों।

(ख) यदि प्लेटफॉर्म 760 मिलीमीटर या उससे अधिक उँचा हो तो पहले पहुँचने वाली सवारी गाड़ी प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जायगी और यात्रियों के चढ़ने उतरने के बाद इसे बिना प्लेटफॉर्म लाइन पर शंटिंग कर रख दिया जाएगा और दूसरी सवारी गाड़ी तब प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जाएगी। उसके बाद प्रथम आगमन वाली सवारी गाड़ी बिना प्लेटफॉर्म वाली लाइन से चला दी जाएगी।

अथवा

पहले आनेवाली सवारी गाड़ी को प्लेटफॉर्म लाइन पर लेने के बाद दूसरी सवारी गाड़ी साफ लाइन से शंटिंग संचालन की तरह आगे बढ़ा दिया जाएगा और पहली गाड़ी के प्रस्थान के बाद सावधानी पूर्वक प्लेटफॉर्म लाइन पर बैक कर दिया जाएगा।

अथवा

पहले आनेवाली सवारी गाड़ी को प्लेटफॉर्म लाइन पर लेने के बाद दूसरी सवारी गाड़ी साफ लाइन से शंटिंग संचालन की तरह आगे बढ़ा दिया जाएगा और पहली गाड़ी के प्लेटफॉर्म लाइन पर खड़ा रहने के बावजूद सावधानीपूर्वक प्लेटफॉर्म लाइन पर बैक कर दिया जाएगा, केवल उसी हालत में जब प्लेटफॉर्म दोनों गाड़ियों का समावेश करने योग्य पर्याप्त लंबा हो।

- (ii) **यदि दोनों सवारी गाड़ियों में से एक का निर्धारित ठहराव नहीं हो :-** निर्धारित ठहराव वाली सवारी गाड़ी पहले प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जाएगी और दूसरी सवारी गाड़ी बिना प्लेटफॉर्म लाइन से बिना रुके गुजरने दिया जाएगा।
- (iii) **यदि दोनों में से किसी गाड़ी का निर्धारित ठहराव नहीं हो :-** पहले पहुँच रही सवारी गाड़ी प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जाएगी और दूसरी सवारी गाड़ी बिना प्लेटफॉर्म लाइन से बिना रुके गुजरने दिया जाएगा।
- (iv) जब बिना प्लेटफॉर्म लाइन पर कोई सवारी गाड़ी खड़ी हो तो कोई भी गाड़ी प्लेटफॉर्म लाइन से बिना रुके नहीं गुजरने दी जाएगी।
- (v) इकहरी लाइन पर क्रॉसिंग के समय पहले पहुँच रही गाड़ी सदैव लूप लाइन पर ही ली जानी चाहिए बशर्ते कि इसके कारण निर्धारित ठहराव वाले सवारी गाड़ी का लिया जाना बिना प्लेटफॉर्म लाइन पर नहीं हो।

टिप्पणी :-

- (1) जब गाड़ी बैक किया जा रहा हो तो गार्ड को हमेशा ब्रेकवान में अवश्य रहना चाहिए और लोको पायलट को आवश्यक सिगनल दिखाते रहना चाहिए।
 - (2) स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखकर उस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली में बी. जी. या एम.जी. के स्टेशनों पर क्रॉसिंग कराने की विधि का साफ-साफ उल्लेख होना चाहिए।
- (15) दो लाइन वाले स्टेशनों पर तीन गाड़ियों की क्रॉसिंग की विधि :- किसी स्टेशन पर केवल दो लाइन एवं एक ही प्लेटफॉर्म हो तो तीन गाड़ियों की क्रॉसिंग नहीं कराया जायगा यदि उनमें से दो यात्रीवाहक गाड़ियाँ हों। दो मालगाड़ी एवं एक सवारी या मिक्स्ड गाड़ी का क्रॉसिंग ऐसे स्टेशन पर कराया जा सकता है जिसके लिये निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जाएगी :-
- (i) पहले पहुँचने वाली गाड़ी (जो अवश्य ही मालगाड़ी होनी चाहिए) अवश्य सबसे बाहरी लाइन पर ली जानी चाहिए, और दूसरी गाड़ी प्लेटफॉर्म लाइन पर ली जानी चाहिए। इन गाड़ियों को लेने हेतु काँटे स.नि. 5.01 (11) (i) (ii) में वर्णित विधि से सेट किये जाने चाहिए। यदि आनेवाली दूसरी गाड़ी सवारी या मिक्स्ड गाड़ी हो तो बाहरीलाइन पर खड़ी मालगाड़ी को तीसरी आने वाली गाड़ी की दिशा के विपरीत दिशा में सबसे बाहरी काँटा को साफ कर अवश्य बैक किया जाय या आगे बढ़ा दिया जाए, जैसी भी स्थिति हो। तीसरी गाड़ी सामान्य नियम 3.41 के अनुरूप पहले प्रथम रोक सिगनल पर खड़ा करने के बाद बाहरी लाइन पर लिया जाएगा। सवारी या मिक्स्ड गाड़ी इसके बाद स्टेशन लाइन से चला देना चाहिए और इसके बाद बैक किये गये या आगे बढ़ाये गये प्रथम गाड़ी को उस लाइन में लिया जाएगा ताकि तीसरी गाड़ी के प्रस्थान हेतु सेक्शन साफ हो जाए।

- (ii) यदि दूसरी पहुँचने वाली गाड़ी मालगाड़ी होती है तो इसे प्रथम रोक सिगनल पर तबतक अवश्य रोका जाय जबतक कि सवारी या मिक्स्ड गाड़ी (तीसरी गाड़ी) प्लेटफॉर्म पर आकर खड़ी नहीं हो जाए। उपरोक्त नियम (i) में वर्णित विधि से दूसरी लाइन को साफ किया जाना चाहिए और इस पर मालगाड़ी ली जानी चाहिए और उपरोक्त (i) में निर्देशानुसार गाड़ियों को चलाना चाहिए।
- (16) गाड़ियों को बैक करते समय सावधानियाँ :- दूसरी गाड़ी के प्लेटफॉर्म लाइन पर बैक करने के पहले बैक की जानेवाली गाड़ी हेतु जो फेसिंग काँटा हो उसे सही रूप से सेटकर एवं तालाबंद कर बैक करने हेतु सिगनल देने के पहले स्टेशन मास्टर काँटा पर से मिलनेवाले हाथ सिगनल तथा काँटा इंडिकेटर, यदि लगा हो, से स्वयं संतुष्ट होगा कि काँटे सही ढंग से सेट हैं।
- (17) काँटावाला/जमादार को स्टेशन मास्टर का निर्देश :-
- (क) इकहरी लाइन :- कार्यरत स्टेशन मास्टर काँटावाला/लाइन जमादार (यार्ड के दोनों छोर के) को एक दूसरे की उपस्थिति एवं सुनने में निम्नलिखित के बारे में निर्देश देगा कि :-
- गाड़ी की संख्या एवं विवरण तथा उस स्टेशन का नाम जहाँ से गाड़ी पहुँच रही है,
 - जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है एवं यह भी कि गाड़ी रुकनेवाली है अथवा बिना रुके गुजरने वाली है,
 - क्रॉसिंग के समय किस गाड़ी को पहले लेना है, किस लाइन पर कौन सी गाड़ी ली जानी है, क्रॉसिंग हेतु अपनायी जानेवाली विशेष विधि,
 - प्रत्येक गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान हेतु काँटों का सेट एवं तालाबंद या जाना,
 - किया जानेवाला शंटिंग, यदि किया जाना हो,
 - समपार फाटक, यदि कोई हो, जिसे बंदकर ताला लगाने की आवश्यकता हो।
- दोनों काँटावाला/जमादार कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राप्त निर्देशों को यह दिखाते हेतु कि उसने ठीक ठीक समझ लिया है, दुहराएगा।
- (ख) दोहरी लाइन :- कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसे निर्देश अवश्य देने चाहिए जो स्टेशन संचालन नियमावली में निर्धारित किये गये हों।
- (18) विशेष नियम :- किसी विशेष स्टेशन की कार्य प्रणाली तथा अंतर्पाशित काँटों एवं सिगनलों के संचालन संबंधी नियम उसके स्टेशन संचालन नियमावली तथा उससे जुड़े परिशिष्टों में सम्मिलित किये गये हैं।
- (19) स्टेशन मास्टर एक आश्वासन पंजिका का रखरखाव करेगा जिसमें उन सभी कर्मचारियों से जो किसी भी रूपमें गाड़ी संचालन से जुड़े हों उनसे एक लिखित प्रमाणपत्र लेगा। इस पंजिका के सही रखरखाव हेतु स्टेशन मास्टर उत्तरदायी है और सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी संचालन से संबंधित किसी कर्मचारी को स्वतंत्र रूप से कार्यभार ग्रहण करने की अनुमति देने के पूर्व आश्वासन पंजिका पर आवश्यक प्रमाणपत्र अवश्य लिख दिया गया है।
- अनपढ़ कर्मचारियों की दशा में स्टेशन मास्टर कार्य प्रणाली को अवश्य पढ़ेगा और साफ साफ संबंधित कर्मचारी को व्याख्या करके आश्वासन पंजिका में इसको प्रमाणित करेगा। वह ऐसा करने के प्रमाणस्वरूप संबंधित कर्मचारी का अंगूठा का छाप भी लेगा।

निम्नलिखित परिस्थितियों में स्टेशन मास्टर द्वारा प्रमाणित की गयी, स्टेशन संचालन नियमावली की नयी घोषणा संबंधित कर्मचारियों से प्राप्त किया जायगा :-

- (i) ऐसे संबंधित कर्मचारियों का नया सदस्य स्टेशन में योगदान करता है,
- (ii) जब स्टेशन संचालन नियमावली में कोई परिवर्तन होता है,
- (iii) जब कर्मचारी का कोई सदस्य या एवजी (रिलीभिग) कर्मचारी किसी स्टेशन पर लगातार 15 दिनों या उससे अधिक अवधि की अनुपस्थिति के बाद कार्य ग्रहण करने हेतु उपस्थित होता है।
- (iv) किसी एक संवर्ग के कर्मचारी को दूसरे संवर्ग का काम करने की आवश्यकता होती है।

5.02. नियमों की प्रतियां देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रदर्शन :- स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि -

- (क) उसके अधीनस्थ प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे नियम 2.01 के अनुसार उन नियमों के प्राधिकृत अनुवाद की एक प्रति दी जानी चाहिए, मिल गई है।
- (ख) प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबुल) और साथ ही सभी शुद्धिपत्र. तथा परिशिष्ट, यदि कोई है तो, संचालन नियम और अनुदेश और लाइन के संचालन से सम्बन्धित अन्य सूचनाएँ, विशेष अनुदेशों में निर्धारित रीति से ठीक प्रकार वितरित या प्रदर्शित कर दी गई है।
- (ग) यदि उसका स्टेशन यातायात की बुकिंग के लिए खुला है तो समय सारणी पत्रक और किराया सूची सही रूप में प्रदर्शित की गई है, तथा
- (घ) जनता के निरीक्षण के लिए, अधिनियम और माल एवं कोचिंग टैरिफ की प्रतियाँ उपलब्ध है।

5.03 आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियाँ (रिटर्न) रखना :- स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब आदेश और अनुदेश सम्बन्धित कर्मचारियों को यथाविधि में दिए गए हैं और उनका उचित रूप में पालन किया जा रहा है और सब पुस्तकें और विवरणियाँ (रिटर्न) नियमित रूप से भरी जाती है और सफाई में रखी जाती है।

5.04. सिगनल केबिन :-

- (1) स्टेशन मास्टर, यदि उसके स्टेशन पर कोई सिगनल केबिन है तो उनमें काम करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्यों की पूरी जानकारी रखेगा और इस बावत अपना समाधान करेगा कि वे अपना कर्तव्य पालन सही ढंग से करते हैं। इन कर्मचारियों पर प्रभावकारी अधीक्षण के लिए स्टेशन मास्टर सिगनल केबिनों में लगातार जाता रहेगा।
- (2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि निर्धारित उपकरण, सिगनल केबिनों में सहज ही उपलब्ध है और वे अच्छी चालू हालत में है।
- (3) सिगनल केबिन साफ-सुथरे रखे जायेंगे और किसी अनाधिकृत व्यक्ति को उनमें प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

स.नि. 5.04 :

- (1) सिगनल केबिनों में तैनात कर्मचारियों के पदनाम केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, स्वीचमैन, केबिनमैन तथा लीवरमैन होता है।

- (2) केबिन सहायक स्टेशन मास्टर वह व्यक्ति है जो सिगनल केबिन का प्रभार ग्रहण करने हेतु नियुक्त है और गाड़ियों का संचालन विद्युत ब्लॉक यंत्र या अन्यथा के माध्यम से अन्य कर्मचारी की सहायता या बिना सहायता के करता है।
- (3) स्वीचमैन वह व्यक्ति है जो सिगनल केबिन का प्रभार ग्रहण करता है और विद्युत ब्लॉक यंत्र या विद्युतीय संभाषण यंत्र के माध्यम से गाड़ी संचालन का कार्य करता है तथा केबिन के लीवरों का संचालन भी करता है

5.05. कर्तव्य पालन में उपेक्षा की रिपोर्ट :- स्टेशन मास्टर अपने आदेशों के अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों की ड्यूटी में उपेक्षा की सब रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा।

5.06. स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूल्स) :-

- (1) भारतीय रेलों के लिए साधारण नियम और रेल के सहायक नियमों के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन को, उसे लागू होने वाले और विशेष अनुदेशों के अधीन जारी किए गए स्टेशन संचालन नियम भी दिए जायेंगे।
- (2) स्टेशन संचालन नियमों की एक प्रति या उनके आवश्यक उद्धरण, सम्बन्धित कैबिनों और समपारों (लेबिल क्रॉसिंग) पर रखे जायेंगे।

स.नि. 5.06 :

- (1) (क) सभी स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम मंडल रेल प्रबंधक के कार्यालय द्वारा तैयार एवं जारी किये जायेंगे। प्रत्येक स्टेशन का स्टेशन संचालन नियमावली वरिष्ठ परिचालन प्रबंधक या मंडल परिचालन प्रबंधक एवं वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर./ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर द्वारा पदनाम सहित हस्ताक्षरित होकर जारी किया जाएगा।
- (ख) विद्युत कर्षण क्षेत्र के अंतर्गत प्रत्येक स्टेशन को 25 के.वी. ट्रैक्शन से संबंधित अलग स्टेशन संचालन नियम भी प्रदान किया जाएगा जो वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण)/मंडल विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) एवं वरिष्ठ परिचालन प्रबंधक/ मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा परिशिष्ट 'जी' की तरह हस्ताक्षरित किया जाएगा।
- (ग) सुनिश्चित करें कि स्टेशन संचालन नियम बोर्ड के पत्रानुसार वितरित किए गए फॉरमेट के अनुसार है।
(संदर्भ :- बोर्ड का पत्र सं० 2000/सेप्टी (ए एण्ड आर)/19/36 दिनांक 27.10.2005)
- (घ) स्टेशन संचालन नियम जिसमें शुद्धिपत्र जारी नहीं हुआ हो उसमें भी शुद्धिपत्रों के लिए क्रमांक सूची प्रारूप लगा रहेगा।
- (ङ) दिये गये फॉरमेट के तहत तैयार किए गए स्टेशन संचालन नियमावली को प्रत्येक पाँच वर्षों के बाद या पाँच शुद्धिपत्रों के जारी होने के बाद नया जारी किया जाना चाहिए एवं जब जैसी आवश्यकतानुसार समीक्षा की जानी चाहिए।
- (च) स्टेशन संचालन नियमावली को बनाने में एक समान प्रक्रिया निम्नलिखित रूप में अपनायी जानी चाहिए :-
(1) वर्किंग रूल डायग्राम एवं अनुमोदित इंजीनियरिंग एवं सिगनलिंग प्लान पर आधारित सिगनल, काँटा एवं उनकी कार्य प्रणाली, इत्यादि से संबंधित एपेंडिक्स सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई.(निर्माण) के कार्यालय द्वारा तैयार किया जाएगा (यदि निर्माण उसकी इकाई द्वारा कमीशन किया गया है)। वर्किंग रूल डायग्राम में अनुमोदित इंजीनियरिंग

एवं सिगनलिंग स्केलप्लान के संबंधित बातों की चर्चा होनी चाहिए। वर्किंग रूल डायग्राम तथा अनुमोदित इंजीनियरिंग एवं सिगनलिंग प्लान में एकरूपता अवश्य होनी चाहिए। वर्किंग रूल डायग्राम के ट्रेसिंग पेपर पर सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. एवं सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई. एवं डी.एस.टी.ई.(निर्माण) (यदि निर्माण उसकी इकाई द्वारा कमीशन किया गया है) द्वारा पदनाम एवं पूरा नाम सहित हस्ताक्षरित किया जाएगा। रूल डायग्राम पर संख्या लिखा जाए। सभी स्थितियों में यह संख्या और स्टेशन संचालन नियम पर अंकित संख्या अवश्य एक जैसा होना चाहिए।

- (2) सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई. एवं डी.एस.टी.ई. (निर्माण) (यदि निर्माण उसकी इकाई द्वारा कमीशन किया गया है) एक विस्तृत टिप्पणी सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. को सिगनलिंग पद्धति में विशिष्ट प्रावधानों तथा यातायात कर्मचारियों द्वारा सिगनल की कार्यप्रणाली में होनेवाले परिवर्तन की व्याख्या करते हुए देंगे। सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. यह सुनिश्चित करेंगे कि परिवर्तन स्टेशन संचालन नियम के परिचालन भाग में समाहित कर लिया गया है।
- (3) सिगनल लीवर का विवरण तथा काँटा एवं सिगनलों की कार्यप्रणाली से संबंधित परिशिष्ट के सभी पन्नों पर सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई. एवं डी.एस.टी.ई. (निर्माण) (यदि निर्माण उसकी इकाई द्वारा कमीशन किया गया है), सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. दिनांक सहित पूरा नाम लिखकर हस्ताक्षर करेंगे।
- (4) सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. अपने कार्यालय से जुड़े कर्मचारी की सहायता लेकर वर्किंग रूल का मसौदा तैयार करेंगे। वर्किंग रूल का मसौदा तब विवेचना हेतु सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई. के पास भेजा जाएगा। वर्किंग रूल का मसौदा के अध्ययन एवं सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई. द्वारा स्वीकृति मिलने के बाद वर्किंग रूल पीसी पर टाइप किया जायगा और फ्लॉपी में रखा जाएगा।
- (5) संचालन नियम के प्रथम पृष्ठ पर संचालन नियम जारी करने की तिथि शीर्ष पर साफ साफ लिखा होना चाहिए तथा उसके नीचे अब तक जारी शुद्धिपत्र की संख्या क्रमशः प्रत्येक के जारी होने की तारीख के साथ लिखा होना चाहिए। इसका मतलब है कि प्रत्येक बार जब शुद्धिपत्र जारी किया जाता है तब संचालन नियम का प्रथम पृष्ठ अंतिम जारी शुद्धिपत्र की संख्या तथा जारी होने की तिथि के साथ दुबारा टाइप किया जाना चाहिए।
- (6) संचालन नियम के प्रत्येक पेज पर सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. नीचे में अपना पूरा हस्ताक्षर करेगा। संचालन नियम के मुख्य भाग के अन्त में सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई. एवं डी.एस.टी.ई.(निर्माण) (यदि निर्माण उसकी इकाई द्वारा कमीशन किया गया है) तथा सीनियर डी.एस.ओ./डी.एस.ओ. दिनांक सहित पूरा नाम लिखकर हस्ताक्षर करेंगे।
- (7) अन्य परिशिष्ट के सभी पृष्ठों पर सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. अपना पूरा हस्ताक्षर करेंगे।
- (8) केवल पीसी से निकाली गयी ही प्रतियाँ स्टेशन कर्मचारियों के बीच वितरित किये जायेंगे। यह स्पष्टता बनाये रखने हेतु आवश्यक है।
- (9) जब कभी संचालन नियम डायग्राम में कोई परिवर्तन किया जाता है तो डायग्राम पर मूल संख्या लिखते हुये उसके पूर्व परिवर्तित संख्या 1, 2 इत्यादि लिखकर संख्या दी जाएगी और सीनियर डी.एस.टी.ई./डी.एस.टी.ई. एवं डी.एस.टी.ई. (निर्माण) (यदि निर्माण उसकी इकाई द्वारा कमीशन किया गया है) तथा सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. दिनांक सहित पूरा नाम

लिखकर हस्ताक्षर करेंगे। जब कभी संचालन नियम में कोई संशोधन किया जाता है तो जिस पृष्ठ में संशोधन हुआ है वह पूरा पृष्ठ दुबारा टाईप किया जाएगा। इस पृष्ठ, जिसे संशोधन के साथ दुबारा टाईप किया गया है, के शीर्ष पर शुद्धिपत्र संख्या एवं शुद्धिपत्र जारी होने की तिथि साफ – साफ दर्शाया जाएगा। जारी किये गये शुद्धिपत्र के सभी पृष्ठों पर सीनियर डी. एस.टी.ई. / डी.एस.टी.ई., डी.एस.टी.ई. (निर्माण) एवं सीनियर डी.ओ.एम./डी.ओ.एम. का हस्ताक्षर होना चाहिए।

5.07. प्रारूप (फॉर्म) :-

- (1) इन नियमों में उल्लिखित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार, इन नियमों में अधिकथित अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्रारूपों (फॉर्म) में तैयार किये जायेंगे और उन पर स्टेशन की मोहर (स्टाम्प) लगाई जाएगी।
- (2) यदि किसी कारणवश प्राधिकृत छपा हुआ प्रारूप (फॉर्म) उपलब्ध नहीं है तो या आपवादिक परिस्थितियों में आपातक उपाय के तौर पर एक हस्तलिखित प्रारूप (फॉर्म) जिस पर निर्धारित प्रारूप (फॉर्म) की सभी बातें होंगी, जारी किया जाएगा और स्टेशन डायरी में उसके कारणों का उल्लेख किया जायेगा।

5.08. उपस्कर तक पहुँच तथा उसका प्रचालन :- किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति को सिगनलों कांटों, बिजली के ब्लॉक उपकरणों और संचार उपकरणों अथवा रेल के संचालन से सम्बन्धित किसी भी अन्य उपकरण तक पहुँचने या उसे प्रचालित करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

स.नि.5.08 :

- (1) आपातस्थिति में सेक्शन या आइसोलेटर स्वीचों के संचालन हेतु प्रत्येक स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर एवं स्वीचमैन इन स्वीचों के संचालन हेतु प्रशिक्षित किये जायेंगे। वे ऐसे स्वीचों को, जब टीपीसी द्वारा खोलने या बंद करने हेतु बुलाये जाएं, खोलेंगे या बंद करेंगे।
- (2) मुख्य चालित लाइनों या लूपलाइनों की विद्युत आपूर्ति को प्रभावित करनेवाले स्वीचों को कर्षण शक्ति नियंत्रक की पूर्वानुमति के बिना क्लोज या ओपन नहीं किया जाएगा। इस नियम का अपवाद यह है कि ये स्वीच आपात स्थिति में प्रशिक्षित स्टेशन मास्टरों/केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों एवं स्वीच मैनों द्वारा ओपन किया जा सकता है। सेक्शन या आइसोलेटिंग स्वीचों के सभी संचालन प्रत्येक बार कर्षण शक्तिनियंत्रक को सूचित किया जाएगा।

5.09. अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश :-

- (1) किसी अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए स्टेशन मास्टर :
 - (क) यदि संभव है तो, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सूचित करेगा कि गाड़ी अवरुद्ध लाइन पर ली जाएगी।
 - (ख) यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के प्रवेश का नियंत्रण करने वाले सिगनल या सिगनलों को 'ऑफ' न किया जाए, तथा
 - (ग) यह सुनिश्चित करेंगे कि जिन कांटों पर से गाड़ी को पास होना है, उन्हें सही तौर पर सेट कर दिया गया है और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगा दिया गया है।
- (2) सम्बन्धित रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी खड़ी कर देने के बाद उसे निम्नलिखित रीति से अवरुद्ध लाइन पर लिया जा सकता है, अर्थात् :

- (क) जहाँ बुलावा (कॉलिंग ऑन) सिगनल लगा है वहाँ उसे “ऑफ” करके विशेष अनुदेशों के अनुसार, लोको पायलट को टेलीफोन पर रोक (स्टॉप) सिगनल ‘ऑन’ स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना, या
 - (ख) जहाँ सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है वहाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार, लोको पायलट को टेलीफोन पर रोक (स्टॉप) सिगनल ‘ऑन’ स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना ; या
 - (ग) ‘ऑन’ स्थिति में सम्बन्धित सिगनल या सिगनलों को पास करने के लिए लोको पायलट को लिखित प्राधिकार देना। यह प्राधिकार पत्र किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जा सकता है, जो गाड़ी को पायलट करके उस सिगनल या उन सिगनलों से पास करायेगा।
- (3) प्रवेश लाइन पर ले जाने वाले सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गाड़ी को तब तक खड़ा रखा जाएगा जब तक किसी अन्य रेल सेवक द्वारा उसे आगे बढ़ने के लिए हैंड सिगनल नहीं दे दिया जाता।
- (क) अवरोध के स्थान से कम से कम 45 मीटर की दूरी पर एक रोक (स्टाम्प) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा जो कि लोको पायलट को यह बतायेगा कि गाड़ी को कहाँ खड़ा करना है।
 - (ख) लोको पायलट गाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और वह किसी भी अवरोध से पहले रुकने लिए तैयार रहेगा।

स.नि. 5.09. :

- (1) जब कोई गाड़ी अवरुद्ध लाइन पर ली जानी है तो सामान्य नियम 5.09(1)(क)(ख)(ग) में वर्णित प्रक्रिया के साथ निम्नलिखित अतिरिक्त सतर्कताओं का भी अनुपालन किया जाएगा :-
 - (क) सामान्य नियम 5.09 (2) (ग) के तहत लोको पायलट को भेजे गये आवश्यक लिखित प्राधिकार निर्धारित फॉर्म टी-509 में अवश्य होना चाहिए। जब गाड़ी का आगमन सामान्य नियम 5.09 (2) (क) या (ख) के प्रावधानों के अनुरूप किया जा रहा हो तो लिखित प्राधिकार स्थगित किया जा सकता है। सामान्य नियम 5.09 (1) (क) के अनुपालन में लोको पायलट को पिछला स्टेशन पर सूचित करते समय लिखित रूप में मेमो अवश्य दिया जाना चाहिए।
 - (ख) कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से अवरोध से न्यूनतम 45 मीटर की दूरी पर लोको पायलट को यह बताने के लिये कि उसे कहाँ गाड़ी खड़ी करना है, खतरा का हाथ सिगनल दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।

5.10. सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश :-

- (1) यदि किसी आपात स्थिति में गाड़ी को किसी ऐसी लाइन पर लिया जाना आवश्यक हो जाता है जिस पर प्रवेश के लिए सिगनल नहीं है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि :
 - (क) गाड़ी प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ी कर दी गई है,
 - (ख) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है, वह अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटों तक अथवा उस स्थान तक जहाँ गाड़ी का खड़ा होना अपेक्षित है, खाली है।

- (ग) सभी कांटों, जिन पर से गाड़ी पास होनी है, सही तौर पर सेट कर दिए गए हैं और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगा दिया गया है, तथा
- (घ) लोको पायलट को आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए लिखित प्राधिकार दे दिया गया है। यह प्राधिकार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जाएगा जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनल रहित लाइन पर ले जाएगा।
- (2) लोको पायलट सिगनल रहित लाइन पर प्रवेश करते समय, सतर्कता से आगे बढ़ेगा और कोई अवरोध होने पर उससे पहले ही गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि. 5.10 :

- (i) जबकभी कोई गाड़ी किसी नन-सिगनल / नन-रनिंग लाइन पर ली जानी हो, स्टेशन मास्टर गाड़ी का लाइन क्लीयर देते समय जब संभव हो तो दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को लोको पायलट को सूचित करने हेतु सूचना देगा कि गाड़ी नन-सिगनल / नन-रनिंग लाइन पर ली जाएगी। दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर अवश्य लोको पायलट को लिखित रूप में सूचित करेगा तथा उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त करेगा।
- (ii) सक्षम रेलकर्मचारी जिसे नामित सिगनल रहित लाइन या नन-रनिंग लाइन पर गाड़ी पायलट करने हेतु प्रतिनियुक्त किया जाएगा वह काँटावाला / लाइन जमादार होगा। वह गाड़ी के लोको पायलट को निर्धारित फॉर्म पर उसे सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने एवं संबंधित सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने हेतु अधिकृत करता हुआ लिखित प्राधिकार सौंपेगा। वह स्वयं इंजन के पावदान पर यात्रा करेगा।
- (iii) गाड़ी को पायलट करनेवाला प्रतिनियुक्त रेलसेवक यह सुनिश्चित करने हेतु कि जिन कांटों पर गाड़ी को गुजरना है, वे सही रूप में सेट हैं तथा फेसिंग कांटों पर ताला लगा है के लिए, सीधे उत्तरदायी होगा।
- (iv) सिगनलरहित / नन-रनिंग लाइन पर गाड़ी के आगमन हेतु लोको पायलट को भेजा जानेवाला निर्धारित हस्तलिखित प्राधिकार की शब्दावली नीचे लिखे अनुसार होगी—

नन-सिगनल/नन-रनिंग लाइन पर गाड़ी के आगमन हेतु प्राधिकार

स्टेशन.....

फॉर्म संख्या.....

तिथि..... समय.....

सेवा में,

लोको पायलट गाड़ी संख्या.....अप/डाउन

आप नन-सिगनल/नन-रनिंग लाइन पर पायलट करनेवाले व्यक्ति के हाथ सिगनल के प्राधिकार पर लिये जायेंगे। सभी काँटे आपकी गाड़ी के लाइन संख्या में आगमन हेतु सेट एवं तालाबंद हैं। सिगनल....., यदि कोई हो, को 'ऑन' स्थिति में इस प्राधिकार पर पार कर सकते हैं।

दिनांक.....

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर

लोको पायलट का हस्ताक्षर.....

- 'ऑन' स्थिति में पार किये जानेवाले सिगनलों के नाम लिखें, यदि कोई हो।

5.11. सिगनल रहित लाइन से गाड़ी का प्रस्थान :—

- (1) यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाइन से प्रस्थान करना है जिसमें प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगा है तो लोको पायलट को गाड़ी चलाने के लिए लिखित अनुमति दी जाएगी। परन्तु जहाँ लोको पायलट को मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, वहाँ ऐसी अनुमति आवश्यक नहीं होगी।
- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति या मूर्त (टेन्जिबिल) प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी काँटे सेट नहीं कर दिए जाते और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

स.नि.5.11 :

- (क) उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ियों का प्रस्थान स्थावर सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जाता है, जब कोई गाड़ी नन-सिगनल/नन-रनिंग लाइन से चलाने की आवश्यकता हो तो स्टेशन मास्टर से प्राप्त निर्धारित फॉर्म टी-511 पर लिखित प्राधिकार के साथ काँटावाला/लाइन जमादार के द्वारा उस बिन्दु तक पायलट किया जाएगा जहाँ गाड़ी का इंजन रनिंग लाइन तक पहुँचता हो और वहाँ से गाड़ी आगे की ओर बढ़ेगी। गाड़ी को पायलट करनेवाला रेलकर्मचारी जिन कांटों पर गाड़ी को गुजरना है, वे सही रूप में सेट हैं तथा फेसिंग कांटों पर तालाबंद है, सुनिश्चित करने हेतु सीधे उत्तरदायी होगा।
- (ख) उपरोक्त स.नि.5.11 (क) में वर्णित मूर्त प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त निर्धारित फॉर्म टी-511 पर लिखित प्राधिकार भी जिस लाइन पर गाड़ी खड़ी है उस लाइन से गाड़ी स्टार्ट करने हेतु प्राधिकार के रूप में लोको पायलट को जारी किया जाएगा।

5.12. सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान :—

- (1) यदि किसी गाड़ी को लाइनों के किसी ऐसे समूह की एक लाइन से प्रस्थान करना है जिनका सामूहिक प्रस्थान सिगनल है तो, लोको पायलट को संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त प्रस्थान की लिखित अनुमति भी दी जाएगी।
- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति और प्रस्थान प्राधिकार, तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी कांटों को सेट नहीं कर दिया जाता और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

स.नि. 5.12 :

सामान्य नियम 5.12(1) एवं (2) में संदर्भित लिखित अनुमति निर्धारित फॉर्म टी-512 पर कॉमन स्टार्टर वाले लाइन से प्रस्थान हेतु प्राधिकार होगा।

5.13. शंटिंग का नियंत्रण :—

- (1) शंटिंग कार्य का नियंत्रण सिगनल या हैंड सिगनल या मौखिक निर्देशों द्वारा किया जाएगा।
- (2) किन्तु लोको पायलट सिगनलों पर ही पूरी तरह निर्भर न रहकर सदैव चौकस और सतर्क रहेगा।
- (3) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है, शंटिंग के दौरान गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

स.नि. 5.13 :

- (क) जहाँ शंटिंग आवश्यक हो, नीचे लिखे सतर्कता का पालन भी लागू करना होगा—
- (i) एक रॉलर बियरिंग युक्त वाहन की शंटिंग करते समय अधिकतम धक्का मारने (इम्पैक्ट) की गति 5 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगा।
 - (ii) रॉलर बियरिंग युक्त वाहनों के समूह की शंटिंग के समय धक्का मारने (इम्पैक्ट) की अधिकतम गति 2.5 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगा।
- (ख) (i) ऐसी शंटिंग जो स्टेशन के किसी रनिंग लाइन तक जाता हो या उसे फाउल करता हो, की अनुमति तब तक नहीं दी जायगी जब तक कि उन लाइनों से संबद्ध आउटर और/या होम सिगनल 'ऑन' स्थिति में न हों।
- (ii) प्रारंभिक/लोको बदलाव वाले स्टेशनों पर जहाँ लोको का संचलन (मूवमेंट) स्थावर सिगनलों द्वारा नियंत्रित हो तो, गाड़ी के साथ जोड़ना/काटना, लोको पायलट/सहायक लोको पायलट के व्यक्तिगत पर्यवेक्षण (सुपरवीज़न) में होगा तथा ट्राफिक पोर्टर/प्वाइंट्स मैन/शंटमैन के द्वारा हाथ सिगनल दिखाये जाने की आवश्यकता नहीं होगी। लोको पायलट/सहायक लोको पायलट कपलिंग जोड़ने/काटने एवं ट्रेन पार्सिप के जोड़ने/काटने के लिए सहायक नियम 4.57 के तहत उत्तरदायी होगा। रोडसाईड स्टेशनों पर इस प्रकार का जोड़ना/काटना स्टेशन कर्मचारी द्वारा किया जाएगा।
 - (iii) जब हाथ सिगनल प्रयोग में लाये जा रहे हों तो केवल हरा एवं लाल झंडी या बत्ती अवश्य दिखाया जाना चाहिए।
 - (iv) शंटिंग संचालन हेतु प्रयुक्त हाथ सिगनल शंटिंग के प्रभारी यातायात कर्मचारी द्वारा किये जा रहे शंटिंगवाले गाड़ी या इंजन के नजदीक जमीन पर से अवश्य दिखाया जाना चाहिए। किसी भी कारण से इंजन संचालन के अतिरिक्त कोई भी अन्य शंटिंग सिगनल बॉक्स या केबिन से प्रदर्शित हाथ सिगनल द्वारा निर्देशित नहीं होना चाहिए।
 - (v) यात्रीवाहक गाड़ी द्वारा अवरुद्ध स्टेशन के किसी रनिंग लाइन पर गाड़ी इंजन या बैंकिंग इंजन या उस विशेष गाड़ी से संबंधित शंटिंग करनेवाले शंटिंग इंजन के अतिरिक्त अन्य किसी इंजन को प्रवेश की अनुमति नहीं दी जाएगी। ऐसे इंजनों के संचालन की अनुमति केवल शंटिंग प्रभारी व्यक्ति के नियंत्रण में ही दी जाएगी।
 - (vi) जब यात्रीवाहक गाड़ियों के वाहनों के काटने या जोड़ने हेतु शंटिंग किया जाना हो तो शंटिंग इंजन गाड़ी से 20 मीटर दूर पहले अवश्य रुकेगा और उसके बाद आगे बढ़ेगा। इसी प्रकार ट्रेन इंजन या बैंकिंग इंजन या सहायक इंजन भी गाड़ी से 20 मीटर दूर पहले खड़ा करने के बाद अति सावधानीपूर्वक गाड़ी में जोड़ने हेतु आगे बढ़ेगा।

5.14. शंटिंग की जिम्मेदारी :— स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि गाड़ियों या वाहनों की शंटिंग केवल ऐसे समय और रीति से की जाए कि उसमें खतरा न हो।

स.नि. 5.14 :

- (1) निम्नलिखित कार्यवाही की सख्त मनाही है —
- (i) एक ही समय में एक गाड़ी के दोनों छोर पर एक साथ शंटिंग नहीं किया जाएगा।
- (ii) बफर, हैन्डब्रेक गीयर या वाहनों के स्क्रू कपलिंग या इंजन के काउंकैचर पर चढ़ना।

- (iii) ठीकदार या व्यवसायी के कामगारों द्वारा हैन्डशॉटिंग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर या अन्य उत्तरदायी रेल कर्मचारी द्वारा पर्यवेक्षण नहीं किया जाता है।
- (iv) शॉटिंग संचालन के दौरान वाहनों के नीचे से गुजरना।
- (v) वैगनों के नीचे आश्रय लेना।
- (2) सभी अंतर्पाशित स्टेशनों पर शॉटिंग संचालन के दौरान संबंधित काँटों के फेसिंग प्वाइंट लॉक लीवर को काँटों की तालाबंदी सुनिश्चित करने हेतु खींचा जाएगा।
- (3) सभी अंतर्पाशित एवं गैर-अंतर्पाशित स्टेशनों पर सभी गाड़ियों की शॉटिंग के दौरान फेसिंग काँटा अवश्य सही रूप में सेट किया जाए और उस पर तालाबंद किया जाए। शॉटिंग का प्रभारी उपर्युक्त को सुनिश्चित करने के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार होगा।
- (4) नियम 5.19 (i) के प्रावधानों के अंतर्गत एक लाइन से दूसरी लाइन पर दूसरी गाड़ी को आगे रास्ता देने हेतु या अन्य उद्देश्य से शॉटिंग करते समय स्टेशन मास्टर के आदेश से गार्ड द्वारा शॉटिंग जमादार की सहायता, जहाँ पदस्थापित हो, किया जाएगा। गार्ड/शॉटिंग जमादार यह देखने हेतु उत्तरदायी होगा कि जिन काँटों पर गाड़ी चलना है वे उचित रूप में सेट तथा सुरक्षित हैं और उचित सिगनल देने हेतु भी जवाबदेह होगा।
- (5) गार्ड (या शॉटिंग जमादार, जहाँ उपलब्ध हो,) के सिवाय कोई अन्य व्यक्ति लोको पायलट को शॉटिंग हेतु सिगनल नहीं देगा। यदि आवश्यक हो तो गार्ड लोको पायलट को अपना ब्रेक लगाकर सहायता करेगा और लोको पायलट अपना इंजन सीटी बजाकर ज्योंही मेनलाइन साफ होता है त्योंही सिगनल देगा।
- (6) स्टेशन मास्टर फॉर्म टी-806 सभी गाड़ियों की रनिंग लाइन से साइडिंग में या एक रनिंग लाइन से दूसरे रनिंग लाइन में या उसी लाइन पर शॉटिंग के लिये जारी करेगा, यदि ऐसी शॉटिंग किसी भी छोर पर फेसिंग और ट्रेलिंग काँटों का उल्लंघन करता है, जो गार्ड/शॉटिंग जमादार लोको पायलट द्वारा हस्ताक्षरित होगा। यह तब तक जारी होगा जबतक कि ऐसे संचालन स्थावर सिगनलों द्वारा नियंत्रित किये जाते हैं, फिर भी जब एक सिगनल एक से ज्यादा लाइन या साइडिंग में संचालन करता है तो फॉर्म टी-806 अवश्य जारी किया जाना चाहिए। यदि लोको पायलट अनपढ़ है तो गार्ड स्वयं उसे फॉर्म टी-806 सौंपेगा एवं व्याख्या कर बताएगा।
- (7) स्टेशन मास्टर फॉर्म टी-806 भी जारी करेगा जहाँ कहीं भी—
 - (क) ऐसे शॉटिंग को नियंत्रित करने वाला सिगनल खराब हो, एवं
 - (ख) जहाँ एडवान्सड स्टार्टर सिगनल नहीं हो और स्टार्टर सिगनल ही अंतिम रोक सिगनल हो
- (8) (i) तथापि, जिस गाड़ी के आगे इंजन लगा हो और उसे डेडएंड साइडिंग में शॉट किया गया हो तो लोको पायलट को अपनी गाड़ी साइडिंग से पीछे चलने हेतु स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित एवं हस्ताक्षरित एवं गार्ड/शॉटिंग जमादार द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित फॉर्म टी-806 लोको पायलट को भेजा जाएगा। लोको पायलट लिखित आदेश प्राप्त करने के बाद इसका अनुपालन करेगा जब गार्ड/शॉटिंग जमादार द्वारा उचित सिगनल दिखाया जा रहा हो।
- (ii) डेड इंड के बफर स्टॉप पर प्रकाश :- बफरस्टॉप पर कोई लाल रोशनी का प्रयोग नहीं किया जाएगा जहाँ ऐसी रोशनी रनिंग ट्रेन के लोको पायलट द्वारा प्रवेश या प्रस्थान करते समय दिखाई पड़ता हो। केवल सफेद रोशनी ऐसे बफरस्टॉप पर लगाया जाएगा एवं लोको पायलटों के पथप्रदर्शन हेतु उन स्टेशनों की सूची जहाँ सफेद बफरलाइट लगाये गये हैं, कार्यकारी समय सारिणी में उद्धृत किया जाएगा। टर्मिनल या सूची में नहीं समाविष्ट अन्य स्टेशनों पर जहाँ बफर लाइट लगाये गये हैं, वे लाल प्रकाश दिखायेंगे।

- (9) रात्रि में जबकभी कोई इंजन किसी वाहन के साथ जोड़ा जाना हो तो शंटिंग का संचालन करनेवाला गार्ड/शंटिंगजमादार खड़े वाहन पर से सफेद प्रकाश लोको पायलट की तरफ से दिखाएगा जब इंजन वाहन के निकट हो।
- (10) उन स्टेशनों पर जहाँ शंटिंग जमादार नहीं हो, कोचिंग वाहन या मालडिब्बा जोड़ते या काटते समय गार्ड अपनी गाड़ी के उस भाग के साथ जिसमें कोचिंग वाहन या मालडिब्बा काटना या जोड़ना हो, आगे बढ़ेगा एवं लोको पायलट को उचित सिगनल दिखाएगा। अंधेरा के समय और वाहनों के काटने या जोड़ने के पूर्व गार्ड इंजन की ओर आगे बढ़ेगा और लोको पायलट को सूचित करेगा कि वह उपस्थित है। उन स्टेशनों पर जहाँ शंटिंग जमादार है वहाँ वाहनों के काटने या जोड़ने का काम कार्यरत शंटिंगजमादार द्वारा किया जाएगा जो स्टेशन मास्टर से आदेश प्राप्त कर लोको पायलट को आवश्यक सिगनल देगा। शंटिंग का प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि जोड़ना/काटना उचित मार्शलिंग में किया जा रहा है और कपलिंग/हॉजपाइप ठीक से जोड़ दिये गये हैं।
- (11) किसी स्टेशन पर जहाँ सहायक यार्ड फोरमैन/शंटिंग जमादार प्रदान किये गये हैं, यदि थ्रू गाड़ी में गाड़ी के गार्ड द्वारा शंटिंग किया जाना है तो इसकी अनुमति दी जा सकती है और स्टेशन संचालन नियमावली में समुचित प्रावधान किये जाएंगे।
- (12) जब शंटिंग संचालन स्थावर सिगनलों द्वारा नियंत्रित नहीं किये जाते हैं तो काँटों का सही सेटिंग एवं तालाबंदी तथा शंटिंग करने की अनुमति की सूचना केबिन/ग्राउंडफ्रेम गुमटी द्वारा हरा सिगनल शंटिंग का पर्यवेक्षण कर रहे गार्ड/शंटिंगजमादार को दिखाकर देगा। शंटिंग संचालन की समाप्ति एवं सभी फाउलिंग मार्क साफ हो जाने के बाद शंटिंग संचालन का प्रभारी व्यक्ति केबिन/ग्राउंडफ्रेम गुमटी को लाल सिगनल दिखाएगा जो इस बात की संपुष्टि हेतु कि शंटिंग समाप्त हो गया है, लाल सिगनल दिखाकर स्वीकृत किया जाएगा।

शंटिंग संचालन की समाप्ति का सिगनल देने के पूर्व शंटिंग संचालन का प्रभारी व्यक्ति बगल के सभी रनिंग लाइन के फाउलिंग मार्क संचालन हेतु साफ है, सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होगा जब तक कि इसके विपरीत कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा विशेष रूप में लिखकर अधिकृत नहीं किया जाय।

दिन के समय लाल झंडी नहीं रहने पर खतरा का सिगनल शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति द्वारा दोनों हाथ उपर उठाकर दिखाया जाएगा। रात के समय सिगनल दिखाने हेतु हाथ सिगनल लैम्प अवश्य प्रयोग किया जाएगा।

- (13) अप एवं डाउन लाइन दोनों को जोड़ने वाला इमरजेंसी क्रॉसओवर काँटा पर जहाँ फेसिंग प्वाइंट्स लॉक प्रदान नहीं किये गये हैं वहाँ शंटिंग संचालन की अनुमति काँटा पर बिना तालाबंदी किये नहीं दी जाएगी। संबंधित स्टेशन के कार्यरत स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक के साथ प्राईवेट नम्बर का आदान प्रदान इस आश्वासन के रूप में करेगा कि संबंधित फेसिंग काँटे सेट एवं तालाबंद कर दिये गये हैं।
- (14) यात्रि वहन करने वाली गाड़ी के शंटिंग के पर्यवेक्षण का उत्तरदायित्व शंटिंग जमादार से कम पद के कर्मचारी को नहीं सौंपा जायेगा।

सामान्यतः गार्ड गाड़ियों के सुरक्षित शंटिंग संचालन को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेवार होगा। जहाँ गार्ड को यात्री वहन करने वाली गाड़ी के शंटिंग संचालन में नहीं लगाया जाता है, वहाँ स्टेशन मास्टर या उसके अनुपस्थिति में एक कर्मचारी जो शंटिंग जमादार से कम के पद का नहीं हो, को शंटिंग के लिए प्रतिनियुक्त किया जायेगा।

5.15. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग :—

- (1) केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) के अधीन किसी स्टेशन पर, यातायात केन्द्रीकृत नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) की अनुमति के बिना और जब केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) लागू नहीं है तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना, कोई शंटिंग नहीं की जाएगी।
- (2) आवश्यकता होने पर, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) शंटिंग के लिए किसी स्टेशन या उसके किसी भाग के यातायात संचालन का स्थानीय नियंत्रण स्टेशन मास्टर को सौंप सकता है और तत्पश्चात वही इस स्टेशन या उसके उस भाग पर विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित रीति से शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा जिसके लिए उसे स्थानीय नियंत्रण सौंपा गया है।

5.16. गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग :— जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जायें जिसका पृथक्करण (आइसोलेटेड) नहीं किया गया है तो उन कांटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जाएगी जिन पर आने वाली गाड़ी को पास होना है।

स.नि. 5.16 :

गाड़ियों के प्रवेश/प्रस्थान के समय शंटिंग :— जब कभी किसी ऐसे लाईन पर/लाईन से आनेवाली/जानेवाली गाड़ी के लिए सिगनल 'ऑफ' किया गया है जो पृथक्कीकृत (आइसोलेटेड) नहीं है तो कांटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जाएगी जिनपर आनेवाली/खुलकर जानेवाली गाड़ी को गुजरना है जबकि वैसे स्टेशनों पर जहाँ हमेशा शंटिंग संचालन होता है और जहाँ इस प्रकार के कांटे स्टॉप सिगनल या शंट सिगनल या स्टॉप बोर्ड द्वारा सुरक्षित हैं, वहाँ शंटिंग करते समय निम्न सावधानियाँ बरती जाएँ —

- (क) शंटिंग प्राधिकृत सक्षम रेल कर्मचारी के पर्यवेक्षण में किया जाएगा।
- (ख) रेल/लोड में पूर्णतया वैक्यूम/एयरब्रेक होना चाहिए।
- (ग) शंटिंग परिचालन के दौरान गति 15 कि.मी. प्र. घं. से अधिक नहीं होगी।

5.17. समपार (लेविल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग :— किसी समपार (लेविल क्रॉसिंग) के पास या आर-पार शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक लोको पायलट को गाड़ी समपार (लेविल क्रॉसिंग) पार करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित कर लेगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बन्द करके उनमें ताले लगा दिए गए हैं।

5.18. गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाना :—

- (1) प्रस्थान प्राधिकार की प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी को आगे बढ़ने के लिए अग्रिम प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाने की, उस स्थिति को छोड़कर जहाँ प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनलों के बीच गाड़ी की अग्रिम स्थिति में उपस्थिति का संकेत देने के लिए ट्रैकसर्किट अथवा एक्सल काउंटर लगाए गए हैं, अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (2) उपनियम (1) का उपबंध किसी स्टेशन सेक्शन के भीतर ही किसी गाड़ी की शंटिंग की दशा में लागू नहीं होगा।

स.नि. 5.18. : प्रस्थान प्राधिकार हेतु प्रतीक्षारत किसी गाड़ी को आगे बढ़ाने की स्थिति में, अग्रिम स्थिति में स्टार्टर तक या एडवान्सड स्टार्टर तक बढ़ाना निम्नलिखित परिस्थितियों में पूरी तरह मना किया गया है :-

- (i) विद्युत परिपथ या एक्सल काउन्टर के द्वारा गाड़ी को अग्रिम स्थिति में दर्शाने के बाद भी धुंध, कुहासा या तूफानी मौसम में जब दृश्यता बाधित हो और
- (ii) रात में जब विद्युत परिपथ या एक्सल काउन्टर गाड़ी को अग्रिम स्थिति में दर्शाने में विफल हो जाए।

5.19. परिचालित लाइन पर अवरोध :-

- (1) कोई भी रेल सेवक परिचालित लाइन का उल्लंघन करने वाला या उसमें अवरोध डालने वाला लदान, शंटिंग या अन्य कोई काम तब तक प्रारम्भ नहीं करेगा जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर से या विशेष अनुदेशों के अधीन उस बावत नामित किसी अन्य रेल सेवक से पूर्व मंजूरी नहीं ले ली है। पूर्व-मंजूरी देने वाला व्यक्ति यह देख लेगा कि उक्त काम के होने के दौरान, यातायात की रक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय कर लिए गए हैं और जब तक अवरोध दूर नहीं हो जाता तब तक आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जायेंगे।
- (2) किसी सैन्ड हम्प को अथवा धक्का-रोध (स्नेगडेड एण्ड) को किसी भी कारण अवरुद्ध नहीं किया जाएगा और यदि वह अवरुद्ध हो जाता है तो सिगनलों को 'ऑफ' करने के लिए इसे 'पर्याप्त दूरी' का एवजी नहीं माना जाएगा।

स.नि. 5.19. :

- (1) (क) सामान्यतः रनिंग लाइन पर वाहनों को खड़ा रखने की अनुमति नहीं दी जाएगी। तथापि, यदि कोई रनिंग लाइन वाहन या वाहनों को खड़ा रखकर बाधित किया जाता है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर अवश्य—
 - (i) तत्काल केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिनमैन को तथ्य संबंधी सूचना देगा और प्राइवेट नम्बरों का आदान प्रदान करेगा।
 - (ii) स्टेशन डायरी एवं गाड़ी सिगनल रजिस्टर में तिथि, समय और बाधित लाइन संख्या लिखकर उपयुक्त प्रविष्टि करेगा।
 - (iii) केबिन/केबिनो वाले अंतर्पाशित स्टेशनों पर यदि अंतर्पाशन अनुमति देता है तो उस लाइन को ले जानेवाले काँटे जिसपर वाहन खड़े किये गये हों, उस लाइन के रास्ते के विरुद्ध बने होने चाहिए।
 - (iv) देखेगा कि इस प्रकार अवरुद्ध लाइन को साफ करने में कोई बिलंब नहीं हो।
- (ख) जब बाधा हटा लिया जाए और रनिंग लाइन साफ हो जाए तो कार्यरत स्टेशन मास्टर अवश्य—
 - (i) तत्काल केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिनमैन को तथ्य संबंधी सूचना देगा और प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान करेगा।
 - (ii) स्टेशन डायरी एवं गाड़ी सिगनल रजिस्टर में तिथि, समय और अवरुद्ध लाइन संख्या लिखकर उपयुक्त प्रविष्टि करेगा।
- (2) (i) जब माल डब्बे/वाहन के स्थाई रूप से खड़े होने के कारण अथवा क्रॉसिंग या किसी अन्य गाड़ी को पहले जाने देने के लिए खड़ी की गई गाड़ी के कारण अथवा स्टेशन पर गाड़ी के पहुँचने के तत्काल बाद चालू लाइन अवरुद्ध हो तो दोहरी लाइन वाले खण्ड के पिछले काँटे और इकहरी लाइन वाले खण्ड के दोनों ओर के काँटे तत्काल अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध लगा देने चाहिए सिवाय उस हालत में जब उस लाइन पर शंटिंग अथवा अन्य संचालन किया जाना अपेक्षित हो।

यदि किसी गाड़ी को लाइन क्लियर दे दिया गया हो और स्टेशन की सभी लाइनें अवरुद्ध हो तो माल डब्बों अथवा माल गाड़ी खड़ी होने से अवरुद्ध लाइन के लिए उसी कम में काँटे लगाये जाने चाहिए ताकि दुर्घटना होने पर हताहतों की संख्या कम से कम रहे। यदि स्टेशन पर सभी लाइनें सवारी गाड़ियों द्वारा अवरुद्ध हों तो काँटे उस लूप लाइन के लिए लगा दिए जाने चाहिए जिस पर जाने के लिए आगे वाली गाड़ी की रफ्तार कम हो जाएगी, फल यह होगा कि दुष्परिणाम की मात्रा/हताहतों की संख्या कम से कम रहेगी। ऐसा करते समय काँटे उस लूप लाइन के लिए लगाए जाने चाहिए जिसपर ऐसी गाड़ी खड़ी हो, यदि कोई हो, जिसके इंजन का मुँह उस ओर हो जिधर से गाड़ी आ रही हो बजाए उस लूप लाइन के लिए जिस पर वह खड़ी हो, जिससे टक्कर होने पर प्रभाव सवारी डब्बे पर पड़ता हो। लीवर कॉलर का प्रयोग जैसे अन्य ऐहतियाती उपाय बरतने के अलावा इन ऐहतियातों का ध्यान रखा जाएगा।

जब कोई लाइन स्थिर भार अथवा वाहन आदि से अवरुद्ध हो तो कथित काँटों में क्लैम्प कसकर ताला अवश्य बंद कर देना चाहिए और कार्यरत स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत संरक्षण में चाभी रखी जानी चाहिए। यह नियम तथापि, उन स्टेशनों के लिए लागू नहीं होगा जहाँ पर सभी चालू लाइनों के लिए पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग की व्यवस्था है।

- (ii) कार्यमुक्त होनेवाले स्टेशन मास्टर/ सहायक स्टेशन मास्टर अपना कार्यभार सौंपते समय अपने रिलीफ को व्यक्तिगत रूप से अपने क्षेत्र के सभी रनिंग लाइनों की स्थिति बतायेंगे एवं स्टेशन डायरी में प्रत्येक रनिंग लाइन की वास्तविक स्थिति अवश्य लिखकर सूचित करेंगे। कार्यरत होनेवाले स्टेशन मास्टर/ सहायक स्टेशन मास्टर स्टेशन का प्रभार लेने के संकेतस्वरूप हस्ताक्षर स्टेशन डायरी में तब तक नहीं करेंगे जब तक कि यह प्रविष्टि नहीं कर दी गयी है।
- (iii) ऐसी प्रविष्टि की मौजूदगी से कार्यरत स्टेशन मास्टर को गाड़ी आगमन से पूर्व लाइन का साफ होना सुनिश्चित करने के दायित्व से मुक्त नहीं किया जाएगा।
- (3) सहायक नियम 5.19 (1) (क) (ii) एवं (1) (ख) (ii) यार्ड मास्टर/सहायक यार्ड मास्टर एवं केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/केबिनमैन पर भी लागू होगा जो यार्ड डायरी एवं केबिन डायरी या केबिन लॉगबुक में समान रूप से प्रविष्टि करेंगे।
- (4) स्टेशन सीमा के बाहर वाहनों का हैंड शॉटिंग केवल इंजीनियरिंग या सिगनल विभाग के ब्लॉक के अधीन ही ऐसे पदाधिकारी द्वारा जो सेक्शन के स्वतंत्र प्रभार वाले सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ) या सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) से नीचे के पद का न हो, किया जा सकता है।
- (5) (i) गाड़ी संचालन कार्य जिन स्टेशन कर्मचारियों को सौंपा गया है उनके याददाश्त में सहायता करने एवं लाइन की दशा का दृश्य संकेत देने हेतु सिगनल संचालन वाले केबिन एवं स्टेशन मास्टर कार्यालय में कमशः लीवर कॉलर तथा स्लाइड कॉलर प्रदान किये गये हैं। तथापि जहाँ पूर्णरूपेण या स्टार्टर सिगनलों के बीच विद्युत परिपथ लगा हो, स्टेशन मास्टरों/केबिनमैनो द्वारा इन उपकरणों के प्रयोग अनिवार्य नहीं हैं जब तक कि विद्युत परिपथ विफल नहीं हो जाता है।
- (ii) **लीवर कॉलर / स्लाइड कॉलर / स्टॉप प्लग का प्रयोग :-** किसी स्टेशन पर लीवर कॉलर का प्रयोग केबिनमैन/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा तथा स्लाइड कॉलर/स्टॉप प्लग का प्रयोग कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा निम्नलिखित स्थितियों में किया जाएगा—
 - (क) किसी रनिंग लाइन पर लोड स्टेबुल किया गया हो,
 - (ख) जब किसी रनिंग लाइन पर कोई गाड़ी दूसरी गाड़ी को प्राथमिकता देने या क्रॉसिंग हेतु बिलंबित हों,

- (ग) जब रनिंग लाइन इंजीनियरिंग या सिगनल विभाग द्वारा ब्लॉक किया गया हो,।
- (घ) जब कोई रनिंग लाइन किसी अन्य कारण से 15 मिनट से अधिक के लिये बाधित हो
- (ङ) (i) जब उपरोक्त क्लॉज(ख) में दर्शायी गयी परिस्थितियाँ उत्पन्न होती हैं, तो केबिनमैन / केबिन स. स्टे.मास्टर बाधित लाइन से संबद्ध काँटों / सिगनलों / लॉकबार संचालन करनेवाले लीवर पर लीवर कॉलर लगाने हेतु व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। उसी तरह स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर स्लाइड कॉलर/स्टॉप प्लग पैनल पर बाधित लाइन से संबंधित स्लाइड/छेद में लगाना सुनिश्चित करने हेतु उत्तरदायी है।
- (ii) उन स्टेशनों पर जहाँ सिगनल का संचालन स्टेशन प्लेटफॉर्म से, किन्तु केबिनमैन द्वारा नहीं होता है वहाँ कार्यरत स्टेशन मास्टर अवश्य सुनिश्चित करेगा कि सिगनल संचालन करनेवाले लीवर पर लीवर कॉलर लगा दिया गया है जैसा कि स.नि.5.19 (5) (ii) में आवश्यक है।
- (च) ज्योंहि बाधित लाइन साफ हो जाता है त्योंहि लीवर कॉलर एवं स्लाइड कॉलर लीवर/स्लाइड पर से हटा दिया जाना चाहिए और प्रयोग करनेवाले व्यक्ति के पास रख दिया जाना चाहिए।

जहाँ होम सिगनल एक से अधिक लाइनों हेतु लागू होता है वहाँ संबंधित काँटा लीवर पर सेफ्टी कालर लगाकर छोड़ दिया जाएगा।

जहाँ कहीं भी गाड़ी का लोड रनिंग लाइन पर स्टैबुल किया जाता है वहाँ स्टेशन मास्टर की डायरी तथा संबंधित गाड़ी सिगनल एवं लॉगबुक में उपयुक्त प्रविष्टि कर दी जाएगी।

लाइन के अवरुद्ध होने तथा साफ होने का रजिस्टर

तिथि	गाड़ी संख्या	अवरुद्ध करने का समय	लाइन संख्या	गाड़ी का भार	प्राइवेट नम्बर			हस्ताक्षर
					स्टेशन मास्टर	नियंत्रक	केबिन	

तिथि	गाड़ी संख्या	साफ होने का समय	लाइन संख्या	गाड़ी का भार	प्राइवेट नम्बर			हस्ताक्षर
					स्टेशन मास्टर	नियंत्रक	केबिन	

6. रनिंग लाइनों पर लदान एवं उतराई :-

कोई लूज वाहन या वाहनों को साधारणतः रनिंग लाइनों पर लदान एवं उतराई हेतु वाहन न रखे जाएँ। अपवादस्वरूप परिस्थितियों में रनिंग लाइनों पर लादे या उतारे जा सकते हैं, बशर्ते कि :-

- (i) स्टेशन मास्टर या यदि सेक्शन नियंत्रित हो तो नियंत्रक की पूर्व अनुमति प्राप्त कर ली गयी हो,

- (ii) वाहन स्टेशन कार्यालय के जितना निकट संभव हो उतना निकट स्थापित किया जाए ताकि कार्यरत स्टेशन मास्टर का सीधा पर्यवेक्षण हो,
- (iii) प्रत्येक वैगन के नीचे स्प्रेग लगाया जाय या जंजीर से बांधा जाए एवं सभी हैन्डब्रेक दृढ़तापूर्वक पिन डाउन कर दिये जाएँ,
- (iv) स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के पूर्व स्वयं संतुष्ट होगा कि किसी रनिंग लाइन का उल्लंघन करता कोई पैकेज छोड़ा नहीं गया है।

टिप्पणी :- उपरोक्त के अतिरिक्त सामान्य एवं सहायक नियम 3.38 का भी अनुपालन किया जाए।

5.20. उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना :- यदि उतार-चढ़ाव पर शंटिंग की जा रही है तो शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि :-

- (क) पर्याप्त संख्या में ब्रेक लगा दिए गए हैं, जहाँ आवश्यक है वहाँ गुट्टी रोक (स्प्रेग) लगा दिए गये हैं, जहाँ स्लिप साइडिंग कांटे या ट्रैप लगे हैं उन्हें संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, सेट कर दिया गया है और वाहनों को अनियंत्रित होने से रोकने के लिए, पूरी सावधानी बरती गई है, तथा
- (ख) लाइन के खड़ा ढलान वाले किसी भाग पर, जहाँ न तो पृथक्करण (आईसोलेटेड) है और न ही स्लिप साइडिंगों द्वारा रक्षण है, वहाँ पर उतार-चढ़ाव की ढलान के नीचे की ओर भी एक इंजन लगा दिया गया है।

नोट :- इस नियम के प्रयोजन के लिए खड़ी ढलान 260 में 1 या इससे तीव्र होगी, पर रोलर वेयरिंग से युक्त वाहनों के लिए 400 में 1 या इससे तीव्र ढलान को खड़ी ढलान माना जायेगा।

स.नि. 5.20 :

- (1) (i) उन स्टेशनों पर जो 500 में 1 से तीखा ढलानवाले भाग पर या के निकट हो, कोई हैन्ड शंटिंग यार्ड के उस छोर पर जहाँ ढलान गिरता हो, जब तक कि ऐसा करना यार्ड के दूसरे छोर पर संभव नहीं हो, कतई नहीं किया जाएगा।
- (ii) यदि गिरते ढलान पर हैन्ड शंटिंग करना नितान्त आवश्यक हो तो एक समय में केवल एक वाहन का संचालन किया जाएगा एवं इसका लुढ़कना रोकने हेतु उचित सुरक्षा अवश्य सुनिश्चित कर लिया जाएगा।
- (iii) किसी भी दिशा से किसी गाड़ी के पहुँचने हेतु जब लाइन क्लीयर दे दिया जाए तो कोई लूज या हैन्ड शंटिंग मेन लाइन या बिना अलगाव वाले लूप लाइन पर नहीं किया जाएगा।

5.21. लूज शंटिंग :- क्रेन, ऐसे वाहन जिनमें यात्री, कर्मकार, विस्फोटक, खतरनाक माल या पशु है या विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट किए जाने वाले किसी अन्य वाहन की न तो लूज शंटिंग की जाएगी और न ही ऐसे वाहनों के साथ कोई लूज शंटिंग की जाएगी।

स.नि. 5.21 :

- (क) लूज शंटिंग का अर्थ वाहन को इंजन द्वारा ठेला जाना है और आगे बढ़ने हेतु बिना इंजन जोड़े चलने की अनुमति दी जाती है। इसमें हम्प शंटिंग भी शामिल है। किसी भी वाहन का लूज शंटिंग तबतक नहीं किया

जाएगा जब तक कि उसमें प्रभावकारी हैन्डब्रेक नहीं लगा हो या जब तक कि कोई अन्य प्रभावकारी हैन्डब्रेक युक्त वाहन उसके साथ न जुड़ा हो। लूज शंटिंग किये जानेवाले वाहन के साथ एक व्यक्ति आवश्यकता पड़ने पर हैन्डब्रेक लगाने हेतु अवश्य रहना चाहिए।

- (ख) फ्लाई शंटिंग— फ्लाई शंटिंग दो वाहनों जो आपस में एक दूसरे से जुड़े नहीं हों, पर लागू होता है, जिसे इंजन द्वारा धक्का लगाने के बाद काँटा पर काँटा वाला द्वारा गतिशील अवस्था में अलग कर दिया जाता है और काँटा को तेजी से अलग अलग लाइनों पर भेजने हेतु वाहनों के बीच में ही रिवर्स कर दिया जाता है। सिवाय हम्पयार्ड में हम्प शंटिंग के, पूर्व मध्य रेल पर फ्लाई शंटिंग की मनाही है।
- (ग) यात्री भरे सवारी गाड़ी एवं यात्री या जानवर या विस्फोटक से लदे वाहन के विरुद्ध वाहनों की लूज शंटिंग करने की सख्ती से मनाही है।
- (घ) यात्रियों, विस्फोटक एवं खतरनाक वस्तुओं या जानवरों से लदे वाहनों एवं जिनमें हैन्डब्रेक नहीं लगे हों, की लूज शंटिंग की सख्त मनाही है। जब लूज शंटिंग की आवश्यकता हो तो प्रत्येक वाहन या वाहनों के समूह अवश्य अपने ब्रेक द्वारा नियंत्रित किये जाएँ और दूसरे वाहनों के विरुद्ध तेज गति से चलने नहीं दिया जाए। किसी भी परिस्थिति में लूज शंटिंग नहीं किया जाए जहाँ गिरती ढलान के कारण वाहनों के भाग जाने एवं मेनलाइन का उल्लंघन करने का खतरा हो।

5.22 वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना :— कोई भी रेल सेवक किसी भी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक वह वाहन सब परिचालित लाइनों से अलग नहीं है और, विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय जब तक उसके पहिए भली प्रकार जकड़ नहीं दिए गये हैं।

5.23. स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना :— स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि स्टेशन पर खड़े हुए वाहन विशेष अनुदेशों के अनुसार भली प्रकार बांध दिए गये हैं।

स.नि. 5.23 :— ट्रनों/लोडों को स्टेबुल करने तथा वाहनों/लोडों/ट्रेनों/लोकोमोटिव को स्टेशनों पर सुरक्षित करने साथ ही साथ ब्लॉक सेक्शन में असहाय हुए ट्रेनों को सुरक्षित करने हेतु ली जानेवाली सावधानियाँ :—

1. जब वाहनों/लोडों/ट्रेनों को स्टेशन पर स्टेबुल किया जाना है तब स्टेशन मास्टर/ट्राफिक स्टाफ का कर्तव्य :—
 - (क) सुनिश्चित करेंगे कि उनके स्टेशन पर पर्याप्त संख्या में स्प्रेग, वुडेन वेज, सेफ्टी चेन एवं पैडलॉक उपलब्ध है या
 - (ख) वाहनों/लोडों/ट्रेन के दोनों ओर के प्रत्येक छोर पर एक-एक चेन का प्रयोग कर बाँधा एवं तालाबंद किया गया है या
 - (ग) कम से कम चार स्प्रेग/वुडेन वेज का प्रयोग होगा, दोनों ओर के सबसे बाहरी जोड़े पहियों में प्रत्येक के नीचे दो या
 - (घ) दोनों ओर से कम से कम छह (6) वैगनों का हैन्ड ब्रेक पूर्ण रूप से अवश्य कसा जाएगा। कोचिंग वाहन स्टेबुल किए जाने के मामले में, एस एल आर में गार्ड हैन्ड ब्रेक को अवश्य लगा दिया जाएगा। हैन्ड ब्रेकों का संचालन आवश्यक रूप से स्टेशन कर्मचारी जैसे पोर्टर, शंटमैन या प्वाइंट्समैन द्वारा गार्ड एवं गार्ड की अनुपस्थिति में कार्यरत स.स्टे. मास्टर/स्टे.मास्टर/उप स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन प्रबंधक के व्यक्तिगत पर्यवेक्षण में किया जाएगा।

- (ड) स्थिर (स्टेबुल) किए गए वाहनों/ट्रेन एक साथ जुड़े होने चाहिए। यदि स्टेबुल किया गया लोड किसी कारण से अलग-अलग हों, तो प्रत्येक अलग भाग को सुरक्षित करने के उद्देश्य से अलग लोड माना जाएगा।
- (च) प्वाइंट अवश्य ही बाधित लाईन के विरुद्ध और डेड इंड या ट्रैप प्वाइंट (यदि उपलब्ध हो) के लिए बना रहना चाहिए तथा क्लैम्प लगाकर तालाबांद किया जाना चाहिए। स्कॉच ब्लॉक यदि उपलब्ध है, वाहनों को उनके भीतर रखा जाना चाहिए और स्कॉच ब्लॉक को लाईन के आर पार तालाबंद कर चाभी स्टेशन मास्टर के पास रखा गया है।
- (छ) सम्बंधित सिगनल एवं प्वाइंट बटनों/स्लाईडों/लीवरों इत्यादि पर स्टॉप कालरों को अवश्य लगाया जाना चाहिए।
- (ज) टी.एस.आर. एवं स्टेशन डायरी में लाल स्याही से टिप्पणी लिखी जानी चाहिए कि लाईन सं. बाधित है और लोड को सुरक्षित करने के लिए उपर बताई गई सारी सावधानियाँ ली जा चुकी है।
- (झ) किसी भी लोड/ट्रेन/लोको के स्टेबुल किए जाने पर, स्टेशन मास्टर द्वारा सेक्शन कंट्रोलर को प्राइवेट नं० के साथ अवश्य सूचित करना चाहिए कि लोड/ट्रेन/लोको को स्टेबुल करने एवं सुरक्षित करने संबंधी दी गई सारी सावधानियाँ ली जा चुकी हैं।
2. 400 में 1 से अधिक चढ़ाई रखने वाले ढलकॉव स्टेशन पर वाहनों/लोड/ट्रेन को स्थिर (स्टेबुल) करते समय ली जानेवाली अतिरिक्त सावधानियों को जो विशेष अनुमोदित निर्देश (सीआरएस के द्वारा) के तहत निर्धारित किया गया हो एवं सम्बंधित स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में उल्लिखित हो। इनका अनुपालन नियमनिष्ठ/ध्यानपूर्वक किया जाना चाहिए। इसके अलावा, विशेष अनुमोदित निर्देशों के अंतर्गत निर्धारित उन सारे सावधानियों के उपर निम्नलिखित सावधानियों का भी अनुपालन अवश्य किया जाना चाहिए।
- (क) वाहनों को अलग किए जाने से पूर्व, हैंड ब्रेक लगा देना चाहिए, गाड़ी को लुढ़कने से रोकने के लिए स्प्रेग/बुडेन वेज/स्किड का भी प्रयोग किया जाना चाहिए।
- (ख) जहाँ तक संभव हो, वाहनों/लोड/ट्रेन को ऐसे लाईन पर स्टेबुल किया जाना चाहिए जो अन्य लाईनों, विशेषकर परिचालित (रनिंग) लाईन से अलग हो।
3. केवल इंजन/इंजनों के शटडाउन रहने या स्टेबुल किए जाने या लोड/ट्रेन के साथ इंजन जुड़े रहने पर स्टेबुल करते समय लोको छोड़ने के पूर्व लोको पायलट/सहायक लोको पायलट का कर्तव्य :-
- (क) एस ए – 9 एवं ए – 9 दोनों ब्रेकों को लगाना ;
- (ख) हैंड ब्रेक एवं पार्किंग ब्रेक को लगाना ;
- (ग) लोको में दिये गये बुडेन वेजों से लाको को सुरक्षित करना ;

4. (क) लोको पायलट ड्यूटी पर तैनात रहते हुए लोको अनमैंड (मानवरहित) नहीं छोड़ेंगे। यदि उन्हें लोकोमोटिव अनमैंड छोड़ने की आवश्यकता है तो वह उपर के 3 (क), (ख) एवं (ग) को सुनिश्चित कर एवं स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर से लिखित प्राधिकार प्राप्त करने के पश्चात ही ऐसा करें।
 - (ख) स्टेशन/यार्ड छोड़ने के पूर्व, लोको पायलट एवं गार्ड को स्टेशन मास्टर के पास रखे गए रजिस्टर में संयुक्त रूप से दर्ज करना चाहिये कि लोड एवं लोको को जैसा कि उपर पैरा 1 के (क) से (झ) में निर्धारित है के अनुसार सुरक्षित किया गया है।
 5. जब दुर्घटना हो जाने, खराबी आ जाने, अवरोध या किन्हीं अन्य कारणों से गाड़ियां ब्लॉक खंड में रुक जाती हैं तो सहायक लोको पायलट/लोको पायलट और गार्ड द्वारा निम्नलिखित कारवाई की जानी चाहिए :—
 - (क) लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और गार्ड को जी एण्ड एसआर 6.03 के प्रावधानों के अनुसार गाड़ी की सुरक्षा करनी चाहिए;
 - (ख) लोको का ब्रेक (एस.ए.— 9, ए—9 और हैंड ब्रेक) और गाड़ी के दोनों छोरों पर कम से कम छः वैगनों का हैंड ब्रेक लगाकर गाड़ी की सुरक्षा करनी चाहिए। हैंड ब्रेक आगे के छोर पर सहायक लोको पायलट द्वारा और पीछे के छोर पर गार्ड द्वारा लगाया जाना चाहिए। यदि गाड़ी बिना किसी गार्ड के चल रही हो तो गार्ड का कार्य सहायक लोको पायलट के जिम्मे होगा। कोचिंग गाड़ी के मामले में, लोको पायलट द्वारा लोको का ब्रेक लगाए जाने के अलावा गार्ड को एस. एल. आर (SLR) का हैंड ब्रेक लगाना चाहिए।
 - (ग) यदि गाड़ी के खड़ा रहने के दौरान एमआर (MR) प्रेशर कम होना शुरू हो जाता है तो लोको पायलट को वैजेज (wedges) लगाकर रेल इंजन की सुरक्षा करनी है और कोचिंग गाड़ी के मामले में गार्ड को वैजेज (wedges) लगाकर अंतिम वाहन को सुरक्षित करना है।
 - (घ) स्टेशन कर्मचारी, गार्ड, लोको पायलट दल एवं सेक्शन कंट्रोलर को स्टेशनों/यार्डों/साईडिंग एवं ब्लॉक सेक्शनों के ढलान (Gradient) से अवगत होना चाहिए।
 - (ङ) जहाँ शंटिंग आवश्यक हो वहाँ निम्नलिखित अतिरिक्त सावधानियां लागू होंगी —
 - (i) एक रॉलर बीयरींग युक्त वाहन की भांटिंग के समय धक्का मारने की (इम्पैक्ट) गति अधिकतम 5 किलोमीटर प्र0 घ0 से अधिक नहीं होनी चाहिए।
 - (ii) एक साथ जोड़कर रॉलर बीयरींग युक्त वाहनों के समूह की शंटिंग करते समय धक्का मारने की (इम्पैक्ट) गति अधिकतम 2.5 किलोमीटर प्र0 घ0 से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- टिप्पणी :— यदि कोई लोड 24 घंटा या उससे अधिक स्टेशन पर या यार्ड में स्टैबुल किया जाता है तो नया ब्रेकशक्ति प्रमाण पत्र हेतु गाड़ी परीक्षक द्वारा दुबारा जाँच किया जाना चाहिए या गार्ड/लोको पायलट, एयरप्रेशर/वैक्यूम की निरन्तरता की जाँच इंजन से अंतिम वाहन तक करेंगे तथा सुनिश्चित करेंगे कि इसके आगे के संचलन हेतु पर्याप्त ब्रेक भाक्ति उपलब्ध है।

6. स्टेशनों पर, जहाँ लोड/ट्रेन स्टेबल किये जाते हैं ऐसे स्टेशनों पर, स्टेबलिंग रजिस्टर का रख-रखाव नीचे दिए गए फार्मेट में किया जाएगा –

स्टेबलिंग रजिस्टर

क्रम सं०	दिनांक	लाईन सं० (परिचालित/ अपरिचालित लाईन)	लोड का प्रकार	स्टेबलिंग समय	क्या कम से कम दो सेफ्टी चेन एवं ताले का प्रयोग किया गया है ।	क्या चक्के के सबसे बाहरी जोड़ा के नीचे दोनों छोरों पर कम से कम 4 स्प्रेग/लकड़ी के गुटखे का प्रयोग किया गया है ।	क्या लोको पायलट द्वारा इंजन के पहियों के नीचे लकड़ी का गुटखा/ स्प्रेग लगाया गया है ।	लेको पायलट का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9

क्या गार्ड के स्वयं के देख-रेख में दोनों किनारों से कम से कम 6 वैगनों में हैंड ब्रेक लगाया गया है ।	क्या गार्ड ने ब्रेकवान / एस एल आर में हैंड ब्रेक लगाया है ।	गार्ड का हस्ताक्षर	क्या अवरुद्ध लाईन/लाईनों को अलग करने के लिये काँटों को अवरुद्ध लाईनों के विरुद्ध सेट एवं तालाबंद है एवं स्कॉच ब्लॉक (जहाँ उपलब्ध हो)का प्रयोग किया गया है और चाभी स्टे इन मास्टर के पास रखा गया है
10	11	12	13

□□□

अध्याय-6

दुर्घटनाएँ और असाधारण घटनायें

6.01 दुर्घटना या अवरोध :-

- (1) जब स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात की रक्षा के लिए शीघ्रतम संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियाँ बरतेगा।
- (2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबन्ध करेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यथासंभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा।

स.नि. 6.01 : दुर्घटना नियमावली में दुर्घटनाओं के वर्गीकरण, रिपोर्ट करने तथा निस्तारन संबंधी विस्तृत निर्देश दिये गये हैं।

6.02 दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन :-

किसी लाइन या किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर अथवा संचार साधन फेल हो जाने पर या आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।

स.नि. 6.02 :

- (I) दोहरी लाइन खंड पर जब एक लाइन बाधित हो जाय तो इकहरी लाइन कार्यप्रणाली लागू करने के नियम एवं विनियम-

1. जब कभी किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने या रेलपथ या किसी दूसरी बाधा के कारण दोहरी लाइन के किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का परिवहन अस्थायी रूप में निम्नलिखित में से किसी एक विधि से हो सकता है
(क) विद्युत संचार यंत्रों द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त करके,
(ख) यदि प्रभावित लाइन के अधिक समय तक अनुपयोगी रहने की संभावना हो तो इकहरी लाइन ब्लॉकयंत्र और ब्लॉक सेक्शन को गलत दिशा में सीमांकित करने हेतु शंटिंग लिमिट बोर्ड की व्यवस्था की जाएगी।
2. जब दोहरी लाइन पर विद्युत संचार यंत्रों द्वारा अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करना वांछित हो तो प्रभावित सेक्शन के एक छोर के स्टेशन मास्टर को लिखित विश्वसनीय सूचना प्राप्त होने पर कि एक लाइन साफ है, उस लाइन पर सेक्शन नियंत्रक तथा सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से विचार विमर्श कर अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली चालू करने की कार्यवाही करेगा।
3. यदि यह आशंका हो कि जिस लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू किया जाना है वह लाइन भी क्षतिग्रस्त है या उसका उल्लंघन किया हुआ है तो अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली तब तक लागू नहीं किया जाएगा जब तक कि इंजीनियरिंग विभाग का एक उत्तरदायी कर्मचारी, जिसका पदक्रम किसी निरीक्षक से नीचे नहीं होगा, ने उस खंड का निरीक्षण कर लिया हो एवं प्रमाणित करे कि रास्ता गाड़ी परिचालन हेतु सुरक्षित है।

4. इकहरी लाइन कार्यप्रणाली बाधा के दोनों ओर के 'अप' तथा 'डाउन' लाइन के बीच क्रॉस ओवर वाले निकटतम स्टेशनों के बीच लागू किया जाएगा। यदि उपरोक्त दोनों स्टेशनों के बीच कोई इंटरमीडियट ब्लॉक पोस्ट हो तो उसे बंद माना जाएगा और संपूर्ण अवधि में ऐसे ब्लॉक हट के ब्लॉक यंत्र के कम्प्यूटेटर को 'ट्रेन ऑन लाइन' पोजीशन में ताला बंद कर दिया जायेगा जबतक कि इकहरी लाइन कार्यप्रणाली चालू रहेगा। जहाँ संभव हो वहाँ स्टेशन मास्टर की चाभी से भी कम्प्यूटेटर को उस स्थिति में तालाबंद कर दिया जाएगा। जहाँ यह संभव नहीं है कम्प्यूटेटर को 'ट्रेन ऑन लाइन' पोजीशन में तालाबंद किया जाय, जैसे कि डायडो इंस्ट्रुमेंट में, उस स्थिति में ब्लॉक यंत्र को प्रयोग से बाहर कर दिया जाएगा और ब्लॉक यंत्र के हैंडिल पर कॉशन इंडिकेटर लटका दिया जाएगा। संपूर्ण अवधि में ऐसे ब्लॉकहट के सिगनल 'ऑन' स्थिति में रखे जायेंगे एवं इन्हें लोको पायलट द्वारा निकटवर्ती चालू ब्लॉक स्टेशन के कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित फार्म पर जारी लिखित प्राधिकार पर पार किया जायेगा।
5. सभी गाड़ियाँ इकहरी लाइन पर उपयोग में आनेवाले विद्युत संचार यंत्रों के लिये दिये गये नियमों के अनुसार चलायी जाएगी तथा लाइन क्लियर ब्लॉक यंत्र से संबद्ध टेलीफोन या कन्ट्रोल फोन या वी. एच.एफ. सेट द्वारा प्राप्त किया जायेगा।
6. सेक्शन के उस भाग पर जहाँ इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू की गयी है, के सभी स्टेशनों पर अवरुद्ध या अवरोध रहित दोनों लाइनों से संबंधित ब्लॉक यंत्रों के कम्प्यूटेटर जबतक 'ट्रेन ऑन लाइन' स्थिति में रखा जाएगा जबतक कि इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू रहे। जहाँ कहीं संभव हो स्टेशन मास्टर की चाभी से भी कम्प्यूटेटर को ताला बंद किया जाएगा। जहाँ यह संभव नहीं है कम्प्यूटेटर को 'ट्रेन ऑन लाइन' पोजीशन में तालाबंद किया जाय, जैसे कि डायडो इंस्ट्रुमेंट में, उस स्थिति में ब्लॉक यंत्र को प्रयोग से बाहर कर दिया जाएगा और ब्लॉक यंत्र के हैंडिल पर कॉशन इंडिकेटर लटका दिया जाएगा। यदि गाड़ी गलत लाइन पर चल रही हो तो स्टेशन पर सभी स्थावर सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में रखा जाएगा।
7. यह निश्चय कर लेने के बाद कि कोई एक लाइन यातायात हेतु साफ है, इकहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू करने हेतु प्रस्तावित करने वाले स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर के स्टेशन मास्टर को एक मेसेज जारी करेगा जिसमें नीचे लिखी सूचनायें होंगी—
 - (क) इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करने का कारण,
 - (ख) किस लाइन से इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करना प्रस्तावित है,
 - (ग) कथित लाइन के साफ होने की सूचना का माध्यम,
 - (घ) अवरोध का स्थान,
 - (ङ) लाइन पर गतिप्रतिबंध, यदि कोई हो,
 - (च) मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम, यदि कोई हो, जो बंद रहेंगे,
 - (छ) आश्वासन कि ट्रेप काँटा, यदि कोई हो, को स्पाइक कर दिया गया है और उसमें क्लैम्प एवं ताला लगा दिया गया है,
 - (ज) आश्वासन कि यदि गाड़ी सही लाइन पर चल रही है तो अंतिम रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में रखा जाएगा। गाड़ी के गलत लाइन पर चलने की स्थिति में सभी स्थावर सिगनल 'ऑन' स्थिति में रखे जायेंगे, और
 - (झ) मेसेज जारी करने वाले ब्लॉक स्टेशन पर/से पहुँचने एवं छूटने वाली अंतिम गाड़ी की संख्या तथा समय।

8. स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित अभिस्वीकृति प्राप्त होने पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू की जा सकती है। लाइन क्लियर ब्लॉक यंत्र से जुड़े फोन या कंट्रोल फोन या वी.एच.एफ. सेट के माध्यम से प्राप्त किया जा सकता है और गाड़ियाँ पेपर लाइन क्लियर टिकट पर चलेंगी। तथापि आवक एवं जावक दोनों लाइन क्लियर इक्वायरी मेसेज निर्धारित प्रारूप टी/ए 1425 पर आदान प्रदान किया जाएगा और उसके बाद लाइन क्लियर टिकट टी/डी 602 के निर्धारित भाग पर तैयार किया जाएगा एवं संबंधित टी/डी 1425 या टी/सी 1425 को निरस्त कर दिया जाएगा।
9. प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली हेतु प्राधिकार टी/डी 602 पर यह लिखकर दिया जाएगा :—
 - (i) वह लाइन जिस पर गाड़ी अथवा लाइट इंजन को चलना है,
 - (ii) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध अवस्थित है,
 - (iii) कोई गति प्रतिबंध जो रेलपथ या निर्माण कर्मचारी द्वारा लगाया गया हो,
 - (iv) संबंधित लाइन पर यदि कोई ट्रैप काँटा हो तो उसे स्पाइक या क्लैम्प करने का आश्वासन,
 - (v) अंतिम रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार। यदि स्टार्टर सिगनल अंतिम रोक सिगनल हो तो लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त इस सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल भी उसे दिखाया जाएगा।
10. गाड़ी जिस लाइन पर चलेगी, इसका विशेष उल्लेख करते हुए पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिया जानेवाला टी/डी 602 के सतर्कता आदेश वाले भाग में यह भी लिखा जाएगा कि रास्ता के सभी फाटकवाले तथा गैंगमैन को अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू होने की सूचना देगा। यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद की दूसरी गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भी दी जाएगी।
11. अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली में चलनेवाली पहली गाड़ी की गति 25 कि.मी.प्र.घं. प्रतिबंधित किया जाएगा। बाद की गाड़ियाँ रेलपथ या निर्माण के कर्मचारियों द्वारा लागू गति प्रतिबंधों का पालन करते हुये निर्धारित गति से चल सकती हैं।
12. यदि कोई गाड़ी दुर्घटना या विफलता या अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से स्टेशनों के बीच रुक जाती है और लोको पायलट पाता है कि वह आगे नहीं बढ़ सकता है तो गाड़ी को नियम 6.03 के अनुरूप सुरक्षित किया जाएगा।
13. सही लाइन पर गाड़ी चलने की स्थिति में :—
 - (क) प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल पैरा 9 (v) में उद्धृत निर्धारित फार्म पर स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर ऑन स्थिति में पार करेगा। यदि स्टार्टर सिगनल अंतिम रोक सिगनल हो तो लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त इस सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल भी उसे दिखाया जाएगा।
 - (ख) प्रभावित सेक्शन के आगे के स्टेशन का आगमन रोक सिगनल, यदि कोई हो, को 'ऑफ' किया जा सकता है।
14. गाड़ी के गलत लाइन पर चलने की स्थिति में :—
 - (क) स्टेशन से बाहर गाड़ी जिन काँटों पर से गाड़ी गुजरेगी उन सभी फेसिंग काँटे सेट एवं तालाबंद करने तथा ट्रेलिंग काँटा सेट करने के बाद जारी फार्म टी-511 के प्राधिकार पर पायलट किया जायेगा।

- (ख) उचित प्रस्थान प्राधिकार पर गलत लाइन पर चलते समय लोको पायलट को गाड़ी के इंजन का फ्लैशर लाइट का स्वीच ऑन कर देना चाहिए। यदि गलत लाइन पर गाड़ी के इंजन का फ्लैशर लाइट का स्वीच 'ऑन' किये बिना चलना स्टेशन कर्मचारी, फाटकवाला और गैंगमैन द्वारा देखा जाता है तो वे गाड़ी को तत्काल रोक देंगे।
- (ग) अगला स्टेशन पहुँचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल के या गलत लाइन के (जिस पर वह चल रहा है) अंतिम रोक सिगनल, दोनों में जो पहले मिले, के सामने रोकेंगे।
- (घ) अगला स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी रेल कर्मचारी सिगनल (जो गाड़ी के सामने सबसे पहले पड़ता हो) के नीचे प्रतिनियुक्त करेगा, जो खतरा का हाथ सिगनल दिखाकर गाड़ी को खड़ा करेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी जैसा कि स.नि. 5.10 में उद्धृत है, हस्तलिखित प्राधिकार पर गाड़ी को स्टेशन में पायलट करेगा।
- (ङ) यदि लोको पायलट पाता है कि कोई वर्दीधारी रेल कर्मचारी गाड़ी को स्टेशन में पायलट करने हेतु सिगनल के नीचे प्रतिनियुक्त नहीं किया गया है तो नियम 4.44 (i) का अनुपालन किया जायगा।
15. अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू रहते समय फेसिंग दिशा में सभी क्रॉस ओवर प्वाइंट्स, जिन पर गाड़ी गुजरेंगी, पर क्लैम्प और ताला लगा दिया जाएगा।
16. सामान्य कार्यप्रणाली का पुनः आरम्भ करना :-
- (क) इंजीनियरिंग विभाग के उत्तरदायी कर्मचारी द्वारा लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त करने के बाद कि बाधित लाइन गाड़ियों के गुजरने हेतु साफ एवं सुरक्षित है, प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के साथ स्टेशन मास्टर अन्य स्टेशन या स्टेशनों को, जैसी स्थिति हो, मेसेज जारी करेगा और सेक्शन नियंत्रक से संपर्क कर निर्णय लेगा कि किस गाड़ी के गुजरने के बाद सामान्य कार्य प्रणाली चालू करना है।
- (ख) जब दोहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू हो जाएगा तब ब्लॉकयंत्र तथा इंटरमीडियट ब्लॉक हट सहित, सभी स्थावर सिगनल जिन्हें बंद मान लिया गया था, को तत्काल चालू कर दिया जायेगा। संबंधित सभी स्टेशनों के ट्रेन सिगनल रजिस्टर में दोहरी लाइन कार्य प्रणाली स्थगित होने का समय, इकहरी लाइन कार्य प्रणाली प्रारंभ करने का समय तथा सामान्य कार्य प्रणाली प्रारंभ करने के समय की प्रविष्टि की जायेगी। सामान्य कार्य प्रणाली प्रारंभ करने के बाद सेक्शन में प्रवेश करनेवाली प्रथम गाड़ी का लोको पायलट रास्ते में पड़नेवाले सभी फाटक वाला एवं गैंगमैन को सामान्य कार्यप्रणाली चालू होने की सूचना देगा।
17. अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली संबंधी सभी अभिलेख स्टेशन पर रख लिये जायेंगे और सेक्शन के यातायात निरीक्षक उसकी जाँच पड़ताल अवश्य करेंगे तथा अपना रिपोर्ट सामान्य कार्य प्रणाली लागू होने के सात दिनों के भीतर मंडल रेल प्रबंधक को सौंपेंगे।

स.नि. 6.02 :

(II) पूर्ण संचार भंग की दशा में दोहरी लाइन खंड पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करने के नियम एवं विनियम :-

इकहरी लाइन पर पूर्ण संचार भंग की अवधि में गाड़ी परिचालन संबंधी निर्धारित नियम एवं विनियम के अतिरिक्त निम्नलिखित नियम कर्मचारियों द्वारा अवश्य पालन किया जाएगा :-

1. जब कभी किसी गाड़ी की दुर्घटना अथवा रेलपथ या अन्य किसी अवरोध के कारण संचार साधनों के पूर्णतः भंग होने के दौरान दोहरी लाइन खंड पर एक लाइन का उपयोग न हो सके तो इकहरी लाइन कार्य प्रणाली केवल तभी लागू की जायेगी जब अभियांत्रिक विभाग का कोई उत्तरदायी कर्मचारी, जो पदक्रम में सेक्शन इंजीनियर/ जूनियर इंजीनियर (रेलपथ) से नीचे का नहीं होगा, द्वारा प्रमाणित कर दिया हो, कि दूसरी लाइन जिस पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली चालू करना है, वह गाड़ी संचालन हेतु साफ और सुरक्षित है। ऐसा प्रमाण पत्र अभियांत्रिक विभाग का कर्मचारी केवल उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा जो स्टेशन प्रभावित सेक्शन के उस छोर पर हो जिसके लिये बिना अवरोध वाला लाइन गाड़ी प्रस्थान हेतु सही लाइन होगा। इस प्रमाण पत्र की प्राप्ति के बाद स्टेशन मास्टर संचार व्यवस्था स्थापित करने हेतु निर्धारित नियमों का पालन करेगा।
2. लाईट इंजन समेत गाड़ियों के लाको पायलटों को सतर्कता आदेश फार्म टी/बी.602 या टी/डी. 602 के निर्धारित भाग में दिया जाएगा जिस पर साफ-साफ लिखा होगा :-
 - (क) वह लाइन जिस पर गाड़ी को चलना है;
 - (ख) किलोमीटर जहाँ अवरोध स्थित है;
 - (ग) कोई गति प्रतिबंध जो रेलपथ एवं कार्य कर्मचारियों द्वारा लगाया गया हो;
 - (घ) संबंधित लाइन पर यदि कोई ट्रैप काँटा हो तो उसे स्पाइक और क्लैम्प करने का आश्वासन,
3. अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू रहते समय फेसिंग दिशा में सभी क्रॉस ओवर काँटों पर, जिन पर गाड़ी गुजरेगी, क्लैम्प और ताला लगा दिया जायेगा।
4. सही लाइन पर गाड़ी चलने की स्थिति में :-
 - (क) प्रभावित सेक्शन के पिछले स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल निर्धारित फार्म पर स्टेशन मास्टर द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर 'ऑन' स्थिति में पार किया जा सकता है। यदि स्टार्टर सिगनल अंतिम रोक सिगनल हो तो लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त इस सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल भी दिखाया जाएगा।
 - (ख) प्रभावित सेक्शन के आगे के स्टेशन का आगमन रोक सिगनल, यदि कोई हो, को 'ऑफ' किया जा सकता है।
5. गाड़ी के गलत लाइन पर चलने की स्थिति में :-
 - (क) स्टेशन से बाहर, गाड़ी जिन काँटों पर से गुजरेगी उन सभी फेसिंग काँटे सेट एवं ताला बंद करने तथा ट्रेलिंग काँटा सेट करने के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी फार्म टी-511 के प्राधिकार पर पायलट किया जाएगा। उचित प्रस्थान प्राधिकार पर गलत लाइन पर चलते समय लोको पायलट को गाड़ी के इंजन का फ्लैशर लाइट का स्वीच ऑन कर देना चाहिए। यदि गलत लाइन पर गाड़ी के इंजन का फ्लैशर लाइट का स्वीच ऑन किये बिना चलना, स्टेशन कर्मचारी, फाटक वाला और गैंगमैन द्वारा देखा जाता है तो वे गाड़ी को तत्काल रोक देंगे।

- (ख) अगले स्टेशन पहुँचने पर लोको पायलट अपनी गाड़ी सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन (जिस पर वह चल रहा है) के अंतिम रोक सिगनल, दोनों में जो पहले मिले, के सामने रोकेंगा।
- (ग) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक वर्दीधारी रेल कर्मचारी सिगनल (जो गाड़ी के सामने सबसे पहले पड़ता हो) के नीचे प्रतिनियुक्त करेगा, जो खतरा का हाथ सिगनल दिखाकर गाड़ी को खड़ा करेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा जारी जैसा कि स.नि 5.10 में उद्धृत है, हस्तलिखित प्राधिकार पर स्टेशन में पायलट करेगा।
6. निर्धारित फार्म टी/सी 602 पर बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार के साथ भेजे गये प्रथम इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के प्रभारी व्यक्ति का उत्तरदायित्व होगा कि वह मार्ग के सभी फाटक वाला एवं गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन कार्यप्रणाली लागू होने की तथा कौन सी लाइन से गाड़ियों का चलना प्रस्तावित है, की सूचना दे। यदि आवश्यक हो तो यह सूचना बाद की दूसरी गाड़ी के लोको पायलट द्वारा भी दी जायेगी।
7. सामान्य कार्यप्रणाली का पुनः आरम्भ करना:—
- (क) यदि इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू करने के बाद संचार व्यवस्था प्रभावित दो स्टेशनों के मध्य पुनः स्थापित हो जाती है तो गाड़ियाँ तब तक विशेष नियमों के अनुरूप चलती रहेंगी जबतक कि प्रक्रिया को निरस्त करने हेतु इन नियमों के अधीन वर्णित निर्देशों के अनुरूप कार्यवाही कर नहीं ली जाती है। तत्पश्चात दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन कार्य प्रणाली लागू रहने की अवधि में यातायात संचलन हेतु जारी अनुदेशों के अनुसार गाड़ियाँ चलेगी।
- (ख) तथापि, संचार व्यवस्था की पुनःस्थापना के पहले यदि दूसरी लाइन यातायात संचलन हेतु मुक्त कर दी जाती है तो गाड़ियों का संचालन पूर्ण संचार भंग की अवधि में दोहरी लाइन खंड पर गाड़ी परिचालन हेतु जारी अनुदेशों के अनुरूप गाड़ियाँ चलायी जायेगी।

स.नि. 6.02 :

(III) पूर्ण संचार भंग के दौरान दोहरी लाइन खंड पर गाड़ी परिचालन हेतु नियम एवं विनियम :—

1. दोहरी लाइन खंड पर दो स्टेशनों के बीच पूर्ण संचार भंग की स्थिति हो जाय अर्थात् जब प्राथमिकता क्रम से दिये गये निम्नलिखित साधनों में किसी एक द्वारा लाइन क्लियर नहीं प्राप्त किया जा सके, जैसे:—
 - (i) ब्लॉक यंत्र, ट्रैकसर्किट या एक्सल काउन्टर;
 - (ii) ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन;
 - (iii) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन से जुड़े स्थिर फोन, जहाँ उपलब्ध हैं;
 - (iv) स्थावर टेलिफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन एवं बी.एस.एन.एल. फोन;
 - (v) कंट्रोल टेलीफोन
 - (vi) वी.एच.एफ. सेट

- नोट :-** (क) पूर्वगामी तीन गाड़ियों को लाइन क्लीयर के लिए दिए गए प्राइवेट नम्बरों की क्रॉस चेकिंग कर के ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की पहचान का पता लगाने की प्रणाली का लागू रहना जारी रहेगा।
- (ख) बी.एस.एन.एल./एम.टी.एन.एल. टेलीफोन यदि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अलग से उपलब्ध नहीं कराए गए हैं तो उसके कार्यालय में उसका विस्तार (एक्सटेंशन) होना चाहिए ताकि वह अपनी सीट पर बैठे-बैठे दूसरे छोड़ पर अपने सहयोगी को सूचनाएँ संसूचित करने में समर्थ हो सके और इसका रिकॉर्ड निर्धारित फार्मों तथा गाड़ी सिगनल रजिस्टर में रखा जाना चाहिए।
- (ग) रेलवे ऑटो फोन और / या बी.एस.एन.एल. / एम.टी.एन.एल. टेलीफोन उपकरणों में कॉलर आइ.जी., जहाँ कहीं व्यावहारिक हो, की सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए ताकि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर दूसरे छोड़ से बात करने वाले स्टेशन मास्टर की पहचान कर सके।
- (घ) गाड़ियों के लाइन क्लियर प्राप्त करने / प्रदान करने के उद्देश्य से जहाँ कहीं संचार माध्यम शब्द का उल्लेख इस पुस्तक में किया गया है, पूर्ण ब्लॉक पद्धति के अधिन उपरोक्त उल्लिखित संशोधित सूची में क्रम संख्या (i) से (vi) लागू होगा।

गाड़ी संचालन हेतु निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जाएगी:-

- अगले ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी के प्रवेश की अनुमति देने के पूर्व, इसे रोका जायेगा तथा गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट को कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थिति की सूचना दी जाएगी।
- दोहरी लाइन खंड पर पूर्ण संचार भंग की स्थिति में स्टेशन मास्टर गाड़ी संचालन हेतु प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को एक प्राधिकार निर्धारित फार्म टी/सी 602 पर देगा जिसमें निम्नलिखित शामिल होगा:-
 - बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार;
 - सतर्कता आदेश द्वारा सीधी लाइन पर 25 कि.मी.प्र.घं. तथा लाइन के उस भाग पर जहाँ आगे का दृश्य मोड़, अवरोध, वर्षा, कुहासा, या अन्य किसी कारण से साफ नहीं हो, पहुँचते या पार करते समय 10 कि.मी.प्र.घं. का गति प्रतिबंध लागू किया जायेगा।
 - अंतिम रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- जब लोको पायलट लाइन के उस भाग के निकट पहुँच रहा हो या उस पर से गुजर रहा हो जिस पर आगे की दृश्यता साफ नहीं है, एक रेल कर्मचारी हाथ सिगनल के साथ गाड़ी के अग्रिम संचालन को रास्ता दिखाते हुए आगे-आगे चलेगा। आगे की ओर गहरी निगाह रखनी चाहिए और इंजन की सीटी लगातार बजाना चाहिए।
- किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जबतक कि प्रस्थान करने वाली गाड़ी एवं पहले प्रस्थान कर चुकी गाड़ी के बीच 30 मिनट का साफ साफ अंतराल नहीं हो।
- अंतिम रोक सिगनल को छोड़कर अन्य स्थावर सिगनल गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान हेतु 'ऑफ' किये जा सकते हैं। प्रथम रोक सिगनल तभी 'ऑफ' किया जाएगा जब गाड़ी उसके बाहर खड़ी हो गयी हो।
- किसी सुरंग में प्रवेश करने के पूर्व यह सुनिश्चित कर लिया जाएगा कि वह साफ है। यदि इस बिन्दु पर कोई शंका हो तो एक रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल एवं पटाखा के साथ गाड़ी को पायलट किया जाएगा।

8. गार्ड पीछे की ओर चौकस निगाह रखेगा और किसी गाड़ी के पीछे से आने से रोकने हेतु खतरा का सिगनल दिखाने एवं गाड़ी की सुरक्षा करने के लिये तैयार रहेगा, यदि आवश्यक हो।
9. जब गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में खड़ी हो जाती है तो गार्ड तत्काल पीछे की ओर खतरा का हाथ सिगनल दिखायगा और जाँच लेगा कि टेल बोर्ड या टेल लाइट सही प्रकार से दिखाई पड़ रहा है। वह टेल लैम्प के फ्लैशर लाइट का स्वीच भी ऑन कर लेगा, दिन होने की भी स्थिति में। यदि ठहराव किसी दुर्घटना, विफलता, अवरोध या अन्य अपरिहार्य कारणों से हो और गाड़ी आगे बढ़ने की स्थिति में नहीं हो तो लोको पायलट निर्धारित कोड में इंजन सीटी गार्ड को तथ्य की जानकारी देने हेतु बजायेगा जिसके बाद गार्ड गाड़ी की सुरक्षा हेतु पीछे की ओर गेज का विचार किये बिना गाड़ी से 250 मीटर पर एक पटाखा और गाड़ी से 500 मीटर की दूरी पर 10-10 मीटर अलग दो पटाखा लगायेगा। जब गाड़ी सिगनल के बाहर खड़ी हो जाती है और यदि बिलम्बन 10 मिनट या उससे अधिक हो या होने की संभावना हो तो उसी तरह गाड़ी की सुरक्षा की जायेगी। गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी की सुरक्षा का कार्य लोको पायलट करेगा।
10. कोई गाड़ी पीछे की ओर नहीं ले जायेगा। असाधारण परिस्थितियों में यदि गाड़ी को पीछे बैक करना अपरिहार्य हो तो गाड़ी की सुरक्षा जिस स्थान तक गाड़ी को बैक करना हो उस स्थान के पीछे की ओर से 250 मीटर पर एक पटाखा और 500 मीटर की दूरी पर 10-10 मीटर अलग दो पटाखा लगाकर रक्षा करने के बाद ही किया जायेगा।
11. किसी सुरंग में घुसने के पूर्व हेड लाइट, साइड एवं टेल लाइट और अन्य लाइट (जहाँ प्रदत्त हों) भी जला दिया जायेगा।
12. जब अगला स्टेशन पहुँच रहा हो तो लोको पायलट प्रथम रोक सिगनल के बाहर गाड़ी अवश्य खड़ा करेगा और लगातार इंजन की सीटी बजाएगा (या विशेष अनुदेशों द्वारा कोई अन्य कोड निर्धारित किया गया हो)। यदि स्टेशन से कोई 10 मिनट के भीतर नहीं आता है तो गाड़ी की सुरक्षा उपरोक्त पारा-9 के अनुरूप किया जाएगा और इसके बाद तत्काल लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को, स्टेशन या केबिन पर स्टेशन मास्टर या केबिनमैन को सूचित करने हेतु कि गाड़ी सिगनल पर स्टेशन में अपने प्रवेश हेतु प्रतीक्षा कर रही है, शीघ्र भेजेगा। सहायक लोको पायलट की अनुपस्थिति में गार्ड गाड़ी की सुरक्षा करने के बाद यह सूचना देगा।
13. सभी गाड़ियों का लोको पायलट बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सौंपेगा। इन्हें स्टेशन मास्टर द्वारा सेक्शन के यातायात निरीक्षक द्वारा निरीक्षण हेतु सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जायेगा, जो गाड़ी के कार्यप्रणाली संबंधी एक रिपोर्ट तैयार करेंगे और अपनी रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक के पास संचार माध्यम स्थापित होने के सात दिनों के भीतर अग्रसारित करेंगे।
14. पूर्ण संचार भंग की अवधि में बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर ब्लॉक सेक्शन में चलाये गये सभी गाड़ियों के अभिलेख संबंधित दोनों स्टेशनों के ट्रेन सिगनल रजिस्टर पर इन्दराज किये जायेंगे।
15. गाड़ियाँ इस पद्धति से तब तक चलती रहेंगी जब तक कि नियम 1. में वर्णित संचार माध्यमों में से कोई एक पुनः कार्य करना प्रारंभ नहीं करे।

- (iii) एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन से जुड़े स्थिर फोन, जहाँ उपलब्ध हैं;
- (iv) स्थावर टेलिफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन एवं बी.एस.एन.एल. फोन;
- (v) कन्ट्रोल टेलीफोन
- (vi) वी.एच.एफ. सेट

ब्लॉक स्टेशनों के मध्य गाड़ी संचालन हेतु नीचे के पैराग्राफ में दिये गये अनुदेशों का अनुपालन किया जाएगा :—

टिप्पणी :— संचार साधनों के पूर्णतः बाधित होने के दौरान जब कभी किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने या रेल पथ या किसी अन्य बाधा के कारण दोहरी लाइन खण्ड की किसी एक लाइन का प्रयोग न हो सके अथवा जब कभी दोहरी लाइन खण्ड पर इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान संचार साधन पूर्णतः बाधित हो तो भी इन अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

2. स्टेशन मास्टर, जिसे प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से कोई गाड़ी भेजनी हो, कोई इंजन अथवा स्वचालित वाहन अथवा अधिमानता के क्रम से नीचे दिये गये किसी अन्य वाहन को प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर भेजकर ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ संबंध स्थापित कर संचार साधन चालू करेगा।

- (i) लाइट इंजन;
- (ii) गाड़ी इंजन, कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देश पर लोको पायलट द्वारा गाड़ी से काटने के बाद
- (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को छोड़कर कोई अन्य स्टेशन मास्टर या कोई गार्ड के साथ मोटर ट्रॉली/टावरवैगन;
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर को छोड़कर कोई अन्य स्टेशन मास्टर या कोई गार्ड के साथ ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली य
- (v) डीजल कार/रेलमोटर कार/ई.एम.यू. रेक, यह सुनिश्चित करने के बाद कि सभी यात्री उतर गये हैं।

3. लाइट इंजन/गाड़ी इंजन/मोटर ट्रॉली/टावर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई.एम.यू.रेक संचार साधन चालू करने हेतु प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में भेजने से पूर्व, ऐसा करने हेतु लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा उस परिस्थिति जिसमें एवं जिस उद्देश्य से भेजा जा रहा है, की सूचना दी जायेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं संतुष्ट होगा कि संचार साधन चालू करने हेतु भेजे जानेवाले लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था के पूर्णतः भंग होने की स्थिति में गाड़ी संचालन के नियमों को पूरी तरह समझ लिया है। यदि संचार साधन चालू करने हेतु भेजे जानेवाले लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था के पूर्णतः भंग होने की स्थिति में गाड़ी संचालन के नियमों की पूरी जानकारी नहीं है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर ऐसे कर्मचारियों को नियमों की व्याख्या कर समझायेगा। उस परिस्थिति जिसमें एवं जिस उद्देश्य से भेजा जा रहा है तथा इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था के पूर्णतः भंग होने की स्थिति में गाड़ी संचालन के नियमों को पूरी तरह समझने के बदले में कार्यरत स्टेशन मास्टर, लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर से इकहरी लाइन पर पूर्ण संचार भंग की स्थिति में संचार माध्यम स्थापित करनेवाले प्राधिकार पर प्राप्ति स्वीकृति के रूप में हस्ताक्षर लेगा।

4.1 लाइट इंजन/गाड़ी इंजन /मोटर ट्रॉली /टावर वैगन /ट्रॉली /साइकिल ट्रॉली /मोपेड ट्रॉली /डीजल कार /रेल मोटरकार /इ.एम.यू. रेक को भेजने से पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर संचार साधन चालू करने जानेवाले लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी-बी. 602 पर इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार साधनों की पूर्ण विफलता के समय संचार साधन चालू करने हेतु प्राधिकार सौंपेगा जिसमें निम्नलिखित का समावेश होगा:-

- (i) बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार;
- (ii) सतर्कता आदेश जिसमें उस गति का उल्लेख होगा जिस गति सीमा तक इंजन या स्वनोदित वाहन या पारा 2. में वर्णित अन्य वाहन प्रभावित खंड में चलेंगे;
- (iii) स्टेशन पर यदि अंतिम रोक सिगनल हो तो अंतिम रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने हेतु प्राधिकार;
- (iv) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर के स्टेशन मास्टर को संबोधित उसके स्टेशन को भेजे जानेवाले प्रतीक्षारत गाड़ी को भेजने हेतु लाइन क्लियर माँगते हुये एक लाइन क्लियर इन्क्वायरी मेसेज;
- (v) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोरपर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संबोधित सशर्त लाइन क्लियर मेसेज जिसमें अनुमति दी गयी हो कि:-
 - (क) लाइट इंजन/गाड़ी का इंजन को अकेले या उसके स्टेशन पर प्रस्थान हेतु प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर या दूसरे इंजन के साथ जोड़कर वापस करने हेतु; या
 - (ख) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटरकार/इ.एम.यू. रेक को स्वयं चलकर लौटने हेतु; या
 - (ग) मोटर ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली /मोपेड ट्रॉली को स्वयं चलकर या उसके स्टेशन पर प्रस्थान हेतु प्रतीक्षारत गाड़ी में लादकर लौटने हेतु।

4.2 प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से होकर भेजी जानेवाली गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर माँगने हेतु लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश और यथा प्रकरण इंजनों अथवा स्वनोदित वाहनों अथवा (पैरा 2 में) निर्दिष्ट अन्य वाहनों की वापसी यात्रा हेतु कंडीशनल लाइन क्लियर संदेश निर्धारित फार्म टी/ई 602 टी/एफ 602 पर लिखे जायेंगे और संचार माध्यम चालू करने हेतु लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर के द्वारा भेजे जायेंगे तथा इन संदेशों को लाइन क्लियर पुस्तकों में भी दर्ज किया जायेगा।

(i) लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश निम्नलिखित प्रकार से लिखा जायेगा:-

मेसेज संख्या..... , *..... की वापसी पर क्या लाइन साफ रहेगा और प्रस्थान हेतु प्रतीक्षारत गाड़ी संख्या.....के लिये लाइन साफ रखा जाएगा।

* इंजन का विवरण, चाहे लाइट या गाड़ी में अथवा दूसरे इंजन में जुड़कर वापस आ रहा हो / टावर वैगन/ डीजल कार/रेल मोटर कार /इ.एम.यू.रेक/मोटर ट्रॉली या ट्रॉली या साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली स्वयं चल रहा हो या ट्रेन में लदा हो , जो लागू हो, संदेश तैयार करते समय ठीक ठीक भरे जायेंगे।

- (ii) पैरा 2 में संदर्भित इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन जो लागू हो के वापसी यात्रा हेतु सशर्त लाइन क्लियर संदेश निम्नलिखित प्रकार से लिखा जाएगा :-

मैसेज संख्या..... , आपके यहाँ *..... के पहुँचने पर , ● के लिए गाड़ी में या दूसरे इंजन के साथ/बिना जुड़कर कोई इंजन या स्वनोदित वाहन/ट्रॉली आदि (सम्पूर्ण विवरण) हेतु लाइन साफ रहेगा और रखा जायेगा।

प्राइवेट नम्बर (शब्दों में)----- (अंकों में)-----

- * इंजन/ टावर वैगन / डीजल कार/रेलमोटर कार / इ.एम.यू रोक / मोटर ट्रॉली / ट्रॉली / साइकिल ट्रॉली / मोपेड ट्रॉली जो भी लागू हो, के विवरण ठीक ठीक भरे जायेंगे।
- इंजन चाहे लाइट चल रहा हो या गाड़ी में जुड़कर या दूसरे इंजन में जुड़कर/टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटरकार/ इ.एम.यू रोक/ मोटर ट्रॉली या ट्रॉली या साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली स्वयं चल रहा हो या ट्रेन में लदा हो, जो लागू हो, का विवरण संदेश भरते समय ठीक-ठीक भरे जायेंगे।

- 4.3. संचार माध्यम चालू करने हेतु भेजे जाने वाला लोको पायलट / मोटर मैन / गार्ड / स्टेशन मास्टर इकहरी लाईन सेक्शन पर संचार साधन की पूर्ण विफलता के समय संचार साधन स्थापित करने हेतु प्राधिकार प्राप्त होने पर इस बात के प्रमाणस्वरूप कि उसने उसके विषयवस्तु को समझ लिया है, उसके मूल तथा अभिलेख प्रति पर 'स्याही से हस्ताक्षर करेगा।'।
- 4.4. यदि कोई लाइट इंजन या इंजन एवं ब्रेकवान अगले ब्लॉक स्टेशन भेजना हो और उसे वहाँ से आगे अपनी यात्रा जारी रखना हो एवं वह संचार साधन स्थापित करनेवाला वाहन नहीं हो तो लाइट इंजन या इंजन एवं ब्रेकवान को उसकी वापसी यात्रा हेतु पारा 4.1 (iv) और (v) में निर्दिष्ट लाइन क्लियर इनक्वायरी संदेश और सशर्त लाइन क्लीयर संदेश नहीं दिया जाएगा। ऐसे लाइट इंजन अथवा इंजन एवं ब्रेकवान को केवल पैरा 4.1 (i), (ii) एवं (iii) में वर्णित बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार, सतर्कता आदेश, तथा अंतिम रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार, जब आवश्यक हो, जारी किया जाएगा। यदि उसी दिशा में कोई दूसरा लाइट इंजन या इंजन एवं ब्रेकवान भेजना आवश्यक हो तो दोनों के बीच का समय अन्तराल न्यूनतम 30 मिनट होना चाहिए।
- 4.5. किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को अगले स्टेशन जाने हेतु अंतिम रोक सिगनल को 'ऑन' की स्थिति में पार करने का प्राधिकार पैरा 4.1 (III) में उल्लिखित निर्धारित फार्म में नियमानुसार जारी किया जाएगा तथा अंतिम रोक सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा।
5. किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को लाइन क्लियर इनक्वायरी संदेश सहित संचार साधन स्थापित करने हेतु अगले स्टेशन भेजे जाने के बाद तथा किसी इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को वापसी यात्रा हेतु अगले स्टेशन हेतु सशर्त लाइन क्लियर संदेश सहित भेजे जाने के बाद किसी अन्य गाड़ी या इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन को स्टेशन छोड़ने तथा उसी दिशा में आगे बढ़ने की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक कि संचार माध्यम स्थापित करने भेजा गया इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन वापस नहीं आ जाता है। तथापि इसका आशय किसी ऐसे इंजीनियरिंग कर्मचारी को रोकने से नहीं है जो किसी ऐसे सेक्शन में जहाँ पुश ट्रॉली लाइन क्लियर पर नहीं चलती है, अपने कार्य हेतु पुश ट्रॉली पर जा रहा हो।

6. (क) बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर यात्रा करने वाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन फ्लैशर लाइट की उपलब्धता पर स्वीच ऑन कर देगा तथा दिन में तथा जब सामने स्पष्ट दिखाई देता है, अधिकतम 15 कि.मी.प्र.घं. की गति से और रात में तथा जब सामने स्पष्ट दिखाई नहीं देता है तो अधिकतम 10 कि.मी. प्र.घं.की गति से इंजन की सीटी अथवा जहाँ उपलब्ध हो वहाँ स्वनोदित वाहन के हॉर्न का मुक्त रूप से प्रयोग करते हुये आगे बढ़ेगा। धुंध, घना कुहासा या तूफानी मौसम में अथवा धूलभरी आँधी में जब दृश्यता साफ नहीं हो तो बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर प्रस्थान करनेवाला इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन इंजन की सीटी अथवा जहाँ उपलब्ध हो वहाँ स्वनोदित वाहन के हॉर्न का मुक्त रूप से प्रयोग करते हुये पैदल गति से आगे बढ़ेगा जबकि उसके आगे पर्याप्त दूरी पर दो व्यक्ति पैदल चलेंगे जिसमें से एक व्यक्ति लाल बत्ती दिखायगा और दूसरा व्यक्ति तत्काल उपयोग हेतु पटाखा सिगनल लेकर चलेगा। सामान्यतः इसमें से एक व्यक्ति को स्टेशन मास्टर अपने चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों में से उपलब्ध करायेगा और दूसरा व्यक्ति लोको पायलट दल में से होगा अथवा वह व्यक्ति होगा जिसके मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली /मोपेड ट्रॉली का उपयोग किया जा रहा हो। एक व्यक्ति द्वारा चालित स्वनोदित वाहन के मामले में ये दोनों व्यक्ति स्टेशन मास्टर द्वारा उपलब्ध कराये जायेंगे। कार्यरत स्टेशन मास्टर उन दोनों को अगले स्टेशन भेजे जानेवाले स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के प्रभारी लोको पायलट/मोटर मैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में उनके कर्तव्यों को समझायेगा और स्वयं को आश्वस्त कर लेगा कि वे अपना कार्य समझ गये हैं।
- (ख) दिन एवं रात दोनों में से किसी समय सुरंग में तबतक प्रवेश नहीं किया जाएगा जबतक कि लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर ने यह सुनिश्चित नहीं कर लिया है कि वह साफ है। इस बात पर यदि कोई आशंका हो तो इंजन या अन्य वाहन इत्यादि को हाथ सिगनल एवं पटाखा से सुसज्जित किसी रेल कर्मचारी द्वारा पायलट किया जाना चाहिए। सुरंग में प्रवेश करने से पूर्व हेडलाइट, साइडलाइट एवं टेललाइट तथा अन्य बत्तियाँ (जहाँ उपलब्ध हों) जला दी जायेंगी।
- (ग) सबसे बाहरी फेसिंग काँटा के आगे लाइन को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक कि इंजन/मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजल कार /रेल मोटरकार/इ.एम.यू. रिक वापस नहीं आ जाता है।
7. बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर भेजे जानेवाला कोई इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन दूसरी ओर से भेजे गये इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन से सेक्शन के मध्य में मिलने की स्थिति में यथाप्रकरण लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर उस गाड़ी, जिसके हेतु लाइन क्लियर प्राप्त करने आगे जा रहा हो, के महत्व, निकटतम स्टेशन की दूरी, रास्ता में पड़नेवाले ढलान, कैच साइडिंग की उपस्थिति आदि को ध्यान में रखकर विनिश्चय करेंगे कि दोनों में से किस स्टेशन की ओर जायेंगे। यदि संभव हो इंजनों या स्वनोदित वाहनों को जोड़ दिया जायेगा। यदि इंजनों या स्वनोदित वाहनों को जोड़ा नहीं जा सके तो उन्हें अलग अलग पर्याप्त दूरी पर सुरक्षित गति से चलाया जाना चाहिए। मोटरट्रॉली/पुशट्रॉली /साइकिल ट्रॉली /मोपेड ट्रॉली/ के किसी इंजन एवं ब्रेकवान/डीजल कार /रेल मोटरकार/इ.एम.यू. रिक से मिलने की स्थिति में मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली /साइकिल ट्रॉली/ मोपेड ट्रॉली को यदि संभव हो तो ब्रेकवान/ डीजलकार /रेल मोटरकार/इ.एम.यू. रिक में लादा जाएगा।

8. वह स्टेशन जिसकी ओर बढ़ते इंजन/स्वनोदित वाहन या अन्य अकेला चलनेवाले वाहन या अपने जैसे अन्य वाहन के साथ जोड़कर या अकेला चलनेवाले वाहन, को स्टेशन दिखाई पड़ने पर सबसे अगला इंजन/स्वनोदित वाहन या अन्य अकेला चलनेवाले वाहन स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर (पीछे) खड़ा होगा। इंजन/स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन सबसे अगले इंजन/स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के पीछे सुरक्षित दूरी पर खड़ा होगा। प्रथम रोक सिगनल के पीछे के ठहराव की सूचना स्टेशन मास्टर को इंजन की सीटी के प्रयोग या स्वनोदित वाहन का हॉर्न बजाकर, यदि उपलब्ध हो, या यदि आवश्यक हो तो किसी आदमी को भेजकर दी जाएगी। वे स्टेशन में तबतक प्रवेश नहीं करेंगे जबतक कि स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा करने की अनुमति संबंधित सिगनलों को 'ऑफ' कर या अन्यथा नहीं दी जाती है।
9. जब इंजन या इंजनों या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन का प्रवेश स्टेशन में हो जाता है तब बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार, लाइन क्लियर इन्क्वायरी मेसेज, एवं वापसी यात्रा हेतु लाइन क्लियर देने हेतु सशर्त लाइन क्लियर मेसेज कार्यरत स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाएगा जो इन अभिलेखों को अपने पास सुरक्षित रूप में रखेगा और अपने लाइन क्लियर की किताब में लाइन क्लियर इन्क्वायरी मेसेज एवं सशर्त लाइन क्लियर मेसेज को इन्दराज कर लेगा। वापसी यात्रा हेतु सशर्त लाइन क्लियर मेसेज के प्राधिकार पर कार्यरत स्टेशन मास्टर एक सशर्त लाइन क्लियर टिकट तैयार करेगा और लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को जिस ब्लॉक स्टेशन से वह अपने इंजन(लाइट या किसी गाड़ी से जुड़ कर या अन्य इंजन या स्वनोदित वाहन, यदि कोई उस दिशा में जाने हेतु प्रतीक्षारत हो/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन) के साथ आया था, को उस ओर लौटने हेतु सौंपेगा।
10. ऐसी स्थिति में जब इंजन या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के उस ओर जिस स्टेशन से भेजा गया था और बिना अगले स्टेशन पहुँचे लौटते समय बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार, लाइन क्लियर इन्क्वायरी मेसेज और वापसी यात्रा हेतु सशर्त लाइन क्लियर मेसेज उस स्टेशन के कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा जिस स्टेशन से जारी हुआ था, वापस लेकर निरस्त कर दिया जाएगा। मूल इन्दराज भी रद्द कर दिया जाएगा।
11. इंजन को लाइट अथवा किसी गाड़ी/स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के साथ जोड़कर वापसी यात्रा पर भेजने से पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर, लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को दूसरे स्टेशन पर प्रतीक्षारत गाड़ी हेतु लाइन क्लियर देते हुये लाइन क्लियर इन्क्वायरी मेसेज के जवाब में सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश सौंप देगा, जिसके द्वारा उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इंजन, लाइट अथवा किसी गाड़ी या स्वनोदित वाहन या अन्य वाहन के अपने स्टेशन पर पूर्ण आगमन के बाद प्रतीक्षारत गाड़ी को चलाने हेतु प्राधिकृत किया जाएगा।
12. सशर्त लाइन क्लियर उत्तर संदेश की शब्दावली निम्नवत होगी :—
मेसेज संख्याआपका मेसेज संख्या..... , गाड़ी / बिना गाड़ी के साथ इंजन/स्वनोदित वाहन /अन्य वाहन संख्या * आपके यहाँ पहुँचने पर मेरे यहाँ निम्नलिखित गाड़ियों के लिये लाइन साफ रखा जायेगा :—
(i) गाड़ी संख्या.....प्राइवेट नम्बर (अंकों में).....(शब्दों में).....
(ii) गाड़ी संख्या.....प्राइवेट नम्बर(अंकों में).....(शब्दों में).....
(iii) गाड़ी संख्या.....प्राइवेट नम्बर (अंकों में).....(शब्दों में).....
(iv) गाड़ी संख्या.....प्राइवेट नम्बर (अंकों में).....(शब्दों में).....
* जो लागू न हो उसे काट दें।
* इंजन चाहे लाइट चल रहा हो या गाड़ी में जुड़कर या दूसरे इंजन में जुड़कर/टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटरकार/ इ.एम.यू रैक/ मोटर ट्रॉली या ट्रॉली या साइकिल ट्रॉली या मोपेड ट्रॉली स्वयं चल रहा हो या ट्रेन में लदा हो, जो लागू हो, का विवरण संदेश भरते समय ठीक-ठीक भरे जायेंगे।

13. वापसी यात्रा पर इंजन चाहे लाइट या किसी गाड़ी में जुड़कर/ डीजलकार/रेलमोटरकार/ई.एम.यू. रेक/गाड़ी में लदे मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली के साथ बुकड स्पीड से कार्यकारी समय सारिणी की गतिसीमा तथा अन्य संबद्ध नियमों का पालन करते हुए चल सकता है। मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली / साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली स्वयं चलकर आते समय लाइन क्लियर पर उनके चलने को अधिशासित करनेवाले नियमों का पालन करते हुये अपने सामान्य गति पर चल सकती है।
14. स्टेशन पर पहुँचने पर इंजन चाहे लाइट या किसी गाड़ी में जुड़कर/स्वनोदित वाहन/अन्य वाहन पुनः स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के बाहर रुकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार चलेगा जो उसे संबद्ध सिगनलों को 'ऑफ' करके या अन्यथा, आगमन की व्यवस्था करेगा।
15. स्टेशन पर पहुँचने पर सशर्त लाइन क्लियर रिप्लाइ मेसेज स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो उसे लाइन क्लियर मेसेज बुक में लिखेगा और उसके प्राधिकार पर प्रतीक्षारत गाड़ी हेतु एक सशर्त लाइन क्लियर टिकट जारी करेगा।
16. यदि दोनों दिशाओं में यातायात की मात्रा समान हो तो प्रत्येक आगामी गाड़ी हेतु लाइन क्लियर इन्क्वायरी मेसेज तथा सशर्त लाइन क्लियर मेसेज पूर्वगामी गाड़ी के गार्ड के माध्यम से भेजा जायेगा।
17. सभी गाड़ियों, इंजनों ट्रॉलियों आदि के जिन्हें उपरोक्त नियमों के अधीन चलाया जाता है, पहुँचने और छूटने का समय सावधानीपूर्वक लाइन क्लियर इन्क्वायरी एवं रिप्लाइ मेसेज बुक में दर्ज किया जाना चाहिए तथा साथ ही बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान प्राधिकार के प्रतिपण (काउन्टर फ्वाइल) पर एवं ट्रेन सिगनल रजिस्टर पर दर्ज किया जाना चाहिए।
18. यदि बाधित सेक्शन के एक छोर के स्टेशन मास्टर को एक ही दिशा में, विपरीत दिशा से सामान्यतः प्रत्याशित अन्य गाड़ी से पूर्व, एक से अधिक गाड़ी भेजनी हो तो ऐसे मामलों में वह उपलब्ध सर्वप्रथम गाड़ी के इंजन को, न केवल उस गाड़ी के लिये बल्कि अनुगामी गाड़ी के लिये भी, जो उसके स्टेशन पर प्रतीक्षा कर रही हो या प्रत्याशित हो, लाइन क्लियर प्राप्त करने हेतु भेजेगा। "लाइन क्लियर इन्क्वायरी मेसेज" में यह उल्लेख किया जायेगा कि ये अनुवर्ती गाड़ियाँ प्रथम गाड़ी के पश्चात 30 मिनट के अन्तराल पर भेजी जायेगी। अपेक्षित गाड़ियों के लिए "लाइन क्लियर" लेकर लोको पायलट के उस स्टेशन पर जहाँ उसने गाड़ी को छोड़ा था, पहुँचने के पश्चात स्टेशन मास्टर गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर पर प्रथम गाड़ी को भेजेगा और उस लाइन क्लियर पर यह पृष्ठांकित भी करेगा कि एक गाड़ी विशेष (उसकी संख्या और पूर्ण विवरण देते हुए) एक विनिर्दिष्ट समयान्तराल पर इसके पीछे आयेगी। स्टेशन मास्टर यही सूचना लिखित रूप में गार्ड को भी देगा। दूसरी तथा अनुवर्ती अनुगामी गाड़ियों के लोको पायलटों को एक सतर्कता आदेश दिया जायेगा जिसमें यह प्रतिबन्ध होगा कि सीधी लाइन पर जब सामने का दृश्य साफ हो तो गति 25 किलोमीटर प्रति घंटा हो और लाइन के किसी ऐसे भाग के समीप पहुँचते हुए या उससे गुजरते हुए जहाँ सामने का दृश्य मोड़ अवरोध, वर्षा, कुहासा या किसी अन्य कारण से स्पष्ट न हो, गति 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

दूसरी अथवा अनुवर्ती गाड़ियों को भेजते समय अन्तिम पूर्वगामी गाड़ी के विवरण, उसके छूटने के समय सहित तथा साथ ही अनुगामी गाड़ी के विवरण भी लाइन क्लियर पर पृष्ठांकित किये जायेंगे। इन श्रृंखलाओं की अन्तिम गाड़ी के लिए लाइन क्लियर पर पूर्वगामी गाड़ी के विवरण और उसके छूटने का समय पृष्ठांकित किये जाने चाहिए।

इस प्रक्रिया को अपनाते समय गार्ड और लोको पायलट को बाहर तीक्ष्ण दृष्टि रखने के अनुदेश दिये जाने चाहिए और उन्हें किसी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए।

19. जब किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में रोका जाता है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर खतरा का हाथ सिगनल दिखायेगा और जाँच करेगा कि टेलबोर्ड या टेललैम्प ठीक प्रकार लगाई गयी है। यदि गाड़ी का ठहराव दुधर्टना, विफलता, अवरोध या अन्य असामान्य कारण से हो और गाड़ी आगे न बढ़ सकती हो तो लोको पायलट गार्ड को इस तथ्य से अवगत कराने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा जिस पर गार्ड, गेज का ध्यान किये बिना, रास्ते में गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखकर और गाड़ी से 500 मीटर की दूरी पर 2 पटाखे 10 मीटर के फासले पर रखकर गाड़ी की रक्षा करेगा। जब किसी गाड़ी को सिगनलों से बाहर रोका जाता है और यदि रुके रहने के समय में वृद्धि हो रही हो अथवा 10 मिनट से अधिक होने की सम्भावना हो तो तदनुसार ही इसकी भी रक्षा की जायेगी। गार्ड की अनुपस्थिति में गाड़ी के रक्षा की जिम्मेवारी लोको पायलट की होगी।
20. जब गाड़ियाँ एक दूसरे के अनुगामी चल रही हो तो किसी भी गाड़ी को पीछे की ओर नहीं चलाया जायेगा। अपवादस्वरूप परिस्थितियों में जब किसी गाड़ी को पीछे की ओर चलना अपरिहार्य हो जाये तो 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखकर और उस स्थान से, जहाँ तक गाड़ी को बैक किया जाना है, 500 मीटर पर 10-10 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखकर गाड़ी की रक्षा करने के पश्चात ही गाड़ी को पीछे की ओर बैक किया जायेगा।
21. इस पद्धति पर गाड़ियाँ तब तक चलती रहेगी जब तक कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा नियम 1 में निर्दिष्ट संचार साधनों में से कोई साधन पुनः चालू नहीं कर दिया जाता।
22. जैसे ही संचार साधनों में से कोई एक पुनः चालू हो जाता है वैसे ही स्टेशन मास्टर द्वारा सेक्शन के दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित रूप में एक संदेश भेजना चाहिए:—

.....स्टेशन मास्टर सेस्टेशन मास्टर को

समय..... संदेश संख्या.....गाड़ी संख्या एवं विवरण.....बजेपूर्ण रूप से पहुँच गयी है। आपके स्टेशन हेतु अंतिम गाड़ी संख्या एवं विवरण.....बजे भेजी गयी है। गाड़ियों का सशर्त लाइन क्लियर वर्किंग से चलाना निरस्त करें।के माध्यम से लाइन क्लियर अवश्य लिया जाय। इसकी अभिस्वीकृति दें।

प्राइवेट नम्बर.....(अंकों में).....(शब्दों में)

उपरोक्त संदेश प्राप्त होने के बाद सेक्शन के दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर अवश्य नीचे लिखे फार्म में स्वीकार करेगा:—

.....स्टेशन मास्टर सेस्टेशन मास्टर को संदेश संख्या.....आपका संदेश संख्या.....मैंने समझ लिया है कि गाड़ी संख्या एवं विवरण.....जो मेरे स्टेशन से छूटने वाली अंतिम गाड़ी थी, जो आपके स्टेशन पर पूर्णरूप में पहुँच गयी है। गाड़ी संख्या.....जो आपके स्टेशन से चली थी वह मेरे स्टेशन पर पूर्णरूप मेंघंटा.....मिनट पर पहुँच/नहीं पहुँच चुकी है। सशर्त लाइन क्लियर पर गाड़ी संचालन गाड़ी संख्याके पूर्ण आगमन के तत्काल बाद निरस्त किया जाता है/ निरस्त किया जाएगा। अगली गाड़ी का लाइन क्लियरके माध्यम से प्राप्त किया जाएगा।

प्राइवेट नम्बर.....(अंकों में).....(शब्दों में)

23. लाइन क्लियर पुनः चालू किये गये संचार साधनों के द्वारा नहीं प्राप्त की जायेगी अथवा नहीं दी जायेगी, जब तक कि दोनों स्टेशन मास्टर आश्वस्त न हो जायें कि उनके स्टेशनों से भेजी गयी सभी गाड़ियाँ और इंजन आदि दूसरे स्टेशन पर सम्पूर्ण पहुँच गये हैं। बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार के अधीन इंजन/स्वनोदित वाहन/नियम 2 में निर्दिष्ट किसी अन्य वाहन के छूटने के तुरन्त बाद संचार साधन पुनः चालू कर दिये जायें तो भी सामान्य कार्यचालन तब तक

चालू नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि लाइट इंजन /स्वनोदित वाहन/ कोई अन्य वाहन अगले स्टेशन पर नहीं पहुँच जाता और दोनों स्टेशन मास्टर प्राईवेट नम्बर के आदान-प्रदान के द्वारा आश्वस्त नहीं हो जाते कि कोई लाइट इंजन /स्वनोदित वाहन /कोई अन्य वाहन खंड पर नहीं है। तत्पश्चात इसके संबंध में एक सूचना,नियंत्रित सेक्शन पर सेक्शन नियंत्रक को भी दी जायेगी, यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ भी संचार पुनः चालू हो गया हो तो, और सामान्य कार्यचालन आरम्भ कर दिया जायेगा। तथापि यदि सेक्शन नियंत्रक के साथ संचार पुनः चालू न हो गया हो और दो स्टेशनों के बीच संचार पुनः चालू हो गया हो तो सेक्शन नियंत्रक को उसके साथ संचार पुनः चालू होने पर तुरन्त स्थिति की सूचना दी जायेगी।

- 24 ऐसे खंड पर जहाँ संचार साधनों में पूर्ण अवरोध पैदा हो जाता है, सेक्शन के परिवहन निरीक्षक स्टेशन के गाड़ी गुजरने वाले रिकार्डों (ट्रेन पासिंग रिकार्ड) की छानबीन अवश्य करेंगे और संचार के पुनः चालू हो जाने के सात दिन के भीतर मंडल रेल प्रबंधक को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

टिप्पणी :— (i) किसी ब्रेकडाउन या अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध हो जाने पर या जहाँ ऐसा होने की तार्किक आशंका हो वहाँ अवरोध के दोनों छोर के स्टेशन मास्टर का तत्काल अवरुद्ध खंड को ब्लॉक करने का कर्तव्य होगा और सर्वप्रथम सही बात का पता लगाने का प्रयत्न करेंगे और यदि आवश्यक हो तो प्रथम साधन से इस तथ्य को इंजन (यदि लाइन पर कोई गाड़ी नहीं हो), ट्रॉली, सड़क वाहन, इत्यादि से या पैदल आगे जाकर सुनिश्चित करेंगे।

(ii) दुर्घटना नियमावली में वर्णित दुर्घटनाओं की सूचना देने की विधि के अनुरूप अवरोध का पूरा विवरण प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक, मंडल परिचालन प्रबंधक, यातायात निरीक्षक, पिछला स्टेशन एवं सभी को जो इससे संबद्ध हों, दिया जाएगा।

(iii) जब तक अवरोध हटा नहीं दिया जाता है तब तक यदि आवश्यक हो तो गाड़ियाँ अवरोध स्थल तक बाधित ब्लॉक सेक्शन में रिलीफ इंजन/गाड़ी हेतु प्रस्थान प्राधिकार, फार्म टी/ए.602 पर, जिसमें बिना लाइनक्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार, 'ऑन' स्थिति में सिगनल पार करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश भी सम्मिलित है, पर चलायी जाएगी। फार्म टी/ए.602 पर यह भी उल्लिखित किया जाएगा कि उन्हें शीघ्र लौटना है अथवा अवरोध के स्थान पर किसी अनुवर्ती गाड़ी, जिसे भेजने की आवश्यकता हो सकती है, के आगमन एवं वापसी तक प्रतीक्षा करना है। इस नियम के अधीन किसी भी परिस्थिति में एक के पीछे दूसरी गाड़ी नहीं चलायी जाएगी, यदि भेजी गयी पहली गाड़ी के अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में रिलीफ इंजन/गाड़ी के प्रवेश करने का प्राधिकार पर यह नहीं लिख दिया गया हो कि कोई गाड़ी आपके पीछे चलायी जायगी। अवरोध स्थल पर भेजी गयी गाड़ी का बचाव (प्रोटेक्शन) सामान्य नियम 6.03 एवं 3.62 के अनुसार अवश्य किया जाना चाहिए।

(iv) यदि ब्लॉक सेक्शन में अवरोध किसी दुर्घटना के कारण हो और चिकित्सा सहायता गाड़ी या ब्रेकडाउन गाड़ी या मेटेरियल गाड़ी या लाइट इंजन भेजने के तुरन्त बाद दुर्घटनास्थल पर प्रतिनियुक्त प्रभारी दुर्घटनास्थल पर दूसरे चिकित्सा सहायता गाड़ी या ब्रेकडाउन गाड़ी या मेटेरियल गाड़ी या लाइट इंजन की मॉग करने की आवश्यकता अनुभव करता है तो कार्यरत नियंत्रक दुर्घटनास्थल प्रभारी से विचार विमर्श कर उपरोक्त पीछे भेजे जानेवाली गाड़ियों को भेजने की अनुमति दे सकता है। यदि ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करनेवाली प्रथम गाड़ी को दिये गये फार्म टी-ए.602 पर पीछे से दूसरी गाड़ी के जाने के संबंध में उल्लेख नहीं किया गया हो तो दुर्घटनास्थल का प्रभारी, नियंत्रक से विचार विमर्श कर पीछे से दूसरी गाड़ी के प्रवेश का आदेश केवल प्रथम गाड़ी को निश्चल कर देने के बाद ही तथा सामान्य नियम 6.03 के अनुरूप उसका प्रोटेक्शन कर देने के पश्चात् ही देगा।

- (v) इसके अतिरिक्त प्रथम गाड़ी का गार्ड या उसका स्थानापन्न कोई अन्य सक्षम रेल कर्मचारी जिस दिशा से गाड़ी के आगमन की संभावना हो उस दिशा में गाड़ी के पिछला भाग से पर्याप्त दूरी पर लगातार खतरा का सिगनल दिखाता रहेगा। ऐसी स्थिति में पीछे से चलनेवाले चिकित्सा सहायता गाड़ी या ब्रेकडाउन गाड़ी या मेटेरियल गाड़ी या लाइट इंजन के लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश भी दिया जाएगा जिसमें अन्य बातों के साथ साथ लोको पायलट को दिन में 15 किलोमीटर प्रतिघंटा तथा रात में या दिन में भी जब कुहासा या तूफानी मौसम हो तो 10 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति प्रतिबंध पालन करने का अनुदेश भी रहेगा। इसके अतिरिक्त रात में या दिन में भी जब कुहासा या तूफानी मौसम हो तो एक सक्षम रेल कर्मचारी पर्याप्त दूरी पर पैदल चलकर विपरीत दिशा से आनेवाली किसी गाड़ी को खतरा का हाथ सिगनल दिखाने के लिए चलेगा। लोको पायलट भी पूरा रास्ता तेज इंजन सीटी बजाता चलेगा एवं गहरी निगाह रखेगा।
- (vi) यदि लोको पायलट अशिक्षित हो तो रिलीफ इंजन/गाड़ी हेतु अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में जाने का प्राधिकार पर उल्लिखित अनुदेशों की व्याख्या कर गार्ड के समक्ष समझाया जाएगा और फार्म टी/ए.602 के अभिलेख प्रति पर इसका उद्धरण दे दिया जाएगा।

6.03 स्टेशनों के बीच रुकी गाड़ी की रक्षा :-

- I. (i) यदि किसी दुर्घटना, विफलता, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के मध्य खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाकर या वॉकी-टॉकी के माध्यम से या अन्य साधनों से गार्ड को इस संबंध में सूचित करेगा और उससे खतरा का हाथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। इसके तत्काल बाद गार्ड पीछे की ओर खतरा का लाल सिगनल दिखायगा तथा इस बात की जाँच करेगा कि उसके टेलबोर्ड या टेललैम्प सही रूप में प्रदर्शित हो रहे हैं और ब्रेकवान में पीछे की ओर फ्लैशर लाइट की व्यवस्था है तो उसका स्वीच ऑन कर देगा। इसके तत्काल बाद गार्ड एवं लोको पायलट पीछे और आगे की ओर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :-
- (ii) इकहरी लाइन खंड पर या दोहरी लाइन या मल्टीपल लाइन खंड पर जब वह अस्थायी रूप से इकहरी लाइन सेक्शन के रूप में संचालित हो तो :-
 - (क) गाड़ी की रक्षा हेतु गार्ड या तो स्वयं पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा। यदि गार्ड ने गाड़ी की रक्षा हेतु किसी अन्य व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया हो तो वह परामर्श हेतु लोको पायलट के पास जाएगा।
 - (ख) गाड़ी की रक्षा हेतु जानेवाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने हेतु उसे लगातार खतरा का हाथ सिगनल दिखायगा और अपने हाथ सिगनल के अतिरिक्त अपने साथ लाये गये पटाखा सिगनल नीचे लिखे अनुसार उस लाइन पर रखेगा जिस पर अवरोध है,

अर्थात् जाने की दिशा में अपनी गाड़ी से 600 मीटर पर एक पटाखा लगायेगा और तीन पटाखा न्यूनतम 1200 मीटर पर या ऐसी दूरी जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गयी हो, एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर तीन पटाखा लगायेगा।

परंतु मीटर और नैरो गेज पर गाड़ी के रुकने के स्थान से पहला पटाखा 400 मीटर की दूरी पर और तीन पटाखा न्यूनतम 800 मीटर पर या ऐसी दूरी जो विशेष अनुदेश द्वारा नियत की गई हो, एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर लगाएगा।

- (ग) यदि गार्ड से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की रक्षा हेतु जाता है तो वह उपखंड (ख) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद किसी आने वाली गाड़ी को रोकने हेतु तब तक अपना खतरा का हाथ सिगनल दिखाता रहेगा जबतक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता,
- (घ) जब गार्ड स्वयं गाड़ी की सुरक्षा हेतु पीछे जाता है तो वह उपखंड(ख) के अनुसार कार्यवाही करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर उसे किसी आनेवाली गाड़ी को रोकने हेतु खतरा का हाथ सिगनल दिखाने हेतु तबतक के लिये प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता और गार्ड स्वयं अपनी गाड़ी पर कारण का पता लगाने लौट जायेगा।
- (ङ) यदि गार्ड को खतरा का हाथ सिगनल दिखाने हेतु उपखंड(घ) के अनुसार कोई सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है तो वह लोको पायलट से पता करने के बाद एकबार फिर उसी स्थान पर लौट जाएगा जहाँ उसने तीन पटाखा लगाया था और जाते समय एवं वहाँ पहुँचकर किसी भी आती गाड़ी को तब तक खतरा का हाथ सिगनल दिखाता रहेगा जबतक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता,
- (च) जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखे वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा,
- (छ) यदि डबल या मल्टीपुल लाइन वाले सेक्शन पर सहायता माँगी जाती है या इकहरी लाइन वाले सेक्शन या दोहरी लाइन या मल्टीपुल लाइन वाले खंडों पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्यप्रणाली लागू रहने की अवधि में लोको पायलट तत्काल सामने की ओर खतरा सिगनल दिखायेगा तथा उपखंड (ख) एवं (च) में वर्णित विधि के अनुसार स्वयं जाकर या अपने सहायक लोको पायलट या किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजकर अबिलंब आगे की ओर रक्षा हेतु आगे बढ़ेगा, एवं
- (ज) यदि कोई आती गाड़ी दिखायी पड़ती है तो गाड़ी की रक्षा हेतु जाता व्यक्ति लाइन पर तत्काल अशक्त गाड़ी से जितनी दूर संभव हो उतनी दूर एक पटाखा लगायगा और किसी आती गाड़ी को रोकने हेतु लगातार खतरा का हाथ सिगनल दिखाता रहेगा। यदि उस व्यक्ति ने पहले ही 600 या 400 मीटर की दूरी पर क्रमशः बड़ी लाइन या मीटरगेज/नैरोगेज लाइन पर लगा दिया हो और वह 1200 या 800 मीटर की दूरी तक क्रमशः बड़ी लाइन या मीटरगेज/नैरोगेज लाइन पर पहुँचने की स्थिति में नहीं हो तो वह एक पटाखा दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी से जितनी अधिक दूरी पर संभव हो दुबारा लगा देगा।

II. दोहरीलाइन खंडों पर जहाँ गाड़ियाँ दो लाइनों पर विपरीत दिशाओं से आती हैं:-

- (क) ज्योंहि लोको पायलट को जानकारी मिलती है कि उसकी गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गयी है त्योंहि वह फ्लैशर लाइट ऑन कर देगा और हेडलाइट बुझा देगा और तत्पश्चात वह या तो स्वयं जाएगा अथवा अपने सहायक लोको पायलट को या किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को आगे की ओर पार्श्ववर्ती लाइन को उपरोक्त उपखंड (i) में वर्णित विधि से सुरक्षित (प्रोटेक्शन) करने हेतु भेजेगा।

प्रथमतः गार्ड स्वयं सहायता करने तत्काल आगे बढ़ेगा और बगल के लाइन को उपरोक्त उपखंड (i) में वर्णित विधि से सुरक्षित (प्रोटेक्शन) करना सुनिश्चित करेगा और यदि कोई सक्षम व्यक्ति उपलब्ध होता है तो उपरोक्त उपखंड (i) में वर्णित विधि से गाड़ी सुरक्षित (प्रोटेक्शन) करने हेतु भेजेगा।

(ख) यह ज्ञात नहीं हो कि पार्श्ववर्ती लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं की स्थिति में :-

लोको पायलट उपरोक्त विधि से पार्श्ववर्ती लाइन की रक्षा हेतु कार्यवाही करेगा।

गार्ड गाड़ी को सावधानीपूर्वक देखते हुये इंजन की ओर आगे बढ़ेगा। यदि गार्ड पाता है कि पार्श्ववर्ती लाइन बाधित है तो वह सहायता करने एवं उपरोक्त विधि से पार्श्ववर्ती लाइन की रक्षा सुनिश्चित करने हेतु आगे बढ़ेगा। यदि वह पाता है कि पार्श्ववर्ती लाइन बाधित नहीं है तो लोको पायलट से परामर्श कर उपरोक्त उपखंड (i) में वर्णित विधि से गाड़ी के पीछे रक्षा हेतु जायेगा, यदि उसने इस प्रयोजन के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को सुरक्षा हेतु पहले नहीं भेजा है।

III. नामित लाइनों पर एकदिशीय यातायात सहित बहुलाइन सेक्शन पर :-

(क) ज्योंहि लोको पायलट की जानकारी में यह आता है कि उसकी गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गयी है त्योंहि वह तत्काल पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों का प्रोटेक्शन करने हेतु उपरोक्त वर्णित खंड (ii) के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(ख) ज्योंहि गार्ड को इस बात की जानकारी मिलती है कि उसकी गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गयी है त्योंहि वह तत्काल ऐसे पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों का प्रोटेक्शन उपरोक्त खंड (ii) में वर्णित विधि के अनुसार करेगा।

स.नि. 6.03 : (1) गाड़ियों की बचाव :-

(क) जब कोई गाड़ी किसी ब्लॉक सेक्शन में या स्टेशन पर किसी दुर्घटना या किसी अन्य कारण से खड़ी हो जाती है, जो तत्काल स्पष्ट नहीं है और लोको पायलट को प्रतीत हो कि उसकी गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है तो वह तत्काल अपने इंजन का फ्लैशर लाइट, यदि लगा हो, का स्वीच ऑन कर देगा, विपरीत दिशा से आती गाड़ी का ध्यान आकृष्ट करने हेतु हेडलाइट बुझा देगा एवं गार्ड को आगे बढ़ने में अपनी अशक्तता की सूचना देने हेतु इंजन की चार तेज छोटी सीटी बार बार बजायेगा और दिन में लाल झंडी एवं रात में लाल बत्ती दिखायेगा। इंजन की सीटी सुनने के बाद गार्ड लाल हाथ सिगनल उपर नीचे हिलाकर अभिस्वीकृति देगा। लोको पायलट एक लंबी सीटी द्वारा गार्ड का सिगनल स्वीकार करेगा। तब गार्ड दिन में साइड लैम्प ब्रेकेट में या दरवाजा के हत्था में या ब्रेकवान के ऐसे स्थान पर जो लोको पायलट को आसानी से दिखाई पड़े, लाल झंडी लगायेगा और रात में लोको पायलट को दिखाने हेतु साइड लैम्प, जहाँ लगा हो, को लोको पायलट की तरफ लाल दिखने के लिए उलट देगा। गार्ड यह भी सुनिश्चित करेगा कि दिन में टेलबोर्ड अपनी स्थिति में है तथा रात में टेललैम्प एवं साइड लैम्प, जहाँ लगा हो, पूरे प्रकाश से जल रहा है और ब्रेकवान एवं टेललैम्प का फ्लैशर लाइट यदि दिया गया है, का स्वीच ऑन कर देगा। जहाँ वॉकी-टॉकी सेट उपलब्ध हो वहाँ लोको पायलट इसका प्रयोग गार्ड को सूचित करने हेतु इंजन का निर्धारित कोड बजाने के अतिरिक्त करेगा।

लोको पायलट इंजन का सीटी बार बार विपरीत दिशा से आती गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु बजायेगा। यदि ठहराव दोहरीलाइन या मल्टीपुल लाइनवाले खंड पर हो तो रात में या कुहासा एवं तूफानी मौसम में जब दृश्यता बाधित हो तो लोको पायलट एवं गार्ड तत्काल फ्लैशिंग हैण्ड सिगनल लैम्प के द्वारा पार्श्ववर्ती लाइन पर लाल दिखायेगा जिसपर सामान्यतः गाड़ियाँ चलती हैं, ताकि विपरीत दिशा से आती गाड़ी के लोको पायलट को साफ-साफ दिखाई दे। इसके बाद गार्ड एवं लोको पायलट सामान्य नियम 6.03 के अनुरूप गाड़ी एवं पार्श्ववर्ती लाइन का बचाव करेंगे।

टिप्पणी :- जब दोहरीलाइन या मल्टीपुल लाइन पर गाड़ी रुकी हो तो लोको पायलट एवं गार्ड प्रथमतः पार्श्ववर्ती लाइन, का बचाव करेगा यदि पार्श्ववर्ती लाइन के बाधित होने की आशंका हो। यदि पार्श्ववर्ती लाइन की स्थिति ज्ञात नहीं हो तब भी पार्श्ववर्ती लाइन का बचाव पहले किया जाएगा। केवल उसी स्थिति में जब स्पष्ट हो कि पार्श्ववर्ती लाइन बाधित नहीं है तभी गार्ड/लोको पायलट जिस लाइन पर गाड़ी खड़ी है उस लाइन का बचाव करने जायेंगे।

(ख) जब किसी आनेवाली गाड़ी का लोको पायलट फ्लैशर लाइट या फ्लैशिंग लाल लाईट देखता है तो तत्काल अवरोध के पहले गाड़ी खड़ी करने की कार्यवाही करेगा जैसा कि वह खतरा का सिगनल देखने पर या दूसरे इंजन के अशक्तता का इंजन सीटी सुनने पर या कोई पटाखा फोड़ने पर करता है और प्रभावित गाड़ी को सभी संभव सहायता देगा। वह सामान्य गति पर अपनी यात्रा केवल यह सुनिश्चित करने के बाद जारी रखेगा कि जिस लाइन पर उसकी गाड़ी चल रही है वह अवरोध रहित है।

तथापि यदि वह पाता है कि जिस लाइन पर उसे आगे बढ़ना है वह बाधित है तो गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड अपनी गाड़ी का बचाव सामान्य नियम 6.03 के अनुरूप करेंगे। पार्श्ववर्ती लाइन पर चल रही गाड़ी के लोको पायलट अगले स्टेशन पर अवश्य रुकेंगे तथा तत्काल घटना एवं आवश्यक सहायता की सूचना अवश्य देंगे।

(ग) फ्लैशर लाइट का स्वीच केवल तभी ऑफ किया जायेगा जब लोको पायलट देखता है कि उसकी गाड़ी आगे बढ़ने की स्थिति में है या यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि पार्श्ववर्ती लाइन बाधाओं से रहित है और किसी पहुँच रही गाड़ी को सहायता हेतु रोकने की आवश्यकता नहीं है। यदि फ्लैशर लाइट नहीं है अथवा खराब हो गया है तो पहुँच रही गाड़ी का ध्यान आकृष्ट करने हेतु बार बार हेडलाइट जलायेगा एवं बुझायेगा।

(घ) डीजल इंजनों में फ्लैशर लाइट का प्रावधान किया गया है। जब यह जलाया जाता है तो हल्का पीला (एम्बर) रोशनी प्रदर्शित करता है। शेड या यार्ड में डीजल इंजन का प्रभार लेते समय लोको पायलट इस इकाई की कार्यप्रणाली की जाँच करेगा और शेड इंजन बुक में उचित प्रविष्टि करेगा।

(ङ) जब गाड़ी आगे बढ़ने योग्य हो जाय तो लोको पायलट लगातार एक लंबी सीटी गार्ड या गाड़ी को पीछे में प्रोटेक्ट करने गये व्यक्ति को वापस बुलाने हेतु बजायेगा, जो लाइन पर लगाये गये तीन पटाखों को छोड़कर मध्यवर्ती पटाखा उठा लेगा। लोको पायलट अपनी गाड़ी खड़ी हो जाने के बाद तबतक नहीं चलायेगा जबतक कि गार्ड ब्रेकवान से गाड़ी चलाने का सिगनल नहीं दिखाता है। जब गाड़ी चलने हेतु तैयार हो जाय तो गार्ड लाल झंडी हटा लेगा/जहाँ साइडलाइट लगा हो उसे लोको पायलट की ओर सफेद दिखाता हुआ स्थिति में उलट देगा। अपनी गाड़ी अगले स्टेशन पहुँचने तक गार्ड पीछे की ओर खतरा का हाथ सिगनल दिखायगा और पीछे की ओर गहरी निगाह रखेगा।

(च) यदि गाड़ी का आगे की ओर भी प्रोटेक्शन किया गया हो तो गाड़ी के आगे बढ़ने पर लोको पायलट तीन पटाखों के पहले रोकने एवं उन्हें उठा लेने का प्रयास करेगा।

(छ) लाइट इंजन या कपुल्ड लाइट इंजन की स्थिति में लोको पायलट या दोनों लोको पायलट इंजन या इंजनों के सामान्य नियम 6.03 के अनुरूप बचाव हेतु उत्तरदायी होंगे।

(ज) इ.एम.यू./डी.एम.यू./एम.इ.एम.यू./डी.इ.एम.यू. गाड़ियाँ:— इ.एम.यू. गाड़ियों में गार्ड एवं मोटरमैन के बीच विद्युत घंटी सिगनल तथा जलती बुझती (ब्लिंकर) रोशनी भी प्रदान किया गया है। इ.एम.यू. गाड़ियाँ किसी दुर्घटना या किसी अन्य कारण जो तत्काल ज्ञात नहीं होता है, के कारण खड़ी हो जाती है तथा गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है तो मोटरमैन शीघ्रातिशीघ्र जलती बुझती (ब्लिंकर) रोशनी का स्वीच ऑन करेगा और गार्ड को अपनी अशक्तता की सूचना बेल सिगनल की चार घंटियाँ बजाकर देगा जो गार्ड द्वारा उसी प्रकार घंटी बजाकर स्वीकार किया जाएगा; तब गार्ड जलती बुझती (ब्लिंकर) रोशनी का स्वीच ऑन करेगा और गाड़ी का बचाव सामान्य नियम 6.03 या 9.10—1 में निर्धारित विधि से करेगा। बेलकोड की विफलता की स्थिति में हॉर्न एवं हाथ सिगनलों का प्रयोग किया जाएगा। सामान्य नियम 6.03 के अनुकूल फ्युजी/फ्लैशिंग लाल सिगनल भी जलाया जाएगा। मोटरमैन की ओर का जलती बुझती रोशनी जब पहुँचती गाड़ी का लोको पायलट / मोटरमैन देखता है तो वह स.नि. 6.03—1(ख) में वर्णित कार्यवाही करेगा। जब पहुँचती गाड़ी का लोको पायलट / मोटरमैन गार्ड का जलती बुझती रोशनी देखता है तो वह नीचे लिखी कार्यवाही करेगा:—

यदि ब्लिंकर उसी लाइन पर लगा हो जिस लाइन पर वह यात्रा कर रहा है तो वह गाड़ी के पहले खड़ा होगा और अपनी गाड़ी का बचाव सामान्य नियम 6.03 या 9.10-1 में निर्धारित विधि से करेगा। यदि ब्लिंकर उस लाइन पर नहीं हो जिस लाइन पर वह यात्रा कर रहा है तो वह उच्चतर सतर्कता बरतेगा और आगे यदि कोई हाथसिनल हो तो उसके द्वारा पथप्रदर्शित होगा।

- (झ) तथापि यदि जहाँ गाड़ी का बिलंबन होता है वह स्थान 300 में 1 का या उससे तीखा ढलान पर हो तो गाड़ी के बचाव हेतु जाने से पूर्व ब्रेकवान से सटे 10 वैगनों का ब्रेक लगा देगा। सामान्य नियम 6.03 के प्रावधानों के अनुरूप उसी प्रकार लोको पायलट, सहायक लोको पायलट या अन्य सक्षम रेलकर्मचारी रेलपथ का आगे से बचाव करने से पूर्व हैन्डब्रेक लगा देगा। यदि जहाँ गाड़ी का बिलंबन होता है वह स्थान 300 में 1 का या उससे तीखा ढलान पर हो तो गाड़ी तथा रेलपथ के आगे बचाव हेतु जाने से पूर्व वह इंजन से सटे 10 वैगनों का ब्रेक लगा देगा।

यदि इसके बाद लोको पायलट आगे बढ़ने की स्थिति में अपने को पाता है तो वह गार्ड को वापस बुलाने हेतु एक लंबी सीटी लगातार बजायेगा या वॉकी-टॉकी द्वारा या अपने साथ उपलब्ध किसी साधन से सूचित करेगा। गार्ड रेलपथ पर तीन पटाखा छोड़कर लौट जायेगा (किन्तु मध्यवर्ती पटाखा या ब्रेकवान से प्रथम पटाखा हटा लेगा)। गाड़ी दुबारा, लोको पायलट या सहायक लोको पायलट या अन्य सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा आगे के वैगनों के ब्रेक रिलीज करने तथा गार्ड द्वारा पीछे के ब्रेक रिलीज करने के बाद चलायी जाएगी।

6.04 असाधारण रूप से विलम्बित गाड़ियाँ :-

- (1) यदि पिछले स्टेशन से, कोई सवारी गाड़ी साधारणतः निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और माल गाड़ी 20 मिनट के भीतर वहाँ नहीं पहुँचती है तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरंत इस बात की सूचना पिछले स्टेशन को और नियंत्रण कार्यालय को देगा। इसके बाद दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपुल) लाइनों पर, ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर, पास वाली लाइन या लाइनों पर ब्लॉक सेक्शन में किसी तरफ से भी आने वाली सभी गाड़ियों को तुरंत रोक देंगे और उपर्युक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के लोको पायलटों और गार्डों को चेतावनी देंगे और साथ ही विलंबित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे।
- (2) परिस्थिति अनुसार अपेक्षित होने पर उपरोक्त कार्यवाही इससे पहले भी की जायेगी।

स.नि.6.04 :

- (1) (क) यदि कोई सवारी गाड़ी अपने निर्धारित आगमन समय से 10 मिनट एवं मालगाड़ी 20 मिनट के भीतर स्टेशन पर नहीं पहुँचती है तो, ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन में कारण का पता लगाने एक रेल कर्मचारी को भेजेगा। दोहरी लाइन पर या यदि वहाँ अन्य पार्श्ववर्ती लाइन हों तो एक इंजन यदि उपलब्ध हो तो उसे इस उद्देश्य से उपयोग किया जा सकता है।
- (ख) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच किसी गाड़ी के बिलंबित होने पर नीचे लिखी प्रक्रिया अपनायी जाएगी:-
 - (i) यदि किसी कारणवश कोई गाड़ी 15 मिनट से अधिक खड़ी होती है तो इंजन के हैन्डब्रेक के अतिरिक्त इंजन/लोड के वैक्यूम/एयरब्रेक आदि का प्रयोग किया जाना चाहिए। यदि ऐसा ठहराव होता है तो गाड़ी के रॉलर बियरिंग युक्त वाहनों की स्थिति में 150 में 1 का या उससे तीखी ढलान पर तथा रॉलर बियरिंग युक्त वाहनों के अतिरिक्त वाहनों की स्थिति में 100 में 1 या उससे तीखी ढलान वाले खंडों पर अतिरिक्त सावधानियाँ बरती जायेगी:-

सवारी गाड़ी के गार्ड ब्रेकवान में हैन्डब्रेक का प्रयोग करेंगे और गिरती ढलान की तरफ के निकटवाले दो वाहनों के पहियों में स्प्रेग, लकड़ी का वेज या स्कॉच ब्लॉक यदि उपलब्ध हो, का प्रयोग करेंगे। मालगाड़ियों के संबंध में गाड़ी के न्यूनतम एक तिहाई वैगनों के या इंजन के पीछे 10 वैगनों तथा ब्रेकवान के अन्दर के 5 वैगनों (दोनों में जो अधिक हो) के हैन्डब्रेक गिरा दिये जायेंगे एवं गार्ड के ब्रेकवान का हैन्डब्रेक का भी प्रयोग किया जाएगा। विशेष प्रकार के वैगनों, जैसे बॉक्स, बी.ओ.बी.एस., बी.ओ.आई., बी.आर.एच., सी.आर.टी. इत्यादि पर जिसमें रॉलरबीयरिंग लगे हों, से युक्त गाड़ियों में उपरोक्त सावधानियों का पालन करते हुये विशेष ध्यान दिया जाएगा।

- (ii) जब गाड़ी के चलने की संभावना हो तो समुचित वैक्यूम/एयरप्रेसर पुनः बनाकर जैसी भी स्थिति हो, किया जाय तथा वैक्यूमब्रेक/एयरब्रेक का उपयोग स्प्रेग, लकड़ी का वेज या स्कॉच ब्लॉक हटाये जाने के तथा/अथवा हैन्डब्रेकों से मुक्त किया जाने के पूर्व किया जाय। तत्पश्चात गाड़ी चलाये जाने के लिये वैक्यूम/एयरब्रेक को मुक्त किया जाय।
 - (iii) लोको पायलट स्वयं या उसके निर्देश पर सहायक लोको पायलट इंजन के पिछले वैगनों के हैन्डब्रेक के उपयोग करने हेतु उत्तरदायी होगा और गार्ड ब्रेकवान के भीतर के वैगनों के इसी प्रकार की कार्यवाही हेतु उत्तरदायी होगा।
 - (iv) गाड़ी की ब्रेकशक्ति की स्थिति का ध्यान रखते हुये लोको पायलट 150 में 1 अथवा 100 में 1 से अधिक समतल खंड में गाड़ी के ठहराव की अवधि में उसको लुढ़कने से बचने हेतु उपनियम (i) में दिये गये अतिरिक्त सतर्कता नियम का पालन करेंगे।
- (2) जब दृश्यता बाधित हो या रात में यदि इंजन में अच्छे चालू हालत में हेडलाइट फिट नहीं है तो किसी गाड़ी को प्रस्थान की अनुमति तबतक नहीं दी जाएगी जबतक कि स्टेशन मास्टर को बिलंबित गाड़ी के गार्ड द्वारा यह लिखित सूचना नहीं मिल जाती है कि पार्श्ववर्ती लाइन अवरोध रहित है।
- (3) नियंत्रित खंडों पर स्टेशन मास्टर नियंत्रण कार्यालय को तत्काल सूचित करेगा। ऐसी सूचना मिलने पर नियंत्रक द्वारा उन स्टेशनों को जहाँ चिकित्सा यान या चेस्ट हो, को शीघ्र चेतावनी देनी चाहिए कि अगली सूचना मिलने पर चिकित्सा यान या चेस्ट भेजने हेतु तैयार रखें। उसके बाद नियंत्रक को परिस्थिति से लगातार अवगत रहना चाहिए।
- (4) दोहरी लाइन खंड पर यदि कोई सुरंग हो और गाड़ी का बिलंबन हो तो स्टेशन मास्टर तबतक गाड़ी को विपरीत दिशा में अपनी यात्रा पर आगे बढ़ने से रोकेंगा जबतक कि पहले वह लाइन का साफ होना सुनिश्चित नहीं कर लेता है। यदि ब्लॉक सेक्शन में कोई सुरंग नहीं है तो स्टेशन मास्टर विपरीत दिशा में जानेवाली प्रथम गाड़ी को अवश्य रोकेंगा और लोको पायलट को परिस्थिति की लिखित सूचना देगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने का निर्देश देगा।
- (5) उन सवारी गाड़ियों के गार्ड जिनमें पोर्टेबुल फिल्ड टेलीफोन सेट उपलब्ध हो, गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन में 10 मिनट से अधिक बिलंब होने पर नियंत्रित खंडों पर नियंत्रक को कारण एवं संभावित बिलंबन की अवधि अवश्य सूचित करेगा। यदि संभव हो तो यह सूचना वॉकी-टॉकी सेट पर पार्श्ववर्ती स्टेशन को भी दिया जाना चाहिए।

6.05 दुर्घटना या ब्रेकडाउन की सूचना भेजना :-

यदि किसी कारणवश इंजन आगे जाने में अशक्त हो जाता है तो गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट निकटतम स्टेशन को शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा यह सूचना भेजेगा कि दुर्घटना किस स्थान पर, किस प्रकार हुयी है तथा उसका क्या कारण है और यदि सहायता माँगी गयी है तो गाड़ी तब तक नहीं चलायी जाएगी जबतक कि ऐसी सहायता नहीं पहुँच जाती है। परन्तु यदि तत्पश्चात् गाड़ी चलने योग्य हो जाती है तो पैदल चाल की गति से चलायी जा सकती है, किन्तु ऐसा करने से पूर्व किसी सक्षम रेल कर्मचारी को गाड़ी की रक्षा हेतु हाथ सिगनल एवं पटाखों के साथ भेजा जाएगा। ऐसा रेलकर्मचारी गाड़ी से कम से कम 400 मीटर आगे चलेगा। गाड़ी के पीछे भाग की रक्षा भी इसी प्रकार की जाएगी।

स.नि. 6.05 :

(1) दुर्घटना या ब्रेकडाउन की सूचना भेजना:-

(क) जब दुर्घटना या ब्रेकडाउन के कारण कोई गाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर खड़ी हो जाती है तो गार्ड पहले स.नि.6.03 के अनुरूप गाड़ी की रक्षा अवश्य करेगा। तत्पश्चात् गार्ड अवश्य लोको पायलट से विचार विमर्श करेगा और यदि गाड़ी में पोर्टेबुल फिल्ड टेलीफोन उपलब्ध हो तो नियंत्रक को पोर्टेबुल फिल्ड टेलीफोन द्वारा दुर्घटना या ब्रेकडाउन की सूचना अवश्य देगा। पार्श्ववर्ती स्टेशन को भी वॉकी-टॉकी सेट पर या स्थल पर उपलब्ध अन्य साधनों के द्वारा अवश्य दी जाय, अन्य साधनों में उपलब्ध टेलीफोन बूथ या किसी यात्री का मोबाइल फोन का भी प्रयोग किया जा सकता है, यदि संभव हो। इस सूचना में दुर्घटना या ब्रेकडाउन की प्रकृति का विवरण, अशक्त गाड़ी जहाँ खड़ी है उसका किलोमीटर, पार्श्ववर्ती लाइन बाधित है अथवा नहीं, हताहतों की प्रकृति, यदि कोई हो, एवं आवश्यक सहायता संबंधी बातों को शामिल किया जाएगा। दोहरी लाइन खंडों पर यदि पोर्टेबुल फिल्ड टेलीफोन खराब हो और पार्श्ववर्ती लाइन पर दूसरी गाड़ी गुजर रही हो तो उसे रोक दिया जाएगा और प्रभावित गाड़ी के गार्ड विपरीत दिशा में जाती गाड़ी के गार्ड या लोको पायलट को दुर्घटना या ब्रेकडाउन का उपरोक्त विवरण लिखकर जिस दिशा में गाड़ी जा रही है उस दिशा के अगले स्टेशन को सूचित करने हेतु सौंप देंगे। दूसरी अन्य परिस्थितियों में इकहरी एवं दोहरी लाइन खंडों पर उपरोक्त वर्णित विधि से दुर्घटना या ब्रेकडाउन की लिखित सूचना तत्काल सहायक लोको पायलट या सहायक गार्ड द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को भेजी जाएगी। ऐसी सूचना पाने के बाद स्टेशन मास्टर नियंत्रक को सूचित करेंगे और इसके बाद नियंत्रक सर्वसंबंधित को सूचित करेंगे।

(ख) जब कोई सहायता (असिस्टिंग) इंजन भेजा जाता है तो जो स्टेशन मास्टर अशक्त गाड़ी से बाधित ब्लॉक सेक्शन में सहायता इंजन भेजता है उसके इंजन के लोको पायलट को फार्म टी/ए.602 पर साफ-साफ यह लिखकर जारी करेगा कि सहायता करने के बाद लौटते समय उसे आवश्यक सिगनल 'ऑफ' कर लिया जायेगा यदि सही दिशा में दोहरी लाइन पर या इकहरी लाइन खंड पर आगे बढ़ रहा हो। जब दोहरी लाइन या मल्टीपुल लाइन वाले खंड पर गलत दिशा में लौट रहा हो तो विपरीत दिशा के अंतिम रोक सिगनल या सही दिशा के प्रथम रोक सिगनल के सामने, दोनों में जो पहले मिले, वहाँ वह गाड़ी को खड़ा करेगा। वहाँ से सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा पायलट करके स. नि. 5.10 में लिखित विधि से हस्तलिखित प्राधिकार पर लाया जाएगा।

(ग) दोहरी लाइन पर किसी दुर्घटना के कारण जब इकहरी लाइन कार्यप्रणाली लागू किया गया हो तो स्टेशन मास्टर सिगनल 'ऑफ' नहीं करेगा या अपने स्टेशन में अशक्त गाड़ी के प्रवेश हेतु प्राधिकार के रूप में टी-409 जारी नहीं करेगा यदि उसी दिशा से किसी गाड़ी के आगमन हेतु लाइन क्लीयर दे दिया गया हो।

- (घ) गंभीर दुर्घटना के समय जब त्वरित सहायता की आवश्यकता होती है और उपखंड(क) में निर्देशित विधि से त्वरित सूचना नहीं भेजी जा सकती है तो गार्ड अशक्त गाड़ी के इंजन, यदि वह जाने योग्य हो, को काटने की एवं अगले स्टेशन को लोको पायलट के माध्यम से दुर्घटना या ब्रेकडाउन का रिपोर्ट उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सौंपने हेतु भेजने की व्यवस्था करेगा। इंजन काटने के पहले स.नि. 6.09-1 के प्रावधानों का अनुपालन अवश्य किया जाना चाहिए।
- (ङ) यह सूचना प्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर कि गाड़ी अशक्त हो गयी है, अनिवार्य रूप से नियंत्रक एवं अन्य संबंधित अधिकारियों को अवश्य तत्काल सूचित करेगा। अनियंत्रित क्षेत्रों में स्टेशन मास्टर आवश्यक सहायता का प्रबन्ध करेगा और यदि इंजन अशक्त हो गया हो तो कम महत्वपूर्ण गाड़ी के इंजन का उपयोग अशक्त गाड़ी को आगे की यात्रा पर भेजने हेतु करेगा और टर्मिनल स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ऐसा करने की सूचना दे देगा।

टिप्पणी :- गार्ड की अनुपलब्धता में या गार्ड के अशक्त होने पर गार्ड के कर्तव्यों का पालन लोको पायलट द्वारा किया जायेगा।

(2) अशक्त इंजन को सहायता :-

- (क) जब कोई इंजन अशक्त हो जाता है तो गार्ड, लोको पायलट से सुनिश्चित करेगा कि क्या रिलीफ इंजन माँगने की आवश्यकता है। यदि लोको पायलट आशा करता हो कि इंजन को 30 मिनट के भीतर कार्य योग्य बनाया जा सकता है तो वह गार्ड को सूचित करेगा। यदि अधिक समय लगने की संभावना हो तो गार्ड स.नि.6.05-1 के प्रावधानों के अनुरूप निकटतम स्टेशन को अवश्य सूचना भेजेगा और रिलीफ इंजन की माँग करेगा।
- (ख) असिस्टिंग इंजन की माँग करने के बाद यदि लोको पायलट खराबी की मरम्मत करने में सफल हो जाता है और गाड़ी को दुबारा स्टार्ट करने की स्थिति में हो तो वह ऐसा करते समय पैदल गति से चल सकता है बशर्ते कि सहायक लोको पायलट या गार्ड हाथ सिगनल एवं पटाखा के साथ गाड़ी के आगे न्यूनतम 400 मीटर आगे चलता हुआ गाड़ी को पायलट करेगा। यदि सहायक लोको पायलट या गार्ड पाता है कि कोई असिस्टिंग इंजन पहुँच रहा है तो वह अबिलम्ब असिस्टिंग इंजन हेतु पटाखा लगायेगा और अपनी गाड़ी एवं असिस्टिंग इंजन को शीघ्र रोकने हेतु खतरे का हाथ सिगनल दिखायेगा।

6.06 बिना प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी :-

- (1) जब किसी लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है तो वह तत्काल गाड़ी रोक देगा।
- (2) वह गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में अवरोध मानी जाएगी और नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जाएगी।
- (3) गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा और इसके बाद जिस स्टेशन मास्टर को घटना की सूचना दी गयी है उसके द्वारा दिये गये अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलायी जाएगी।

परन्तु यदि समुचित (मूर्त) टेन्जिबुल प्रस्थान प्राधिकार रास्ता में खो जाता है तो चालक अगले स्टेशन तक जा सकता है और इस घटना की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

6.07. गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक (कंट्रोलर) या केन्द्रीय यातायात नियंत्रण परिचालक (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) को देना :-

- (1) यदि किसी विदित स्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के संरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभावना है तो लोको पायलट, गार्ड और स्टेशन मास्टर इसकी सूचना नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक को देंगे।
- (2) नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक ऐसी खराबी या दोष की जानकारी मिलने पर, उपस्कर के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा।

स.नि. 6.07 :

- (1) लोको पायलट और/या गार्ड ट्रैक जिस पर से उसकी गाड़ी पास की है, में किसी असमान्य स्थिति का अनुभव करने के मामले में, और वह समझता है कि ट्रैक के जिस भाग से उसकी गाड़ी पास की है वह बाद की गाड़ियों के संरक्षित संचालन के लिए असुरक्षित है, तो वह निम्न प्रकार की कार्यवाही करेगा :-
 - (क) अपनी गाड़ी को अगले स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन को साफ किए बिना रोकेंगे और उपलब्ध संचार के साधन द्वारा स्टेशन मास्टर को इकहरी लाईन के मामले में दोनों छोड़ से तथा दोहरी लाईन के मामलों में पिछले छोर से प्रभावित ब्लॉक खंड में किसी गाड़ी को अनुमति नहीं देने के लिए सूचित करेगा। आई०बी०एस० तथा स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र के मामलों में लोको पायलट अवश्य ही स्टेशन मास्टर को एवं पहले से पिछले स्टेशन से छुटी गाड़ियों के लोको पायलटों को उपलब्ध संचार के माध्यम से गाड़ियों के संचालन को रोकने हेतु सूचित करेगा।
 - (ख) स्वयं संतुष्ट होने के बाद केवल तभी आगे बढ़ेगा जब स्टेशन मास्टर ने स्पष्ट रूप से लाईन पर आगे के संचालन की अनुमति नहीं देने हेतु समझ लिया है तथा जब तक कि लोको पायलट से स्टेशन मास्टर को घटना का ब्यौरा दर्शाते हुए एक लिखित मेमो न प्राप्त हो जाये। उसके बाद स्टेशन पर वह पुनः सुविधाजनक स्थान पर रुकेंगे ताकि स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो सौंप सकें।
 - (ग) स्टेशन मास्टर ऐसा मेमो प्राप्त होने पर ब्लॉक खण्ड के दूसरे छोड़ पर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सम्बोधित तथा जूनियर इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर (रेलपथ), सहायक इंजीनियर, मंडल इंजीनियर, मुख्य नियंत्रक और मंडल परिचालन प्रबंधक को एक लिखित संदेश अवश्य ही जारी करेगा।
 - (घ) ट्रैक के प्रत्याशित भाग के पर्याप्त पहले रुकने हेतु, एक इंजीनियरी कर्मचारी सहित रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन या इनके अनुपस्थिति में गाड़ी को सतर्कता आदेश के साथ भेजने की व्यवस्था करेगा। साथ में जाने वाला इंजीनियरी कर्मचारी ट्रैक का निरीक्षण करेगा और गाड़ी को पास करने की अनुमति केवल तभी देगा जब ट्रैक गाड़ी को पास करने हेतु संरक्षित है। ट्रैक की स्थिति एवं गति का कोई प्रतिबंध जो अधिरोपित किया जाना है की सूचना स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत तौर पर अथवा लिखित मेमो द्वारा जिसे लोको पायलट द्वारा भेजा जा सकता है, देगा।
 - (ङ) इंजीनियरी कर्मचारी की अनुपस्थिति में सतर्कता आदेश के साथ सिंी गाड़ी के लोको पायलट को प्रभावित किलोमीटर स्थान से पहले रुकने हेतु तथा स्वयं को ट्रैक की स्थिति के बारे में संतुष्ट होने के पश्चात विचाराधीन ट्रैक को 10 कि.मी.प्र.घं. से पास करने या यदि वह पाता है कि लाईन पास करने हेतु असुरक्षित है तो पिछले स्टेशन वापस जाने के लिए अनुदेश देगा। यदि लोको पायलट किसी संदेहास्पद बात का खोज करने में सक्षम नहीं होता है तो इंजीनियरी कर्मचारी द्वारा ट्रैक का संरक्षित होना प्रमाणित करने तक बाद वाली गाड़ियों को 10 कि.मी.प्र.घं. के प्रतिबंधित गति से भेजा जायेगा।

- (च) यदि लोको पायलट द्वारा पूर्व में रिपोर्ट किये गये स्थिति की पुष्टि होने पर, इंजीनियरी कर्मचारी द्वारा संरक्षित प्रमाणित किए जाने तक किसी गाड़ी के संचलन की अनुमति नहीं दी जाएगी।

नोट :- गाड़ी के गार्ड द्वारा गाड़ी कार्य करने के दौरान ट्रैक में किसी असमान्य घटना का अनुभव होने की स्थिति में वह वॉकी-टॉकी या लोको पायलट तथा गार्ड के मध्य उपलब्ध संचार के अन्य साधन द्वारा अपने गाड़ी के लोको पायलट को घटना के बारे में अवश्य ही सूचित करेगा, जिसके बाद लोको पायलट स.नि. 6.07 (1) (क) में उल्लिखित कारवाई करेगा। यदि गार्ड लोको पायलट से सम्पर्क करने में असमर्थ होता है तो उसे गाड़ी को रोकने की कार्यवाही करनी चाहिए तथा लोको पायलट को सूचित करना चाहिए।

- (2) जैसे ही ट्रैक, पुलों या अन्य स्थायी संरचना में तोड़-फोड़ अथवा संभाव्य तोड़-फोड़, बम विस्फोट, विस्फोट इत्यादि की सूचना प्राप्त होती है, स्टेशन मास्टर इससे अवगत होता है तो वह प्रभावित ब्लॉक खण्ड के साथ-साथ दोहरे/बहु लाईन खण्डों पर समीपवर्ती लाईन पर गाड़ियों के संचलन को रोक देगा तथा खण्ड नियंत्रक के परामर्श से स.नि. 6.07 (1) (घ) के अनुसार कार्रवाई करेगा, सिवाय इसके कि केवल रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन को गाड़ियों के संचलन हेतु लाइन संरक्षित है, को सुनिश्चित करने के लिए भेजा जा सकता है।
- (3) लोको पायलट और/या गार्ड द्वारा ट्रैक पर या समीपवर्ती ट्रैक के निकट जिसपर उसकी गाड़ी पास की है, पर कोई अवरोध या अन्य असुरक्षित स्थिति अनुभव करता है तथा जो उसके मत से संरक्षित गाड़ी संचलन के लिए असुरक्षित है, निम्नलिखित उपचारी कार्यवाही करेगा—

- (क) अपने लोको के फ्लैशर लाइट के स्विच को तुरन्त ऑन कर देगा,
- (ख) संबंधित स्टेशन मास्टर/कंट्रोल को उपलब्ध संचार के साधन द्वारा साथ-साथ सूचित किया जायेगा।
- (ग) अपने ट्रेन को रोक देगा तथा सा.नि. 3.62 के अनुसार विचाराधीन लाइन का बचाव (प्रोटेक्शन) करने हेतु खतरे के हाथ सिगनल के साथ बढ़ेगा।
- (घ) उसके बाद वह फ्लैशर लाइट को ऑन रखते हुए सावधानीपूर्वक अगले स्टेशन तक यात्रा जारी रखेगा।
- (ङ.) प्रभावित भाग पर पहुँची किसी आनेवाली गाड़ी को सूचित करके तथा खतरे का हाथ सिगनल दिखा कर रोकने के लिए तैयार रहेगा।
- (च) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर वह घटना के बारे में एक लिखित मेमो द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
- (छ) ऐसी सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर स.नि. 6.07 (1) (ग) से (च) के अनुसार अवश्य ही कार्यवाही करेगा।

- (4) यदि संभावित तोड़-फोड़/असामाजिक गतिविधि/बम विस्फोट/विस्फोट का किसी भी प्रकार का संदेह होने पर इंजीनियरी कर्मचारी को ट्रैक के प्रभावित भाग पर भेजते समय जी.आर.पी./आर.पी.एफ. कर्मचारी को भी जाने हेतु सूचित किया जायेगा।

6.08 गाड़ी का विभाजन :—

- (1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो:—
 - (क) लोको पायलट यथासंभव गाड़ी के अगला भाग को तबतक चलाता रहेगा जबतक कि वह यह नहीं समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रुक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना नहीं रहे और निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गाड़ी के विभाजन की सूचना गार्ड को देगा।
 - (ख) गाड़ी के पिछले भाग में गार्ड या गार्डों द्वारा :—
 - (i) अगला भाग से टक्कर बचाने हेतु सभी संभव प्रयत्न किये जायेंगे;
 - (ii) यदि हैन्डब्रेक है तो तत्काल उसे लगा दिया जाएगा, तथा
 - (ग) यदि कोई बैकिंग इंजन है तो उसका लोको पायलट गाड़ी के पिछला भाग को रोक देगा और अगला भाग के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।
- (2) गाड़ी के पिछला भाग के रुकते ही गाड़ी का गार्ड आगे एवं पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग का बचाव करेगा और हैन्डब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक हो एवं विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति दी गयी हो तो स्प्रेग तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थिर रखने का कार्य करेगा।
- (3) गार्ड दिन में हरी झंडी तथा रात में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक उपर और नीचे बार—बार हिलाकर गाड़ी के विभाजित होने का संकेत देगा।
- (4) जब विभाजित गाड़ी का दोनों भाग एक दूसरे से दिखायी पड़नेवाली दूरी में रुककर खड़े हो जाते हैं और उन्हें जोड़ना सम्भव एवं निरापद हो तो गाड़ी को गार्ड के हाथ सिगनल की सहायता से पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जाएगा परन्तु तब जब गाड़ी के पिछला भाग को भली प्रकार स्थिर रखने हेतु उपनियम (2) में वर्णित विधि से आवश्यक सावधानी बरत ली गयी हो।
- (5) यदि विभाजित गाड़ी का लोको पायलट अगला भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगला ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच जाता है तो वह तुरन्त गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को तथा रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके प्रभारी रेलकर्मचारी को देगा और यदि प्रस्थान प्राधिकार मूर्त (टेन्जिबुल) हो तो तबतक नहीं सौंपेगा जबतक कि ब्लॉक सेक्शन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से साफ नहीं हो जाता है।
- (6) इस नियम में गार्ड के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट द्वारा संपादित किये जायेंगे।

स.नि. 6.08 :

- (क) गाड़ी की गतिशील अवस्था में जब उसका कोई भाग अलग हो जाता है तो गार्ड (और सहायक गार्ड यदि कोई हो) परिस्थिति का अनुभव कर तत्काल हैन्डब्रेक का प्रयोग करेगा और लोको पायलट को दिन में हरी झंडी एवं रात में सफेद बत्ती यथासंभव उपर नीचे हिलाकर संकेत देगा। लोको पायलट इस सिगनल को (—0—0) एक लंबी एक छोटी एक लंबी एक छोटी सीटी बजाकर स्वीकार करेगा और अगला भाग को अपने स्वविवेक से तब तक गतिशील रखेगा जब तक कि पिछला भाग खड़ा नहीं हो जाता है।

- (ख) यदि लोको पायलट को गाड़ी विभाजन की जानकारी मिलती है तो वह प्लैशर लाइट को जला देगा एवं (—0—0) एक लंबी एक छोटी एक लंबी एक छोटी सीटी बार बार गार्ड का ध्यान आकृष्ट करने हेतु बजायेगा जबतक कि गार्ड दिन में हरी झंडी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर नीचे हिलाकर स्वीकार नहीं कर लेता है। लोको पायलट गाड़ी के अगला भाग को तब तक गतिशील रखेगा जब तक कि पिछला भाग खड़ा नहीं हो जाता है।
- (ग) यदि लोको पायलट अगला स्टेशन तक बढ़ना आवश्यक समझता है तो स्टेशन पहुँचते समय स्टेशन कर्मचारी को सतर्क करने हेतु बार बार एक लंबी एक छोटी एक लंबी एक छोटी सीटी बजाएगा। स्टेशन मास्टर खाली लाइन पर गाड़ी के शीघ्रातिशीघ्र आगमन की व्यवस्था करेगा और तत्काल पिछले स्टेशन को सूचित करेगा कि गाड़ी का विभाजन हो गया है और गाड़ी का पिछला भाग पीछे की ओर भी लुढ़क सकता है। दोनों स्टेशन के स्टेशन मास्टर, विभाजित गाड़ी आ गयी हो तो तुरन्त एक खाली लाइन सेट करेंगे, साफ लाइन की सेटिंग सैन्डहम्प या यदि डिरेलिंग स्वीच हो तो उसे सेटकर किया जाएगा। तथापि यदि पिछला भाग अगला भाग का पीछा कर रहा हो तो स्टेशन मास्टर अवश्य गार्ड का ध्यान आकृष्ट करेगा और गार्ड द्वारा हैंडब्रेक लगाकर उसे रोकने का प्रयास करेगा।
- (घ) यदि पीछे की ओर कोई बैकिंग इंजन हो जिसके लोको पायलट को गाड़ी विभाजन का पता लगता है तो उसे अवश्य तत्काल पिछला भाग को खड़ा करना चाहिए और साथ-साथ आगे वाले इंजन के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु बारबार एक लंबी एक छोटी एक लंबी एक छोटी सीटी बजाना चाहिए।
- (ङ) यदि स्टेशन के कर्मचारी किसी गाड़ी को दो या अधिक भागों में विभक्त चलता देखता है तो वे लोको पायलट एवं गार्ड का ध्यान दिन में हरी झंडी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर नीचे हिलाकर आकृष्ट करने का प्रयास करेंगे।
- (च) ज्योंहि पिछला भाग सेक्शन में खड़ा हो जाता है गार्ड इसे आगे एवं पीछे दोनों ओर या अगला भाग यदि दिखायी नहीं पड़ता है तो सामान्य नियम 6.03 के अनुसार अवश्य प्रोटेक्ट कर देगा। यदि कोई बैकिंग इंजन हो तो बैकिंग इंजन का लोको पायलट पीछे की ओर प्रोटेक्ट करेगा और गार्ड गाड़ी का अगला भाग में प्रोटेक्ट करेगा। इकहरी लाइन खंडों पर यदि गाड़ी का दोनों भाग स्थिर खड़ा हो गया हो तो गाड़ी का लोको पायलट अपने सहायक लोको पायलट को आगे प्रोटेक्ट करने हेतु भेजेगा और गार्ड पीछे प्रोटेक्ट करेगा। दोहरी लाइन पर यदि पार्श्ववर्ती लाइन का उल्लंघन हो तो नियमानुकूल उस लाइन का भी प्रोटेक्शन किया जाएगा।
- (छ) यदि ढलान वाले खंडों पर विभाजित लोड के भाग रुक जाते हैं तो गार्ड एवं लोको पायलट स.नि. 6.04 के अनुसार कार्यवाही करेंगे।
- (ज) जब विभाजित गाड़ी के दोनों भाग खड़े कर दिये जाते हैं और दोनों भागों को संरक्षापूर्वक जोड़ना संभव हो तो गार्ड दोनों भागों को समुचित एवं संरक्षित विधि से एकसाथ करने हेतु उत्तरदायी होंगे।
- (झ) यदि दोनों भागों को जोड़ना संरक्षित/सम्भव नहीं हो तो गार्ड सामान्य एवं सहायक नियम 6.09 के अनुसार कार्यवाही करेगा।
- (ञ) सामान्यतः विभाजित गाड़ी के दोनों भाग अलग अलग दो स्टेशनों पर नहीं ले जाया जाएगा।
- (ट) इकहरी लाइन पर जब अगला भाग बिना रुके अगले स्टेशन चला जाता है तो लोको पायलट टैबलेट/टोकन पर से अपना स्वामित्व नहीं छोड़ेगा जबतक कि दूसरा भाग ले न आया जाय और बाधा दूर न कर लिया जाय। लाइन क्लियर टिकट की स्थिति में लोको पायलट तत्काल स्टेशन मास्टर को सतर्क करेगा कि पिछला सेक्शन साफ नहीं हुआ है। इसके अतिरिक्त प्रवेश करते समय एक लंबी एक छोटी एक लंबी एक छोटी सीटी का प्रयोग करेगा।

- (ठ) जब इंजन पीछे छूटा भाग लाने भेजा जाता है तो लोको पायलट को एक निर्धारित फार्म टी/ए 602 पर रिलीफ इंजन/गाड़ी के अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश हेतु प्रस्थान प्राधिकार देगा। यदि पीछे छूटा भाग लाने हेतु भेजा गया हो तो इसके अतिरिक्त टोकन/टैबलेट/मूर्त लाइन किलयर टिकट इत्यादि पहले से उसी इंजन के स्वामित्व में हो तो लोको पायलट के पास ही रहेगा और उसे तभी वापस किया जाएगा जब छूटा हुआ भाग ले आया जायेगा और ब्लॉक सेक्शन साफ हो जाएगा।

6.09 ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग :-

- (1) यदि किसी ब्लॉक सेक्शन में रुकी गाड़ी का उसके दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण या इंजन के पूरी गाड़ी आगे खींचने में अशक्त हो जाने के कारण विभाजन आवश्यक हो जाय तो गार्ड अपनी गाड़ी के पिछला भाग के प्रोटेक्शन हेतु नियम 6.03 के अनुसार कार्यवाही अबिलम्ब करेगा।
- (2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो गार्ड उपनियम (1) के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही करने के बाद और कपलिंग काटने से पहले ब्रेक लगा देगा तथा यदि आवश्यक हो तो गाड़ी के पिछला भाग को स्थिर रखने हेतु उसे सावधानीपूर्वक अन्यथा (सेक्योर कर) जकड़कर रखेगा।
- (3) गार्ड उपनियम(2) के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही करने के बाद लोको पायलट को लिखित अनुमति देगा कि वह अगला भाग काटकर अगला स्टेशन तक ले जाय और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का लिखित निर्देश भी दे सकता है।
- (4) इकहरी लाइन के जिन सेक्शनों पर टोकन पद्धति लागू है उनमें लोको पायलट अपनी गाड़ी का कोई भाग ब्लॉक सेक्शन में छोड़ने से पूर्व टोकन गार्ड को सौंप देगा और उसके लिये गार्ड से लिखित रसीद लेगा। गार्ड वह टोकन तबतक अपने पास रखेगा जबतक उसकी गाड़ी के सभी वाहन ब्लॉक सेक्शन से बाहर नहीं हो जाते।
- (5) रात्रि, धुंध, कुहासा या तूफानी मौसम में जब दृश्यता साफ नहीं हो तो जैसे ही इंजन चाहे अकेला या वाहनों के साथ बढ़े वैसे ही गार्ड:-
 - (क) नियम 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी को आगे से भी प्रोटेक्शन करेगा, तथा
 - (ख) यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी का पिछला भाग के सबसे अगला वाहन पर लाल बत्ती दिखायी जाय।
- (6) जब गाड़ी का अगला भाग ले जाया जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछला वाहन पर कोई टेललैम्प या टेलबोर्ड नहीं लगाया जाएगा, किन्तु गार्ड उपनियम(3) में वर्णित लिखित अनुमति में उसका पूरा नम्बर लिखकर देगा।
- (7) यह जानते हुये कि पीछे के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध है किसी स्टेशन में प्रवेश करते ही लोको पायलट का सर्वप्रथम कर्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को तत्काल इसकी चेतावनी दे। यदि स्टेशन के रास्ता में कोई केबिन पड़ता हो तो केबिन के प्रभारी रेल कर्मचारी को भी इस बात की जानकारी दी जाएगी।
- (8) जब उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुदेशों के अधीन इंजन को वापस लाना हो तो गार्ड इंजन आने तक ब्लॉक सेक्शन में छोड़े गये गाड़ी के भाग के पीछे उपस्थित रहेगा और किसी भी अनुगामी गाड़ी को अपने प्रभार वाले किसी वाहन को हटाने की अनुमति नहीं देगा।

- (9) (क) लोको पायलट अपने इंजन को बिना वाहन या वाहनों के साथ उसी लाइन पर तबतक वापस नहीं लायगा जबतक कि उपनियम(3) के अधीन गार्ड से उसे ऐसा करने का लिखित अनुदेश नहीं मिल जाता है।
- (ख) इसके अतिरिक्त लोको पायलट मल्टीपुल लाइन वाले खंडों में स्टेशन मास्टर से एक लिखित प्राधिकार लेगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेलपथ के जिस भाग पर से उक्त लोको पायलट को लौटना है उस पर कोई अन्य गाड़ी नहीं लायी जाय और न ही उसे क्रॉस किया जाय।
- (ग) स्टेशन मास्टर इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पूर्व उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक आश्वासन प्राप्त करेगा जिनके पास डायवर्शन सुविधायें हैं और इन परिस्थितियों की सूचना नियंत्रक को भी देगा।
- (10) दोहरी लाइन या मल्टीपुल लाइन वाले खंडों पर स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन लोको पायलट संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहाँ तक लौटा ले जाएगा जहाँ से क्रॉस करके वह उस लाइन पर पहुँच सकता है जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और वह उसी लाइन पर आगे जा सकता है और इंजन लगाने के बाद जिस स्टेशन को जाने का उसे निर्देश मिला है, उस तक गाड़ी ले जाएगा।
- (11) यदि लोको पायलट लिखित अनुदेशों के अधीन दोहरी लाइन सेक्शन में यातायात दिशा के विपरीत तथा इकहरी लाइन सेक्शन में स्थापित यातायात की दिशा के विपरीत जाता है तो वह सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और निर्धारित कोड में लगातार सीटी देता रहेगा।

स.नि. 6.09 :

- (क) जब कोई लोको पायलट अपनी गाड़ी का विभाजन इंजन द्वारा पूरी गाड़ी के खींचे जाने में अशक्तता के कारण आवश्यक समझता है या किसी गाड़ी से इंजन काटकर और अगले स्टेशन तक पानी या किसी अन्य उद्देश्य से जाता है तो उसे गार्ड से निर्धारित फार्म टी-609 पर गाड़ी छोड़ने हेतु लिखित अनुमति अवश्य प्राप्त करना चाहिए और स्टेशन पहुँचने पर अपने आगमन की सूचना अवश्य स्टेशन मास्टर को तत्काल देगा यह बताते हुये कि कहाँ गाड़ी को छोड़ा गया है तथा यह भी बतायेगा कि वह वापस जायेगा या कोई अन्य इंजन भेजा जाएगा। स्टेशन मास्टर को बिना सूचना दिये गाड़ी की ओर लौटने हेतु स्टेशन नहीं छोड़ेगा।
- (ख) मालगाड़ी की स्थिति में लोको पायलट यदि पाता है कि किसी ढलान पर गाड़ी खड़ी है तो वह किसी भी हालत में अपनी गाड़ी को पीछे की ओर दुबारा स्टार्ट करने हेतु नहीं ढकेलेगा बल्कि गाड़ी को विभाजित कर प्रथम भाग के साथ अगला स्टेशन तक जाने एवं लौट कर बाकी भाग के संचालन करने की प्रक्रिया प्रारंभ करने हेतु गार्ड से लिखित अनुमति अवश्य प्राप्त करेगा। अनकपलिंग करने के पहले गार्ड यह देखने के लिये जिम्मेदार होगा कि पिछला भाग में पर्याप्त रूप से ब्रेक लगा दिया गया है ताकि बाकि बचा भाग स्थिर रहे। खाली वाहनों के होने की स्थिति में न्यूनतम पचास प्रतिशत ब्रेक लगा दिया जाना चाहिए एवं लदे वाहनों के होने पर सभी ब्रेक लगाये जाने चाहिए। ये अनुदेश केवल माल गाड़ियों में लागू होते हैं और किसी सवारी गाड़ी के लोको पायलट को ढलान पर गाड़ी विभाजित करने की अनुमति कतई नहीं दी जा सकती है।
- (ग) (i) जब कभी गाड़ी का कोई भाग लाइन पर चाहे ब्लॉक सेक्शन में या स्टेशन सीमा में छोड़ दिया जाता है तो किसी गाड़ी को उसी लाइन पर सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति तबतक नहीं दी जाएगी जब तक कि गाड़ी का बाकी हिस्सा की स्टेशनों से निकटता पर निर्भर करते हुये ब्लॉक सेक्शन के दोनों में से किसी एक ओर के स्टेशन तक, गाड़ी के छूटे हिस्सा को अगला स्टेशन तक खींचकर या पिछला स्टेशन तक ठेलकर ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं कर दिया जाय।

- (ii) जब लोको पायलट को पीछे छूटा हिस्सा को अगला स्टेशन तक खींचकर लाने या पिछला स्टेशन तक ठेलकर ले जाने हेतु वापस भेजा जाता है तो उसे निर्धारित फार्म टी/ए. 602 पर रिलीफ इंजन/गाड़ी के अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने का प्रस्थान प्राधिकार दिया जाना चाहिए।
- (घ) जब गाड़ी का अगला भाग आगे ले जाया जाता है तो गार्ड उपनियम (3) में वर्णित फार्म टी/609 पर साफ-साफ वाहनों की संख्या एवं इंजन के साथ जोड़े गये अंतिम वाहन पर पेंट से लिखी संख्या तथा धारक रेलवे लिखकर देगा।
- (ङ) लाइन पर छोड़े गये गाड़ी के पिछले भाग को लाने हेतु लोको पायलट द्वारा पीछे चलना प्रारम्भ करने से पूर्व, उपनियम (3) में वर्णित फार्म टी/609 पर दिये गये निर्देश पर स्टेशन मास्टर द्वारा अवश्य ही प्रतिहस्ताक्षर किया जाएगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि अगला भाग पूर्ण है।
- (च) सामान्य परिस्थितियों में किसी सवारी गाड़ी का विभाजन नहीं किया जाएगा सिवाय इसके कि ऐसा करने की अनुमति सक्षम पदाधिकारी से रेल पथ की स्थिति का समुचित आकलन कर ले लिया गया हो जब दुर्घटना के कारण गाड़ी के अगले भाग को भेजना आवश्यक हो।

6.10 आग लगना :-

- (1) कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगा देखता है जिससे जीवन की हानि या सम्पत्ति की क्षति पहुँचने की सम्भावना है तो वह जीवन एवं सम्पत्ति की रक्षा हेतु और आग को फैलने से रोकने एवं उसे बुझाने के लिये यथासंभव सभी उपाय करेगा।
- (2) यदि आग किसी विद्युत उपस्कर में या उसके आसपास लगती है और यदि रेल सेवक विद्युत उपस्कर के संचालन में सक्षम है तथा इस कार्य के लिये विशेष रूप से प्रशिक्षित है तो वह प्रभावित भाग की विद्युत उर्जा आपूर्ति तुरन्त काट देगा।
- (3) आग लगने की प्रत्येक घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जाएगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्यवाही करेगा।

स.नि. 6.10 :

- (1) (क) किसी गाड़ी के वाहन में आग लगने की स्थिति में गाड़ी को रोक दिया जाएगा और जलते वाहन को अलग कर दिया जाएगा जिसकी दूरी गाड़ी पर लगे वाहन से 45 मीटर से कम नहीं होगा। यदि स्थावर सिग्नल से सुरक्षित नहीं हो तो गाड़ी का प्रोटेक्शन सामान्य नियम 6.03 के अनुरूप किया जाएगा। यदि आग लगने का पता तब लगता है जब गाड़ी किसी तालाब या पानी देनेवाले स्टेशन के पास हो तो लोको पायलट एवं गार्ड वहाँ जाने में स्वविवेक का उपयोग करेंगे।
- (ख) सवारी गाड़ी में आग लगने की स्थिति में यात्रियों की सुरक्षा का ध्यान पहले रखा जाएगा और यदि पोस्टल यान में आग लगने का पता लगता है तो डाक बचाने का हर संभव प्रयास किया जाएगा।
- (ग) किसी गाड़ी में आग लगने पर पार्श्ववर्ती लाइन पर गाड़ी को जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि अन्य गाड़ियों के संचलन हेतु लाइन सुरक्षित नहीं हो जाता है।
- (2) विद्युतीय मल्टीपल यूनिट गाड़ी तथा विद्युत इंजन में आग लगना :-
 - (क) जब किसी उपकरण में आग लगता है या लगातार फ्यूजिंग होता है तो लोको पायलट संभावित शीघ्रतम क्षण में मास्टर कंट्रोलर हैन्डिल का संचालन ऑफ स्थिति में करेगा और सभी सर्किटब्रेकर को ट्रिप कर देगा। यदि फिर भी आग लगा हीं रहता है तो जिस लाइन पर अशक्त गाड़ी खड़ी है

उस लाइन के शिरोपरी उपकरण में विद्युत आपूर्ति को काटने हेतु तत्काल कदम उठाएगा। विद्युत आपूर्ति को काटने और पैंटोग्राफ गिराने के बाद प्रदत्त विशेष अग्निशामक या बालू ही केवल आग बुझाने में प्रयोग किया जाएगा। लोको पायलट द्वारा दुबारा विद्युत आपूर्ति चालू करने की व्यवस्था तब की जाएगी, ज्योंहि ऐसा करना सुरक्षित हो जाए।

- (ख) आग से मुकाबला करने में लोको पायलट को गार्ड हर सम्भव सहायता प्रदान करेगा और स.नि. 6.10-1 (ग) में विहित विधि से यात्रियों की सुरक्षा देखेगा। जब आग पूरी तरह बुझ जाय तब दोषपूर्ण कोच यदि आवश्यक हो तो विद्युतीय रूप में गाड़ी के शेष भाग से अलग कर दिया जाएगा। यदि प्रभावित कोच सबसे अगला चालन कक्ष हो तो लोको पायलट सामान्य नियम 4.21 में विहित विधि से गाड़ी का संचालन करेगा।
- (ग) प्रत्येक मल्टीपुल यूनिट के मोटरकोच एवं विद्युत इंजन के चालन केबिन में विशेष प्रकार के अग्निशामक यंत्र लगाये जाएँगे। मोटरकोच के प्रत्येक लगेज कंपार्टमेन्ट में तथा स्टेशनों एवं अन्य नियत स्थानों पर बालू उपलब्ध कराया जाएगा। विद्युत संचल वाहनों (रॉलिंग स्टॉक) में विशेष प्रकार के अग्निशामक यंत्र की आपूर्ति का प्रयोग केवल चालू हालत में विद्युतीय उपकरण में या उसके आसपास लगी आग में ही किया जाएगा।
- (3) (क) कर्षण विद्युतीय उपकरण के किसी भाग में आग लगने पर प्रभावित भाग को विद्युत आपूर्ति व्यवस्था से पूर्णतः अलग कर दिया जाएगा यदि ऐसा स्वतः नहीं हो जाता है। यदि पार्श्ववर्ती आपूर्ति खंभा से विद्युत मिलने के कारण स्फुरण (आर्किंग) चालू रहे तो स्वीच का रिमोट या स्थानीय संचालन द्वारा इसे बाधित कर दिया जायेगा। आग को उपलब्ध अग्नि शामक यंत्र द्वारा बुझाया जाएगा। ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को आग की प्रकृति तथा किस सीमा तक इसने आपूर्ति को प्रभावित किया है, की सूचना तत्काल दी जानी चाहिए।
- (ख) यदि कोई अनाधिकृत व्यक्ति कर्षण विद्युतीय उपकरण में या उसके आसपास आग लगा देखता है तो वह आग बुझाने का प्रयास करेगा किन्तु टी.पी.सी. को आपात कालीन टेलीफोन या निकटतम स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या स्वीचमैन के माध्यम से तत्काल घटना की सूचना देगा। गैंगमैन/गैंगमेट द्वारा कर्षण विद्युतीय उपकरण में या उसके आस-पास आग लगना देखा जाता है तो उपरोक्त के अतिरिक्त वह गुजरती गाड़ी या ट्रॉली को सूचित करेगा। गाड़ी के गार्ड और/या लोको पायलट या ट्रॉली के धारक जैसी स्थिति हो तदनुकूल सामान्य नियम 6.10 के अनुसार कार्यवाही करेंगे। यदि एक से अधिक गैंगमैन हों तो घटना की सूचना दोनों में से किसी ओर के निकटतम स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या स्वीचमैन को दी जाएगी। कोई स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या स्वीचमैन ऐसी सूचना प्राप्त करने के बाद जल्दी से टी.पी.सी. को सूचित करेगा। टी.पी.सी. उपकरण के प्रभावित भाग को अलग (आइसोलेट) करने की व्यवस्था करेगा तथा इन नियमों के अनुसार आग बुझाने की व्यवस्था करेगा। यदि आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर द्वारा प्रभावित खंड की ओर गाड़ी के संचालन को रोक देना चाहिए।
- (4) (क) किसी विद्युत इंजन में आग लगने पर लोको पायलट तत्काल सर्किट ब्रेकर का स्वीच ऑफ कर देगा और पैंटोग्राफ झुका लेगा। तब गाड़ी तुरन्त खड़ी की जाएगी।
- (ख) प्रभावित विद्युत सर्किट की बिजली आपूर्ति काटने के बाद लोको पायलट आग बुझाने हेतु आवश्यक कार्यवाही करेगा।
- (ग) यदि उपरोक्त विधि से आग नहीं बुझाया जा सके तो लोको पायलट टी.पी.सी. को आपातकालीन टेलीफोन द्वारा ओ.एच.ई. के प्रभावित सेक्शन को 'डेड' करने की सलाह देगा।

- (घ) गार्ड आग बुझाने में लोको पायलट को सभी सम्भव सहायता प्रदान करेगा।
- (ङ) विद्युतीय आग में प्रयोग होनेवाला अनुमोदित टाईप का अग्नि शामक यंत्र प्रत्येक विद्युत इंजन पर आपूर्ति किया जाएगा और लोको पायलट इन अग्नि शामक यंत्रों की स्थिति एवं उपयोग के संबंध में अपनी जानकारी रखेंगे। इंजनों के आवधिक निरीक्षण में इंजन निरीक्षक कर्मचारी द्वारा अग्नि शामक यंत्रों की जाँच की जाएगी।
- (5) जीवित विद्युतीय उपकरणों में आग लगने पर कभी भी साधारण अग्नि शामक यंत्र या होसपाईप या बाल्टी से पानी का प्रयोग नहीं किया जाएगा। यदि फायर ब्रिगेड की सेवा की आवश्यकता होती है तो ब्रिगेड को कार्यवाही करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आग के आस-पास के सभी विद्युतीय उपकरण 'डेड' नहीं कर दिये जायें।
- (6) जिन अग्नि शामक यंत्रों का उपयोग किया जाय उन्हें कम से कम बिलम्बन के दुबारा चार्ज कराया जायेगा या उसके स्थान पर दूसरा रखा जायेगा।
- (7) स्वीचिंग स्टेशनों, स्टेशनों एवं सिगनल केबिनों में बालू भरे पात्र रखे गये हैं। प्रभारी पर्यवेक्षकीय पदाधिकारी अवश्य देखेंगे कि बालू को सूखा एवं कूड़ा कचड़ा से साफ रखा जाता है और अन्य उद्देश्यों के लिये इनका प्रयोग नहीं किया जाता है।
- (8) यदि किसी उपकरण की विफलता आग लगने के कारण होने की संभावना हो तो गाड़ी प्रकाश कर्मचारी तथा संबंधित मंडल विद्युत इंजीनियर को भी इस घटना की जानकारी तत्काल दी जानी चाहिए।
- (9) जब कभी कोई स्टेशन कर्मचारी किसी गाड़ी के परिचालन में कोई असामान्य बात देखता है और सामान्य एवं सहायक नियमों में वर्णित सामान्य माध्यमों से गाड़ी खड़ी करने में सफल नहीं होता है तो टी.पी.सी. को तुरन्त सूचना देकर उन्हें प्रभावित खंड के ओ.एच.ई. की विद्युत आपूर्ति का स्वीच काटने का कदम उठाना चाहिए।

6.11 स्टेशन से वाहनों का निकल भागना :—

यदि कोई वाहन किसी स्टेशन से बाहर निकल भागता है तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना बचाने के लिये तुरन्त दूसरे स्टेशनों तथा अन्य सम्बन्धित व्यक्तियों को यथासंभव चेतावनी देने की कार्यवाही करेगा।

स.नि. 6.11 : वाहनों का भागना :—

- (क) किसी स्टेशन से कोई वाहन भाग रहा हो तो उस स्थिति में स्टेशन मास्टर अवश्य ही :—
- (i) जिस दिशा में वाहन भागा हो उस दिशा के स्टेशन के ब्लॉकयंत्र, जहाँ लगे हों, पर निधारित कोड में संकेत देकर तथा उसको टेलीफोन पर भी सूचित करेगा। यदि भागते वाहन में यात्री हों तो यह सूचना अवश्य दी जानी चाहिए। नियंत्रित खंडों पर तत्काल नियंत्रक को भी सूचना दी जानी चाहिए।
- (ii) सभी सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में कर दिया जाएगा उस दिशा में जानेवाली किसी भी गाड़ी को रोका जायेगा जबतक कि यह सुनिश्चित नहीं हो जाएगा कि लाइन साफ है।
- (iii) दोहरी लाइन खंडों पर यदि वाहन गलत लाइन पर भागा हो तो उस दिशा में सही रास्ता पर जानेवाली गाड़ी को रोके जब तक कि यह सुनिश्चित नहीं हो जाता है कि भागते वाहन से पार्श्ववर्ती रास्ता का उल्लंघन नहीं किया है।

(ख) संकेत पानेवाले स्टेशन मास्टर को तत्काल नीचे लिखी कार्यवाही करनी चाहिए :-

- (i) जिस दिशा में वाहन भाग रहा हो उस दिशा में आगे बढ़ रही किसी गाड़ी को रोकने हेतु उसे तत्काल सभी सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में अवश्य कर देना चाहिए जबतक कि यह सुनिश्चित नहीं हो जाय कि लाइन साफ है।
 - (ii) भागे वाहन के आगे यदि सेक्शन में कोई आने वाली गाड़ी हो तो वह उस गाड़ी को जल्द प्रवेश कराएगा, यदि कोई लाइन साफ हो, तथा इसके बाद भागते वाहन को रोकने अथवा रास्ता बदलने की कार्यवाही करेगा।
 - (iii) दोहरी लाइन खंडों पर यदि भागा हुआ वाहन गलत लाइन पर आ रहा हो तो वह उस दिशा में जा रही गाड़ी को अवश्य रोकेगा जबतक कि यह सुनिश्चित नहीं हो जाता है कि भागते वाहन ने पार्श्ववर्ती लाइन का उल्लंघन नहीं किया है।
 - (iv) उसे वे उपाय भी करने चाहिए जो उस परिस्थिति में भागते वाहन को रोकने में द्रुततम हों।
 - (v) जहाँ तक सम्भव हो यात्री लदे वाहन को अवपथित (डिरेल) नहीं कराया जाना चाहिए या डिरेलिंग साइडिंग में नहीं भेजना चाहिए। यदि अगला ब्लॉक सेक्शन साफ हो और लाइन नीची ढलान पर नहीं हो तो भागते वाहन को स्टेशन से बिना रुके गुजर जाने देना चाहिए तथा अगले स्टेशन को 'वाहन भाग रहे हैं' का संकेत अवश्य दिया जाना चाहिए।
 - (vi) यदि स्टेशन मास्टर भाग रहे वाहन को रोकने में समर्थ नहीं हो तो उसे जिस दिशा में वाहन भाग रहा है उस दिशा में अगला स्टेशन को दुबारा 'वाहन भाग रहे हैं' का संकेत अवश्य देना चाहिए।
 - (vii) यदि गाड़ी का कोई भाग या ब्रेकयान भाग गया हो तो स्टेशन मास्टर तीन पटाखा गार्ड का ध्यान आकृष्ट करने हेतु रेल लाइन पर अवश्य लगाएगा।
- (ग) सेक्शन के दोनों छोर के स्टेशन मास्टर वाहन को खोजने के लिये सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त करेंगे और यह सुनिश्चित होने के बाद कि वाहन खड़ा हो गया है और उसे बाँधकर सुरक्षित कर लिया गया है नियमानुकूल विधि से वाहन को लाने हेतु सहायता भेजेगा।



अध्याय-7

संचालन पद्धतियाँ

7.01 संचालन पद्धतियाँ:—

- (1) स्टेशनों के बीच चलनेवाली सभी गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित में से किसी एक पद्धति के अनुसार किया जायगा, अर्थात् ;
 - (क) पूर्ण ब्लॉक पद्धति,
 - (ख) स्वचालित ब्लॉक पद्धति,
 - (ग) अनुगामी गाड़ी पद्धति,
 - (घ) पायलट गार्ड पद्धति,
 - (ङ) ट्रेन-स्टाफ तथा टिकट पद्धति, या
 - (च) केवल एक गाड़ी पद्धति।
- (2) प्रत्येक रेल पर पूर्ण ब्लॉक पद्धति तथा स्वचालित ब्लॉक पद्धति का प्रयोग किया जाएगा। किन्तु उपनियम (1) में उल्लिखित किसी अन्य संचालन पद्धति का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अधीन रेल या रेलों के किसी अन्य भाग पर मंजूर किया जा सकता है, बशर्ते प्रत्येक पद्धति का प्रयोग उन शर्तों के अधीन किया जायेगा जो इन नियमों में वर्णित हैं।

7.02 सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से सम्बन्धित साधारण नियमों का लागू होना :—

यदि कोई अन्यथा उपबन्ध नहीं किया गया है तो सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित सभी नियम इन नियमों में वर्णित संचालन पद्धतियों को भी लागू होंगे।

स.नि. 7.02 :

इस रेलवे के विभिन्न खंडों पर लागू संचालन पद्धति विभिन्न मंडलों के कार्यकारी समय सारणी में उल्लिखित हैं।



अध्याय-8

पूर्ण ब्लॉक पद्धति

क – आवश्यक बातें

8.01. पूर्ण ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें : –

- (1) जहाँ गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर होता है, वहाँ
 - (क) किसी भी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आगे के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल जाता।
 - (ख) दोहरी (डबल) लाइनों पर ऐसा लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि जिस ब्लॉक स्टेशन पर लाइन क्लियर दिया जाता है उसके प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
 - (ग) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि लाइन क्लियर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर लाइन, उसी दिशा में जाने वाली गाड़ियों से केवल प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है और लाइन क्लियर पाने वाले ब्लॉक स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी साफ नहीं है।
- (2) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिये गये हैं, उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (ग) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी निम्नलिखित से कम नहीं होगी, अर्थात् :—
 - (क) द्वि-संकेती लोअर क्वार्टेंट सिगनल अथवा द्वि-संकेती रंगीन बत्ती सिगनल व्यवस्था में, 400 मीटर, तथा
 - (ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वार्टेंट व्यवस्था में, 180 मीटर।

ख – लाइन क्लियर देने की शर्तें

8.02. 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें : – इकहरी (सिंगिल) अथवा दोहरी (डबल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि –

- (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिगनल फिर से 'ऑन' नहीं कर दिये गये हैं,
- (ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक साफ नहीं हैं, तथा
- (घ) उक्त लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी काँटे सही ढंग से सेट नहीं कर दिये गये हैं और सभी सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर ताला नहीं लगा दिया गया है।

8.03. 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें : –

- (1) दोहरी (डबल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि –
 - (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,

(घ) लोको पायलट या शंटिंग कार्य के प्रभारी (इंचार्ज) किसी अन्य व्यक्ति को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से शंटिंग कार्य के लिए स्टेशन मास्टर से स्पष्ट आदेश नहीं मिल जाता है।

घ-2. 'बी' क्लास स्टेशन

8.09. इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध :-

जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा चुका है उसके मार्ग में द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल के बाहर या बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वार्टेंट सिगनल क्षेत्र में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बाहर लाइन तभी अवरुद्ध की जाएगी जब कि शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांसड स्टार्टर) सिगनल लगा है और विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति, उतार-चढ़ाव, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल की स्थिति और उस दूरी का, जहाँ से आती हुई गाड़ी का लोको पायलट सिगनल देख सकता है, ध्यान रखा गया है।

- स.नि. 8.09 : (i) किसी पहुँच रही गाड़ी के सामने द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्र में होम सिगनल के बाहर अथवा बहुसंकेती सिगनल व्यवस्था में सबसे बाहरी सम्मुख काँटा के बाहर शंटिंग लिमिट बोर्ड या एडवांसड स्टार्टर, यदि लगाया गया है, तक शंटिंग की अनुमति है बशर्ते
- (क) उन स्टेशनों पर जहाँ स्टेशन संचालन नियमावली में ऐसी शंटिंग की अनुमति गाड़ी की गति, वजन, ब्रेक शक्ति, ढलान एवं प्रथम रोक सिगनल की दृश्यता को ध्यान में रखकर दी गयी है;
- (ख) इस प्रकार का शंटिंग करते समय सहायक नियम 8.15 (7) में उल्लिखित शर्तों का पालन स्थिति अनुसार किया जाएगा।

8.10. इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध :-

- (1) यदि आवश्यक सिगनल 'ऑन' रखे जाते हैं तो स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है, परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांसड स्टार्टर) सिगनल लगा होने पर वहाँ तक शंटिंग के लिए नियम 8.09 के उपबन्धों का अनुपालन किया जाएगा।
- (2) जब किसी ऐसी लाइन पर, जो पृथक् नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल 'ऑफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन काँटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है।

स.नि. 8.10 :

जब किसी गाड़ी का लाइन क्लियर दे दिया गया हो तो नियम 8.09 के प्रावधानों के अंतर्गत धुँध, कुहासा एवं तूफानी मौसम में जब दृश्यता बाधित हो, स्टेशन सेक्शन में नहीं तो कोई शंटिंग किया जायगा और न तो किसी भी प्रकार के अवरोध की अनुमति दी जायगी।

8.11. इकहरी (सिंगिल) लाइन द्विसंकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध :- स्टेशन सेक्शन के बाहर और बाहरी (आउटर) सिगनल तक की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी, जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस सम्बन्ध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है तथा जब तक कि -

- (क) जिस ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग होनी है वह किसी आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो जाता है और सभी सम्बद्ध और आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में नहीं है, अथवा

(ख) यदि कोई आती हुई गाड़ी बाहरी (आउटर) सिगनल पर पहुँच रही है तो, स्टेशन मास्टर ने इस बाबत अपना समाधान नहीं कर लिया है कि गाड़ी उस सिगनल पर पूरी तरह खड़ी कर दी गई है :

परन्तु खण्ड (ख) के अधीन लाइन को धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, या किसी भी दशा में तब तक अवरुद्ध नहीं किया जायगा जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत नहीं है।

स.नि. 8.11 :

सामान्य नियम 8.11 (ख) के अधीन लाइन को बाधित किया जा सकता है सिवाय उन स्टेशनों पर जहाँ संबंधित आउटर सिगनल स्टेशन मास्टर के कार्यालय से दिखाई नहीं पड़ता हो और यह सुनिश्चित करना सम्भव नहीं हो कि गाड़ी सचमुच खड़ी हो गयी है अथवा नहीं।

8.12. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध :-

स्टेशन सेक्शन के बाहर और प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक की लाइन को तब तक अवरुद्ध नहीं किया जाएगा जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस सम्बन्ध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेवक संचालन काम का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है और जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन जिसमें शंटिंग होनी है आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो गया है।

8.13. इकहरी (सिंगिल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर अवरोध :- प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन को ब्लॉक बैक नहीं कर दिया जाता।

ड-साधारण उपबन्ध

8.14 ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड :- ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कार्य-विधि के अनुसार ही किया जाएगा।

8.15. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार :- ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय, लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्राधिकार दिया जाएगा और यह प्राधिकार निम्नलिखित किसी भी रूप में हो सकता है, अर्थात्-

(क) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल वाले खम्भे पर ही, उससे नीचे निर्धारित आकार तथा डिजाइन की एक शंटिंग भुजा, अथवा

(ख) निर्धारित डिजाइन का टोकन, अथवा

(ग) शंटिंग करने की लिखित अनुमति।

स.नि. 8.15 :

(1) शंटिंग हेतु लिखित अनुमति निर्धारित फार्म टी-806 पर शंटिंग आर्डर स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किया जायेगा। यह तीन प्रतियों में कार्बन पद्धति से तैयार किया जायेगा। पहली प्रति लोको पायलट को, दूसरी प्रति गार्ड/शंटिंग प्रभारी को तथा तीसरी प्रति अभिलेख के रूप में रखा जायेगा। आदेश पर क्रमवार ढंग से किये जानेवाले कार्य लिखे जायेंगे। 'ऑन' स्थिति में पार किये जानेवाला सिगनल तथा ब्लॉक बैक/ब्लॉक फॉरवर्ड यदि किया गया हो तो शंटिंग आदेश पर उपलब्ध स्थान में विशेष रूप से लिखा जाना चाहिए।

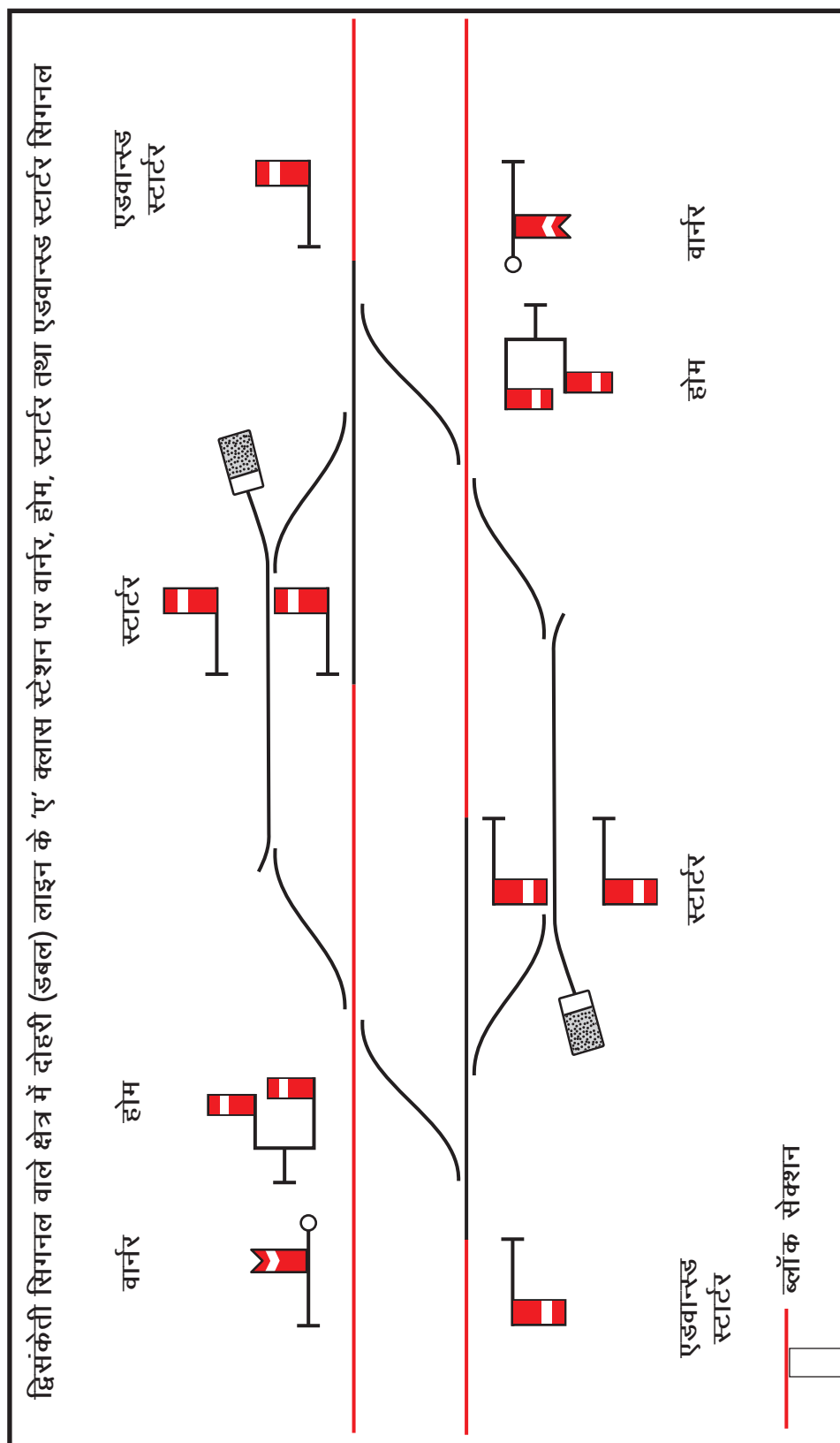
- (2) शंटिंग प्राधिकार के रूप में फार्म टी/806 पर शंटिंग आदेश सभी स्थितियों में जारी किया जाएगा। यद्यपि जहाँ शंटिंग पूरी तरह स्थावर सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जाता है एवं शंटिंग नियमित प्रकृति का हो तो निम्नलिखित मामलों में टी/806 जारी किये जाने की आवश्यकता नहीं है।
- (क) स्टेशनों में जहाँ पर संचलन(मूवमेंट) इंजन को बदलने या गाड़ियों के कर्षण को बदलने के लिए इंजनों को जोड़ना या अलग करना या इंजन घुमाना (इंजन रिवर्सल) नियमित रूप से होता रहता है।
- (ख) जहाँ केवल इंजन का शंटिंग स्टेशन सेक्शन के भीतर या इंजन लाईनों में या अन्यथा, नियमित रूप से होता रहता है।
- (ग) कोचिंग या गुड्स यार्ड में जहाँ नियमित रूप से शंटिंग शंटर के द्वारा की जाती है एवं शंटिंग कार्य का पर्यवेक्षण यार्ड शंटिंग स्टाफ द्वारा की जाती है। ऐसे स्थानों पर स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर के द्वारा लिखित या मौखिक या स्टेशन संचालन आदेश में लिखित निर्देशों के अनुसार कार्य किया जाएगा।
- (3) स्टेशन सेक्शन के बाहर या ब्लॉक सेक्शन में जब शंटिंग किया जाना हो तब फार्म टी-806 के अतिरिक्त टोकन या निर्धारित आकार का (किंग टोकन या अन्य आकार का, जो प्रयोग में हो) या शंटिंग की चाभी, या ओसीसी चाभी शंटिंग प्राधिकार के रूप में लोको पायलट को दिया जाना चाहिए।
- (4) किसी स्थावर सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने हेतु या किसी ऐसे सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने हेतु जो खराब हो या खराब शंट सिगनल को पार करने हेतु प्राधिकार के रूप में फार्म टी-806 होगा जिस पर ऐसे सिगनलों के नाम निर्धारित कॉलम में अवश्य लिखे जायेंगे। ऐसी स्थिति में फार्म टी-806 के जारी करने से पूर्व यह अवश्य सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि काँटे समुचित रूप में सेट तथा तालाबंद हैं।
- (5) शंटिंग के दौरान लोको पायलट सिगनल को 'ऑन' स्थिति में शंटिंग आदेश फार्म टी-806 के प्राधिकार पर पार करते समय काँटों के समुचित सेटिंग तथा लॉकिंग के संबंध में सतर्क रहेगा और ऐसे सिगनलों को तब तक पार नहीं करेगा जब तक कि हाथ सिगनल सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा सिगनल के नीचे से नहीं दिखाये जाते हैं। कोई आशंका होने पर पार करने के पहले काँटों की जाँच अवश्य की जाय।
- (6) लोको पायलट टी-806 के प्राधिकार को किसी स्थावर खराब सिगनल को पार करने का प्राधिकार नहीं मानेगा बल्कि यह भी देखेगा कि हाथ सिगनल, काँटों के समुचित सेटिंग तथा लॉकिंग सुनिश्चित करने के बाद खराब सिगनल के नीचे से दिखाया जा रहा है। शंटिंग का प्रभारी व्यक्ति सुनिश्चित करेगा कि शंटिंग के लिये काँटों की सही सेटिंग तथा लॉकिंग कर ली गयी है और किसी स्थावर सिगनल को पार करने का प्राधिकार फार्म टी-806 पर दिया गया है, काँटों की सही सेटिंग एवं लॉकिंग की संपुष्टि में सिगनल के नीचे से हाथ सिगनल दिखाया जा रहा है और किसी खराब सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने हेतु प्राधिकार दे दिया गया है।

(7) इकहरी लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर शंटिंग करने हेतु क्षेत्र एवं शर्तें नीचे दिये गये हैं :-

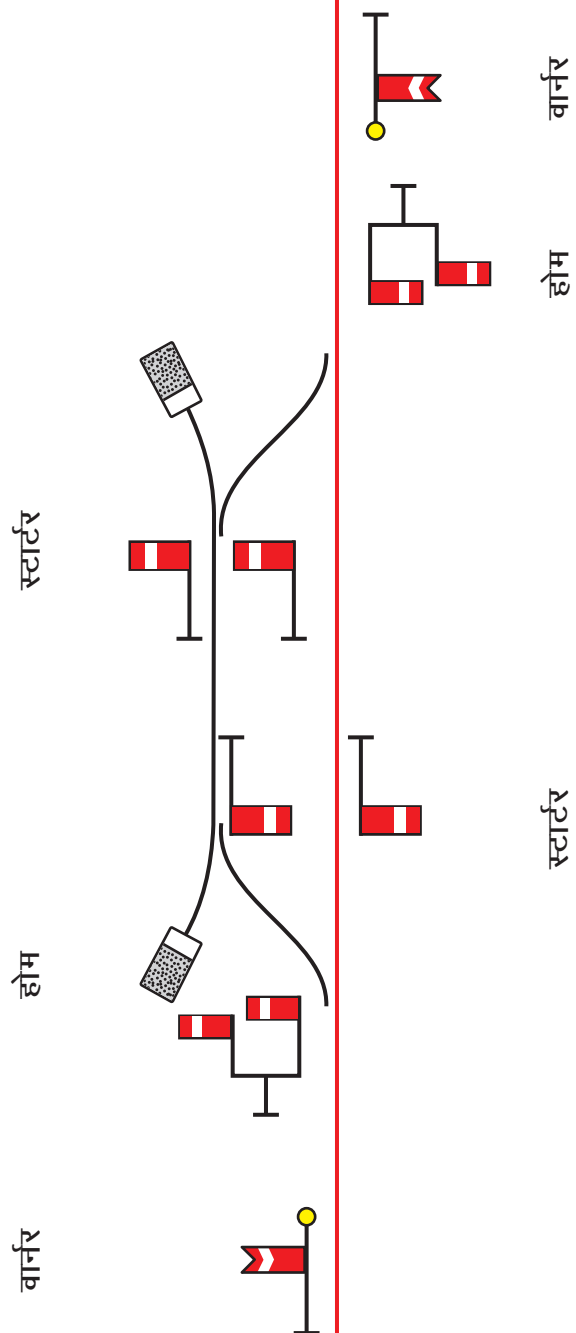
(i) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था वाले इकहरी लाइन के 'बी' क्लास स्टेशनों पर :-		
क्षेत्र	लाइन क्लियर देने के पूर्व की शर्तें	लाइन क्लियर देने के बाद की शर्तें
होम सिगनल तक	आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों	1. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों। 2. दृश्यता साफ हो।
एस.एल.बी. या एडवान्स स्टार्टर तक	आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों	1. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों। 2. दृश्यता साफ हो। 3. स्टेशन संचालन नियमावली अनुमति देता हो
आउटर सिगनल तक	1. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों। 2. स्टेशन संचालन नियमावली अनुमति देता हो 3. शंटिंग का पर्यवेक्षण सक्षम रेल कर्मचारी करेगा।	1. आनेवाली गाड़ी आउटर सिगनल के नीचे अवश्य रुक गयी हो, 2. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों, 3 दृश्यता साफ हो, 4. स्टेशन संचालन नियमावली अनुमति देता हो, 5. शंटिंग का पर्यवेक्षण सक्षम रेल कर्मचारी करेगा,
आउटर सिगनल के बाहर	1. आवश्यक सिगनल ऑन स्थिति में हों 2. ब्लॉक बैक किया जायेगा	ऐसी शंटिंग की अनुमति नहीं है।

(ii) बहुसंकेती सिगनल युक्त इकहरी लाइन 'बी' क्लास स्टेशनों पर		
क्षेत्र	लाइन क्लियर देने के पूर्व की शर्तें	लाइन क्लियर देने के बाद की शर्तें
सबसे बाहरी फेंसिंग काँटा तक	आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों	1. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों 2. दृश्यता साफ हो
एस.एल.बी. या एडवान्स स्टार्टर तक	आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों	1. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों 2. दृश्यता साफ हो 3. स्टेशन संचालन नियमावली में अनुमति हो
होम सिगनल तक	1. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों 2. स्टेशन संचालन नियमावली में अनुमति हो 3. शंटिंग का पर्यवेक्षण सक्षम रेलकर्मचारी करेगा।	ऐसी शंटिंग की अनुमति नहीं है
होम सिगनल के बाहर	1. आवश्यक सिगनल 'ऑन' स्थिति में हों 2. ब्लॉक बैक किया जायगा	ऐसी शंटिंग की अनुमति नहीं है

8.16 दृष्टान्त चित्र :- इकहरी (सिंगिल) लाइन और दोहरी (डबल) लाइन पर क्लास 'ए', 'बी' एवं 'सी' स्टेशनों के नीचे दृष्टान्त चित्र दिये गये हैं जो किसी मापक्रम के आधार पर नहीं हैं :-

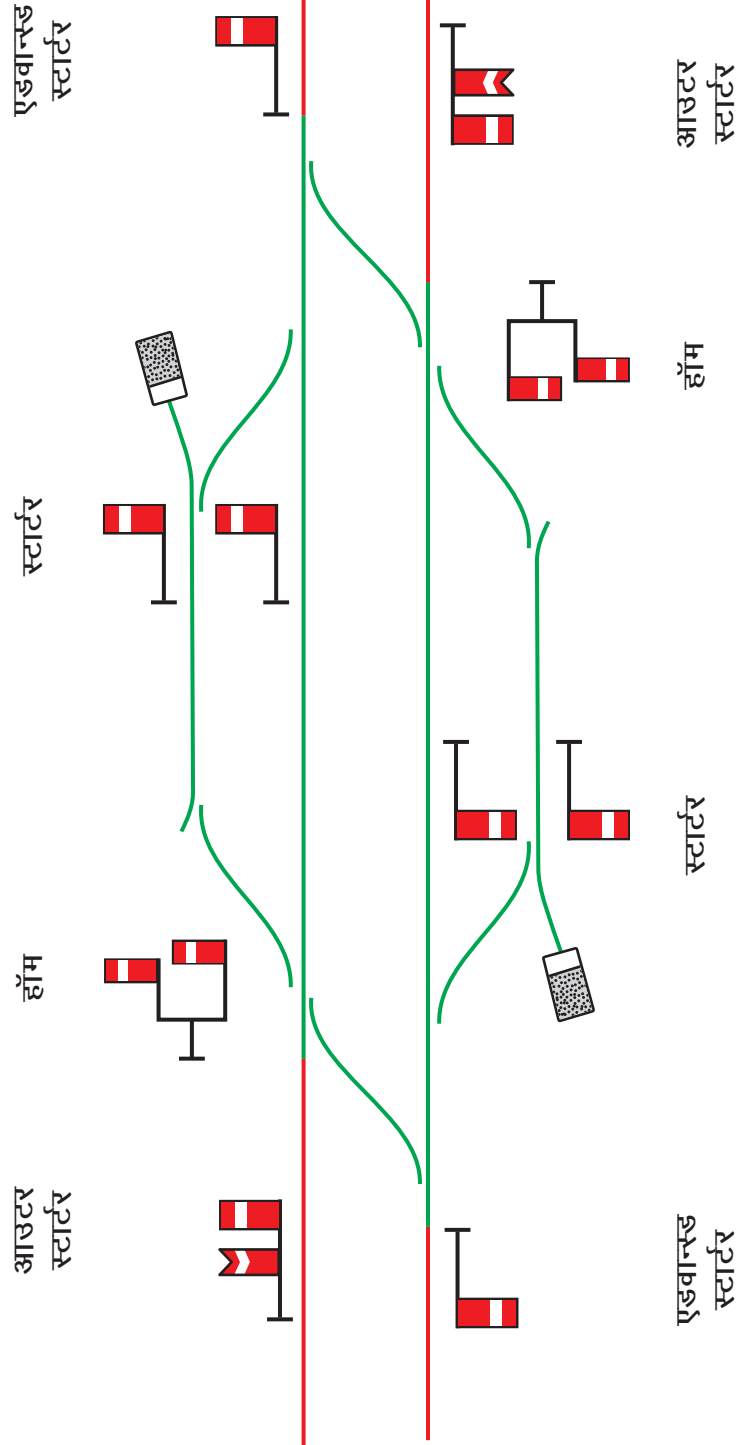


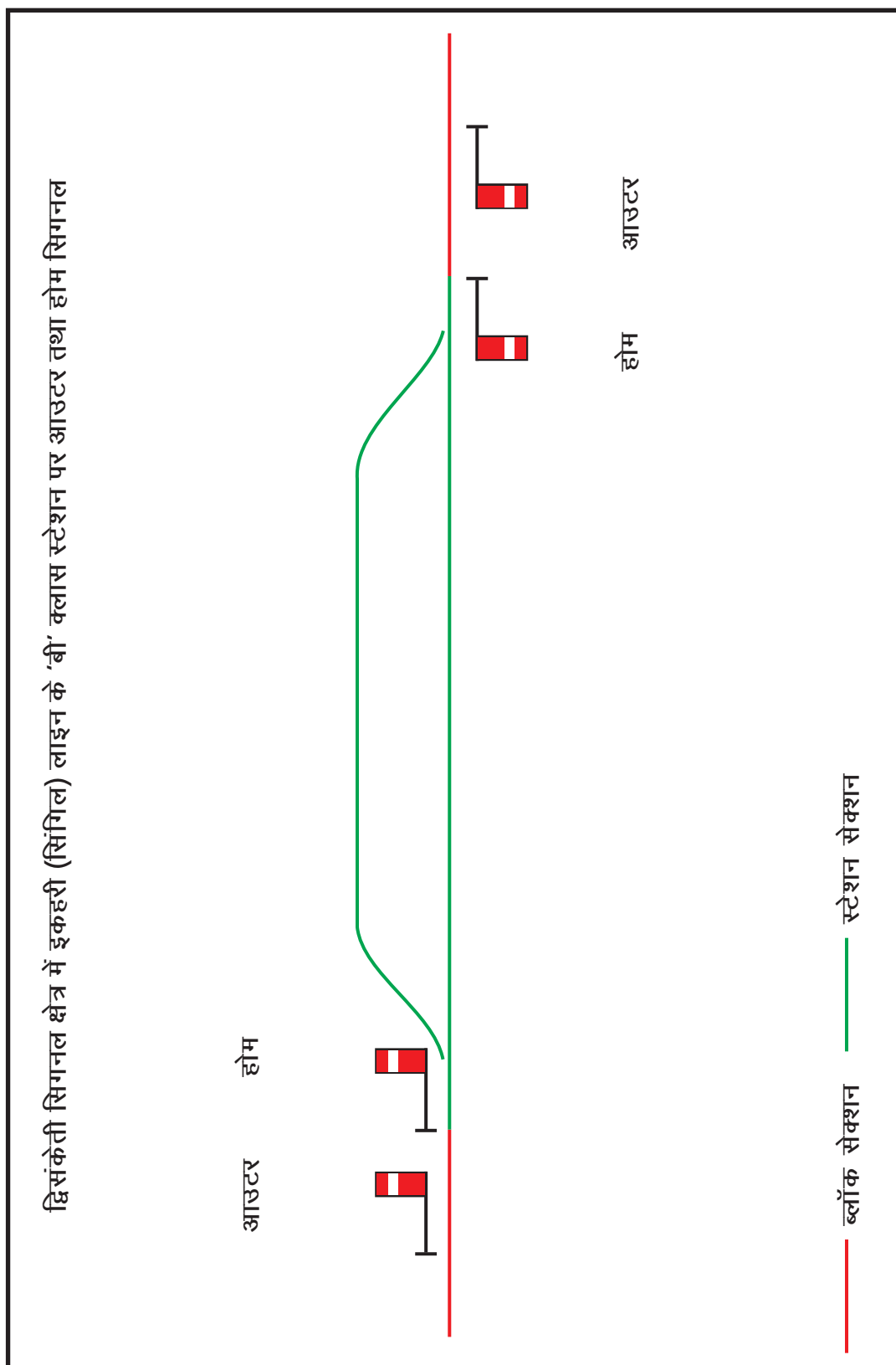
द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'ए' क्लास स्टेशन पर वार्नर, होम तथा स्टार्टर सिगनल



ब्लॉक सेक्शन

द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर वार्नर, आउटर, होम, स्टार्टर तथा एडवान्सड स्टार्टर सिगनल





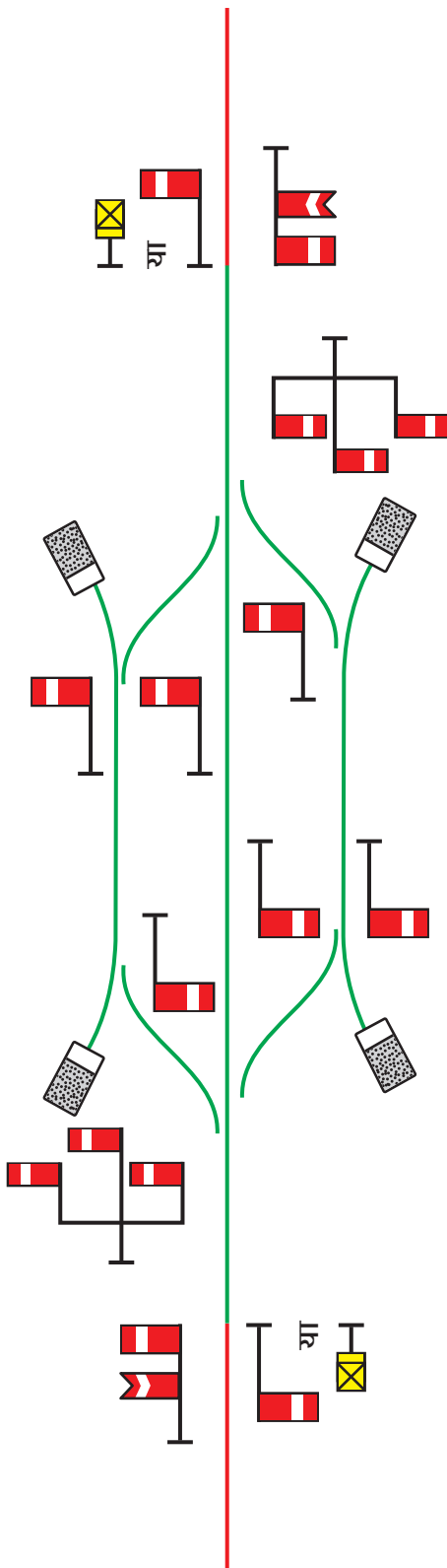
द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में इकहरी लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर वार्नर, आउटर, होम, स्टार्टर, तथा एडवान्सड स्टार्टर सिगनल / शंटिंग लिमिट बोर्ड

एडवान्सड स्टार्टर या शंटिंग लिमिट बोर्ड

स्टार्टर

होम

आउटर वार्नर



एडवान्सड स्टार्टर या शंटिंग लिमिट बोर्ड

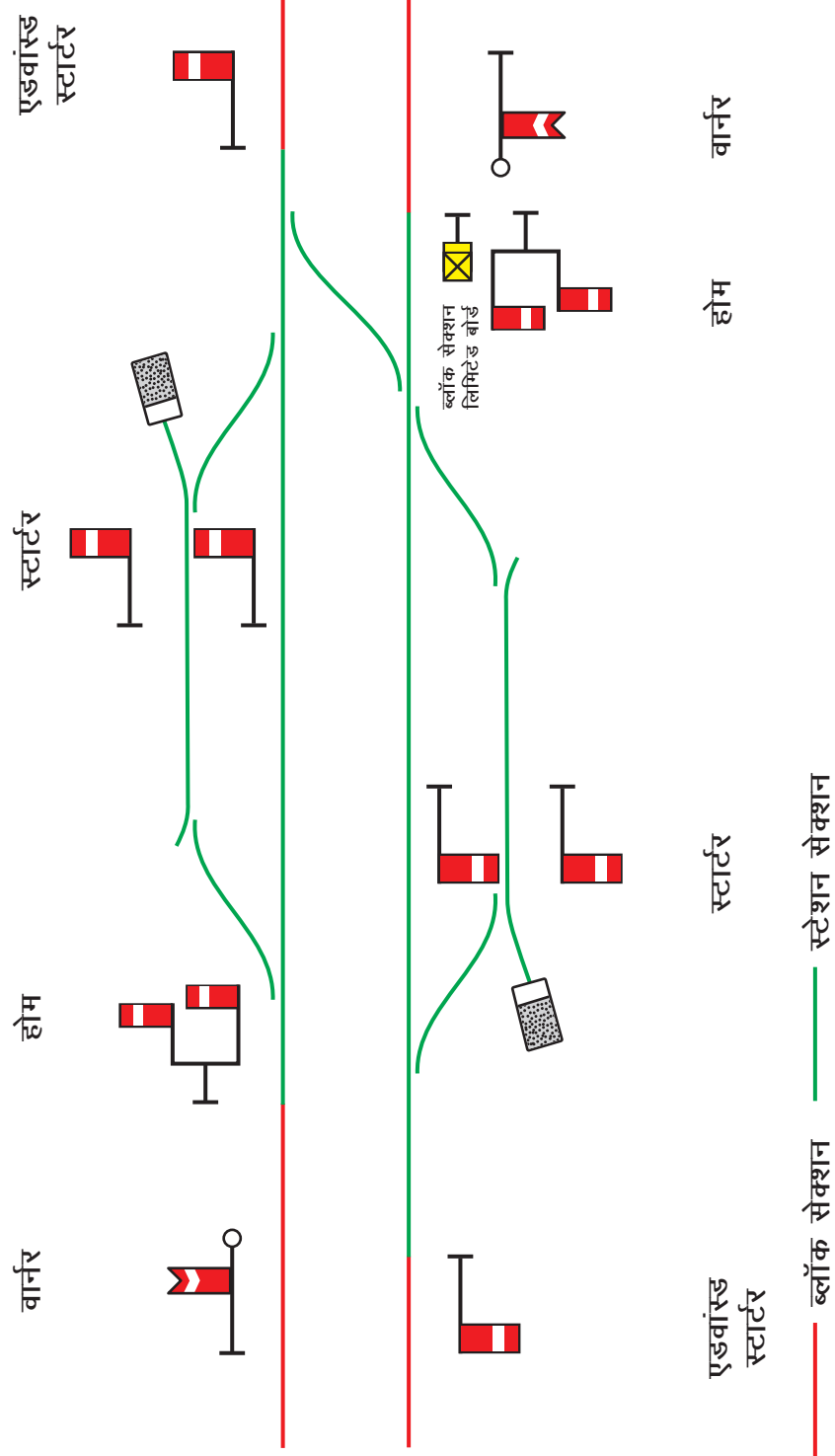
स्टार्टर

होम

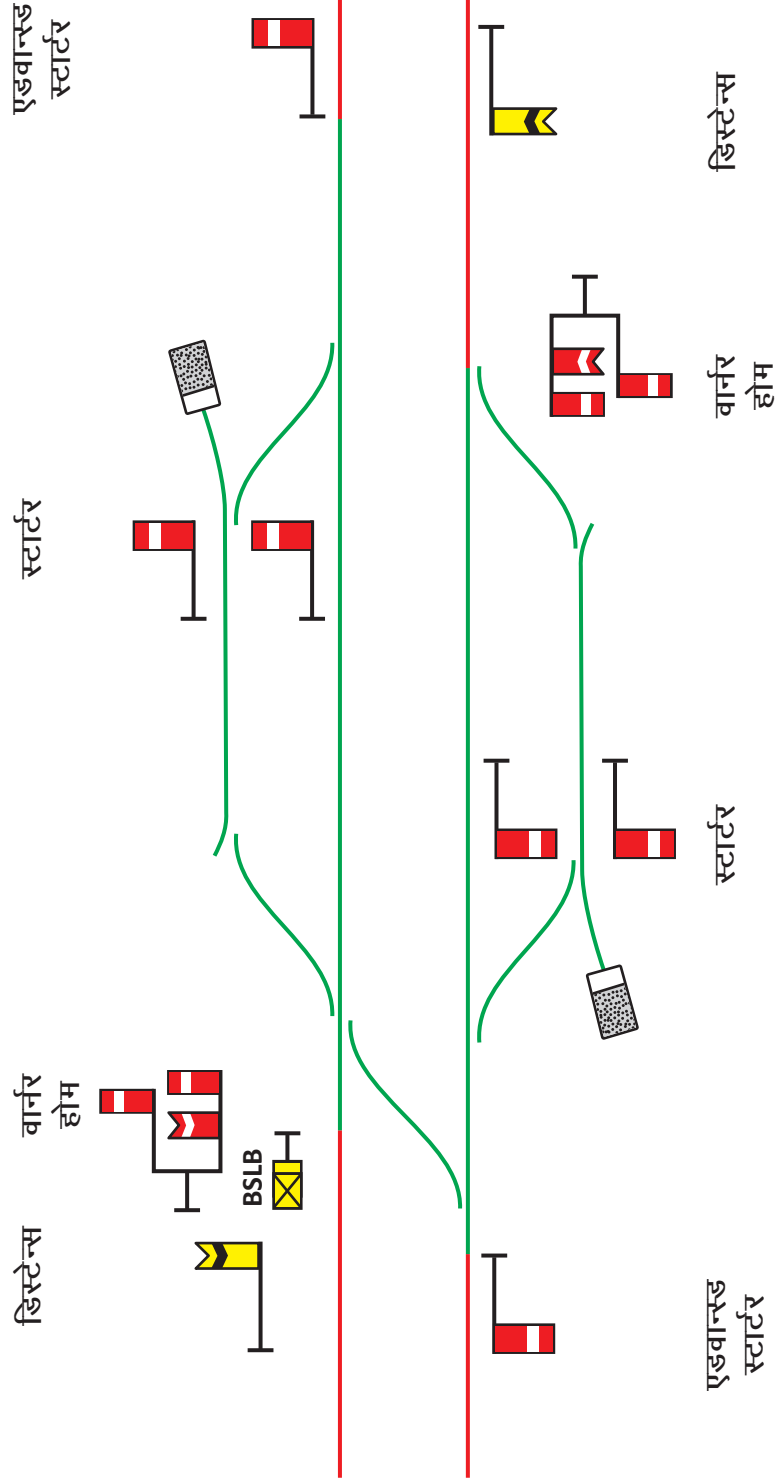
आउटर वार्नर

ब्लॉक सेक्शन — स्टेशन सेक्शन

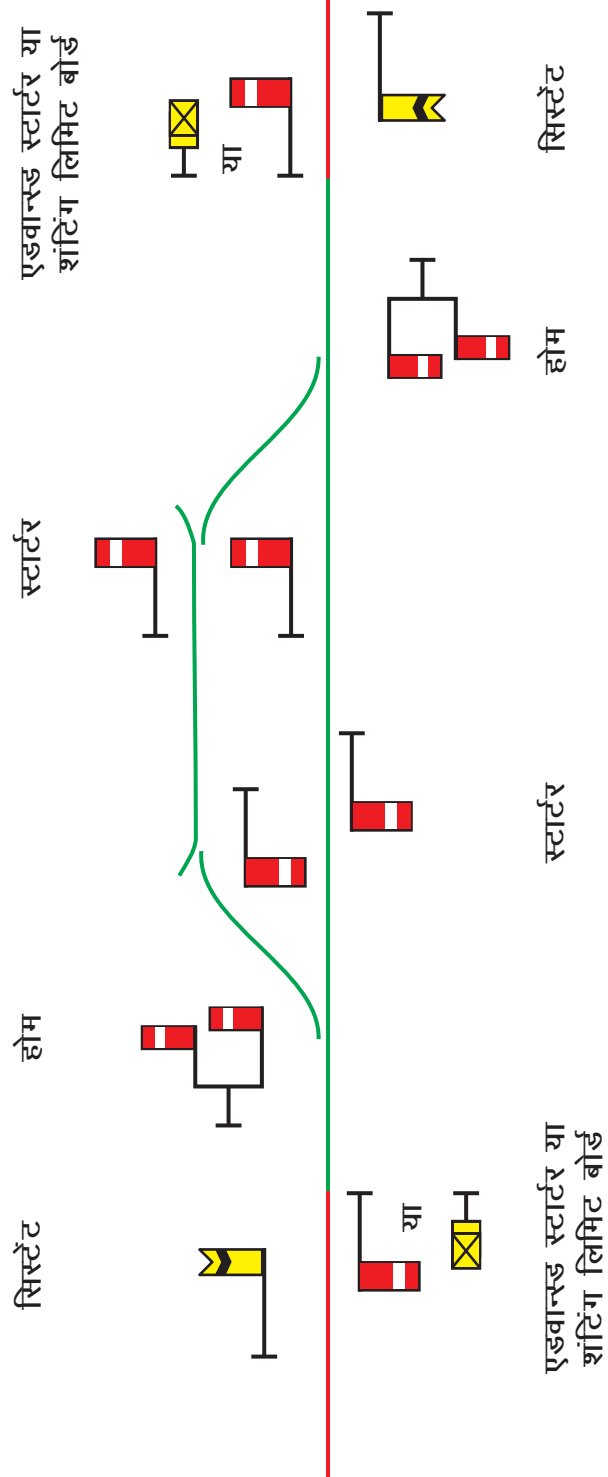
बहुसंकेती सिगनल क्षेत्र के दोहरी (डबल) लाइन पर 'बी' क्लास के स्टेशन पर डिस्टैन्ट, होम, स्टार्टर, एडवान्सड स्टार्टर सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



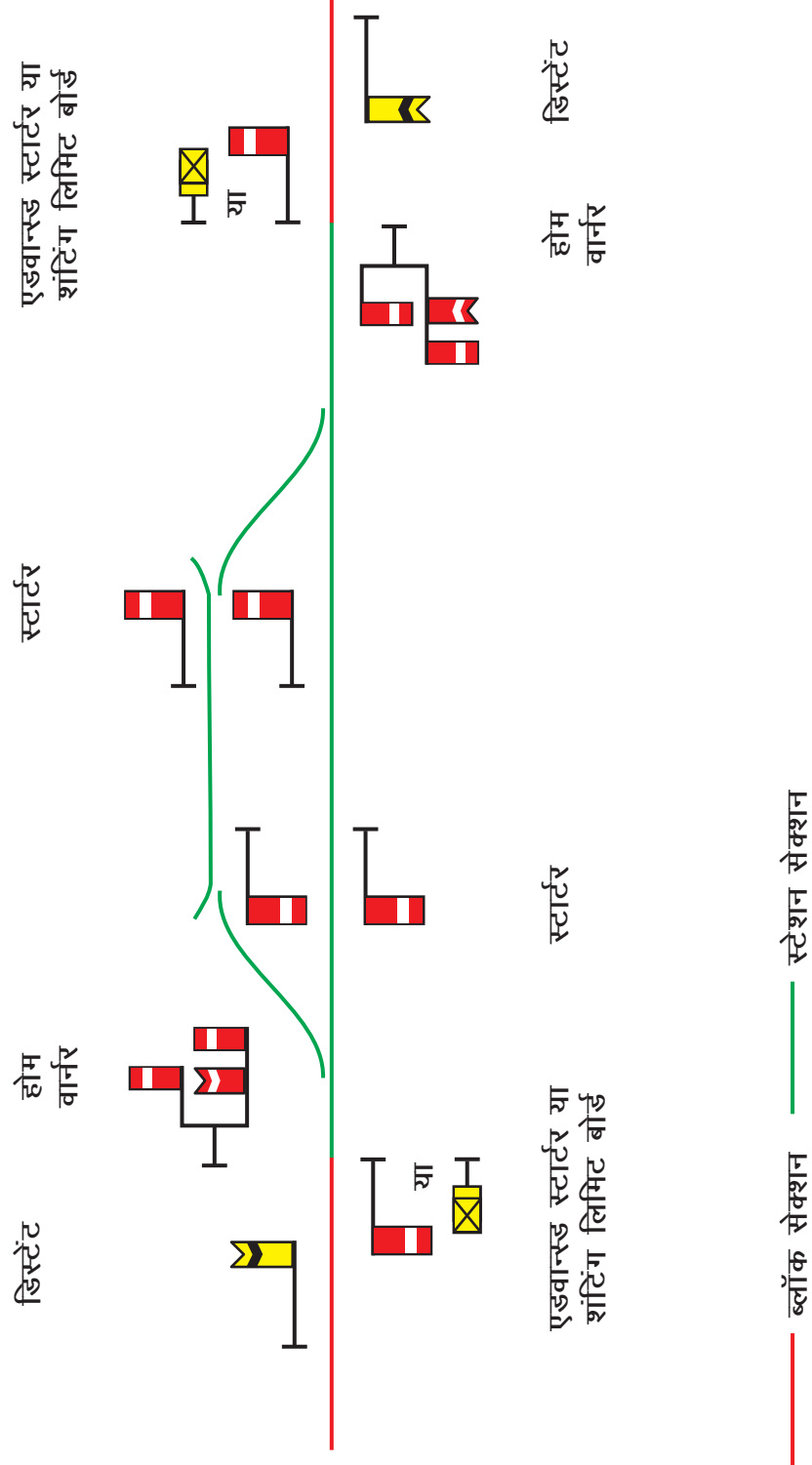
संशोधित लोअर क्वार्टेड सिगनल क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टैन्ट, वार्नर, होम, स्टार्टर, एडवान्सड स्टार्टर सिगनल तथा ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



बहुसंकेती सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टैंट, होम, स्टार्टर, एडवान्सड स्टार्टर या शंटिंग लिमिट बोर्ड



संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टेंट, वार्नर, होम, स्टार्टर तथा एडवान्सड स्टार्टर सिगनल / शंटिंग लिमिट बोर्ड



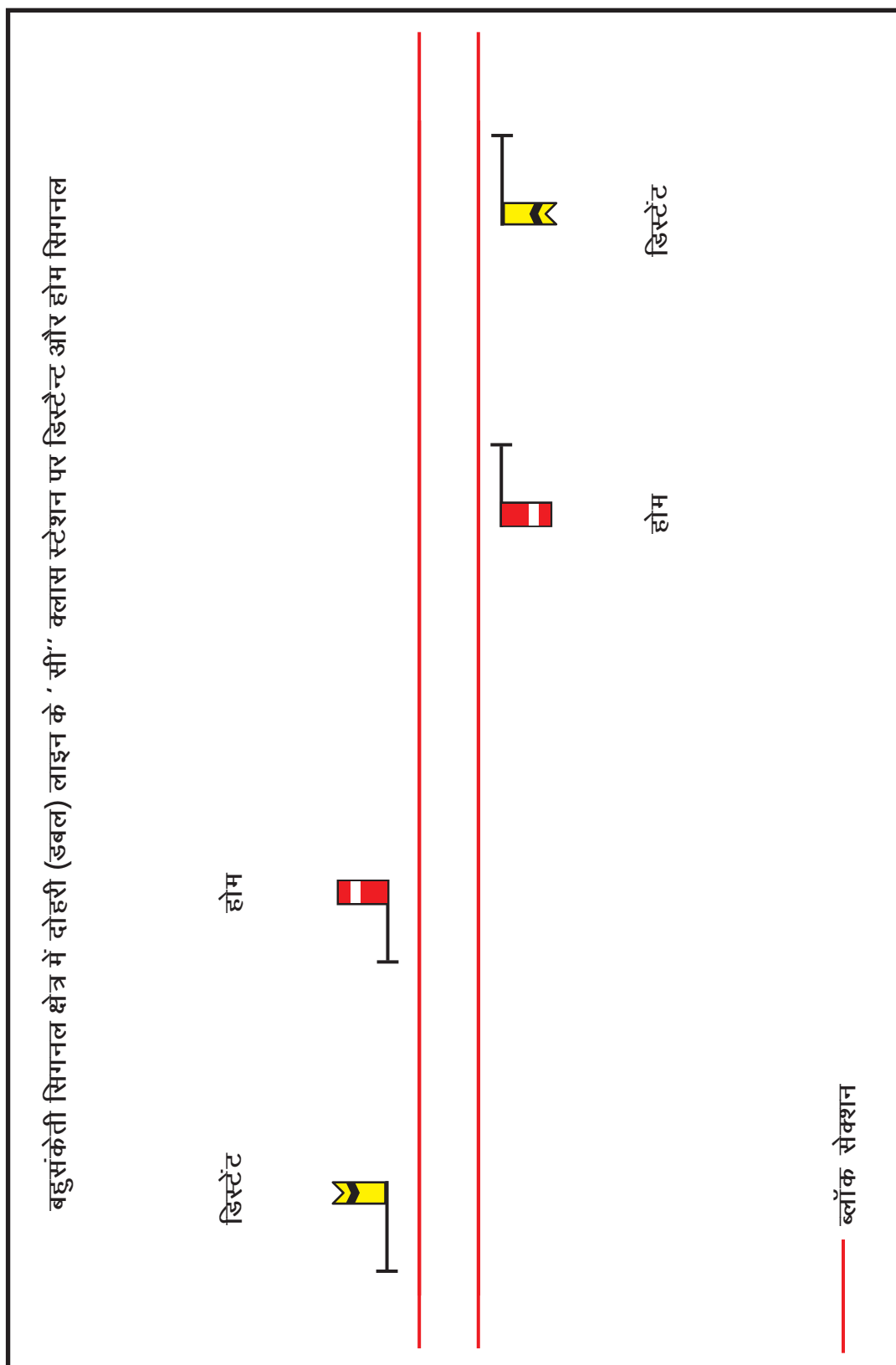
द्विसंकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर वार्नर एवं होम सिगनल

वार्नर होम



होम वार्नर

ब्लॉक सेक्शन



द्विसंकेती सिगनल वाले क्षेत्र में दोहरी (डबल) लाइन के 'सी' क्लास स्टेशन पर वार्नर एवं होम सिगनल

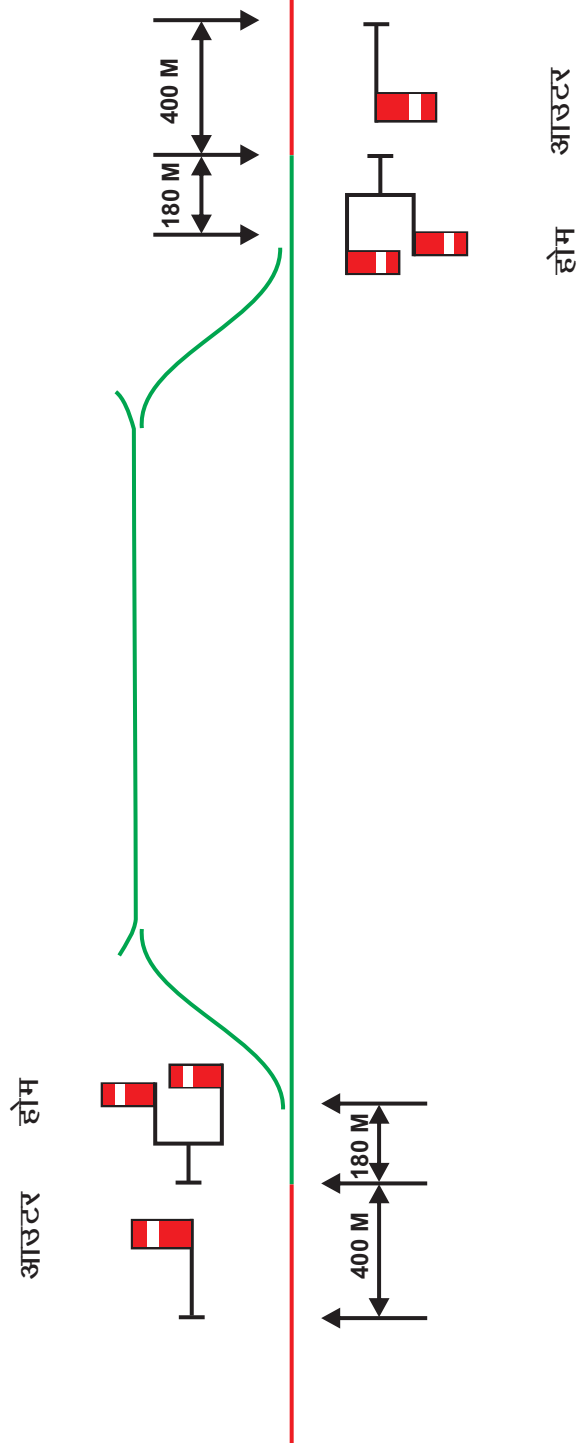
वार्नर होम



होम वार्नर

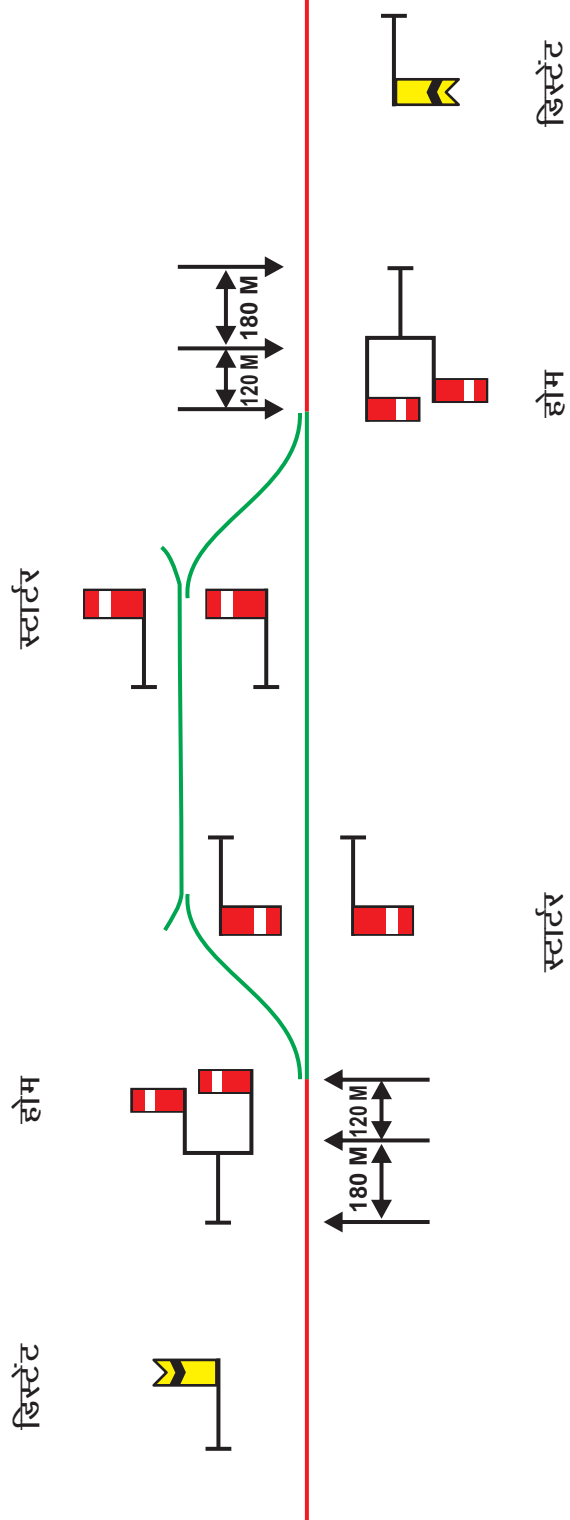
ब्लॉक सेक्शन

द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर आउटर एवं होम सिगनल



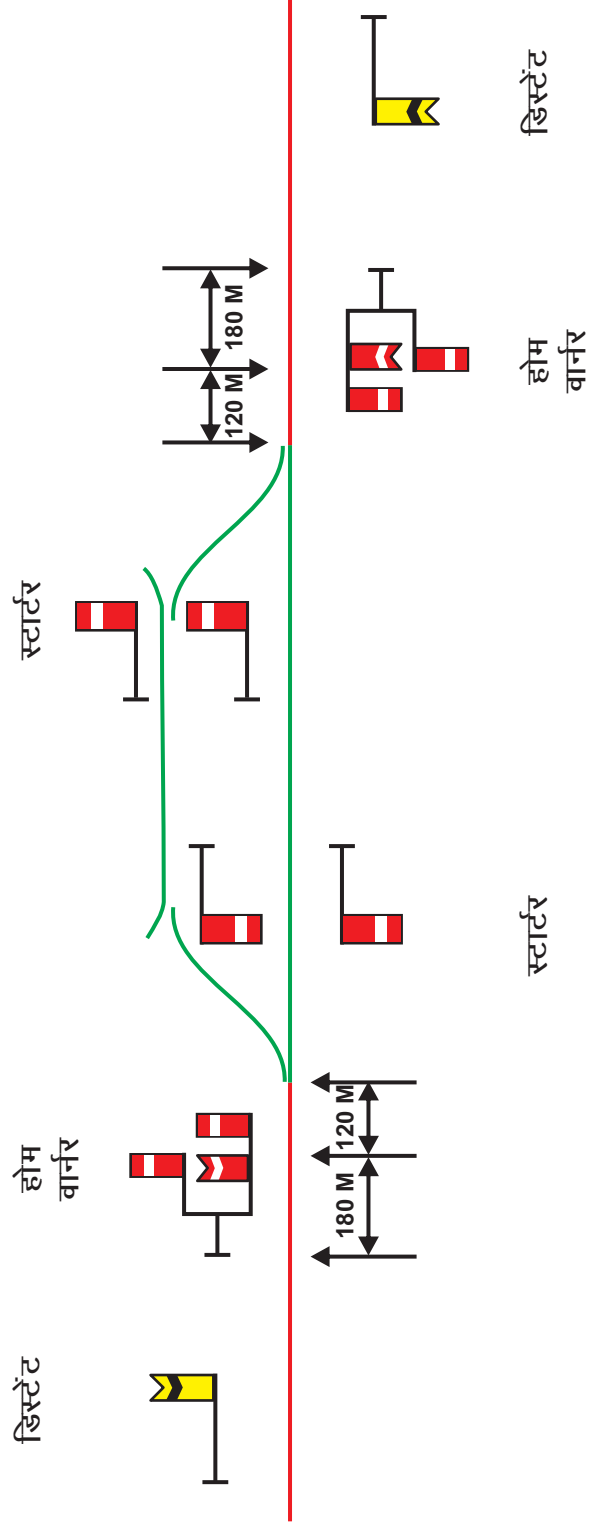
ब्लॉक सेक्शन ————— स्टेशन सेक्शन

बहु संकेती सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टैंट, होम तथा स्टार्टर सिगनल



ब्लॉक सेक्शन ————— स्टेशन सेक्शन

संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में इकहरी (सिंगिल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर डिस्टैंट, वार्नर, होम एवं स्टार्टर सिगनल



— ब्लॉक सेक्शन — स्टेशन सेक्शन

अध्याय-9 स्वचालित (ऑटोमैटिक) ब्लॉक पद्धति

क. दोहरी (डबल)लाइन पर लागू नियम

9.01. दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें :-

- (1) जहाँ गाड़ियों का संचालन, दोहरी, (डबल) लाइन पर, स्वचालित ब्लॉक पद्धति से होता है वहाँ –
 - (क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर लगाए जाएंगे,
 - (ख) आवश्यकता होने पर, दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, कई स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों में बांटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक (स्टॉप) सिगनलों के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा शासित होगा, तथा
 - (ग) ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर, स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में प्रवेश को शासित करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि :-
 - (i) सिगनल तब तक 'ऑफ' संकेत पर नहीं जाएगा जब तक लाइन, न केवल अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक, बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है, तथा
 - (ii) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे वैसे ही सिगनल स्वतः 'ऑन' पर आ जाएगा।
- (2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उपनियम(1) के खण्ड (ग) के उप-खण्ड (i) में उल्लिखित 'पर्याप्त दूरी' 120 मीटर से कम नहीं होगी।
- (3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है;
 - (ख) इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटरो अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम में हो या आशोधित अर्ध-स्वचल माध्यम में हो,
 - (ग) पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के साथ प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब 'ए' चिह्न बुझा हो तो एडवांस्ट स्टार्टर स्वयं -ऑफ' होगा या 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो। इसी प्रकार, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'ऑफ' होगा अथवा 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

- (घ) धुंध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिह्न को बुझाया जा सकता है और इस कार्रवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'ए' चिह्न भी बुझ जाएगा;
- (ङ.) खंड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप-नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।
- (च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा।
- (4) (क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल 'ऑन' अवस्था में है तथा 'ए' चिह्न बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा;
- (ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्य पद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात् अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिह्न के साथ 'ऑन' अवस्था में मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है;
- (ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पाँच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'ऑन' में पास करेगा और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक दस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा; और
- (घ) लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।"

9.02. यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य :-

- (1) यदि लोको पायलट को 'ए' चिह्न 'मार्कर' लगा हुआ कोई स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पहले ही रोक देगा। गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देने के बाद, लोको पायलट वहाँ, दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट तक रुकेगा। यदि इतने समय तक प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' ही रहता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। फिर वह अगले रोक (स्टॉप) सिगनल की ओर, जहाँ तक लाइन साफ है, अत्यधिक सतर्कता बरतते हुए इस प्रकार आगे बढ़ेगा कि वह किसी अवरोध को देखते ही रुक सके।
- (2) उप नियम (4) में बताई गई स्थिति को छोड़कर, यदि गाड़ी स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो गार्ड पीछे की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

- (3) यदि लाईन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या आंधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाईन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है, और यदि वह आवश्यक समझता है, तो निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता मांग सकता है।
- (4) इस प्रकार बुलाए जाने पर गार्ड, लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले, इंजन कैब में आ जाएगा और पूरी निगरानी रखने में लोको पायलट की सहायता के लिए, उसके साथ चलेगा।
- (5) स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि सिगनल 'ऑफ' भी है तो भी लोको पायलट वहाँ तक किसी संभावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कता पूर्वक जाएगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स.नि. 9.02 :

- (i) कोई स्वचालित रोक सिगनल ओभरलैप सहित अगले स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन में किसी गाड़ी की उपस्थिति अथवा ट्रैक पर किसी अवरोध अथवा किसी टूटे हुए या विस्थापित रेल के कारण अथवा किसी अन्य कारण से 'ऑन' हो सकता है।

इसलिए, जब कोई लोको पायलट दोहरी लाइन या इकहरी लाइन में किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करता हो तो वह अत्यधिक सतर्कतापूर्वक उस गति से आगे बढ़ेगा, जो कभी भी 15 कि०मी० प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी, भले ही दृश्यता पूर्णतः साफ हो। वह किसी संभावित अवरोध के लिए निगाह डालते हुए ऐसी सतर्कता के साथ आगे बढ़ता रहेगा और वह जबतक अवरोध के निकट या अगले स्वचालित सिगनल के निकट जैसी भी स्थिति हो, पहुँच नहीं जाता हो, तब तक उसके पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा, भले ही सिगनल किसी भी दूरी से 'ऑफ' संकेत दर्शाता हुआ दिखाई देता हो।

- (ii) किसी स्वचालित सिगनल के 'ऑन' रहने के कारण जब कोई गाड़ी रुकनेवाली हो, तो स.नि. 9.02 के अनुपालन में इस गाड़ी के पीछे सतर्कतापूर्वक आनेवाली किसी गाड़ी के लिए अधिकतम संभावित अन्तराल उपलब्ध कराने के उद्देश्य से गाड़ी का लोको पायलट अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे जहाँ तक संभव हो, अधिक से अधिक करीब खींचकर लायेगा।
- (iii) दोहरी लाइन या इकहरी लाइन पर किसी अनुमेय (परमीसीबुल) रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अत्यधिक सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा और गति कभी भी 15 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं होगी, भले ही दृश्यता पूर्णतः साफ क्यों न हो। वह किसी संभावित अवरोध के लिए निगाह डालते हुए ऐसी सतर्कता के साथ आगे बढ़ता रहेगा और वह जब तक अवरोध के निकट या अगले स्वचालित सिगनल के निकट जैसी स्थिति हो, पहुँच नहीं जाता हो, तब तक उसके पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा भले ही सिगनल किसी भी दूरी से 'ऑफ' संकेत दर्शाता हुआ दिखाई देता हो।
- (iv) जब भी कोई स्वचालित रोक सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास किया जाता है, गार्ड अपने ट्रेन जर्नल में उस सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने का समय और अगले रोक सिगनल को पास करने का समय दर्ज करेगा दो सिगनलों के पास करने के समय के साथ-साथ स्वचालित रोक सिगनल के 'ऑन' स्थिति में

पास करने के ऐसे सभी मामलों को कंट्रोल कार्यालय में रखे गये एक विशेष रजिस्टर में दर्ज किया जायेगा और परिचालन अधिकारियों द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कि गति प्रतिबंध और सतर्क चालन का पालन करने के लिए आवश्यक न्यूनतम रनिंग टाइम से लोको पायलट कम समय न ले इस रजिस्टर का सावधानीपूर्वक जाँच किया जायेगा।

(v) किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करते समय प्रत्येक लोको पायलट को अगले सिगनल के आधार तक निश्चित रूप से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ना चाहिए, भले ही उस सिगनल का 'ऑफ' संकेत दिखलाई देता हो, क्योंकि उन दोनों सिगनलों के बीच का लाइन अवरुद्ध हो सकता है।

(vi) किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के बाद, पीछे से आनेवाली गाड़ी का लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और अनेवाली गाड़ी यदि कोई है या लाईन पर आगे कोई अवरोध के बीच (साफ मौसम में) न्यूनतम 150 मीटर या दो स्पष्ट ओ.एच.ई. खंभे की दूरी बनी रहे। यद्यपि इ.एम.यू. ट्रेन होने पर, इ.एम.यू. ट्रेन और आगेवाली गाड़ी यदि कोई हो या लाईन पर आगे कोई अवरोध के बीच न्यूनतम 75 मीटर या एक स्पष्ट ओ.एच.ई. खंभे की दूरी बनी रहेगी। यद्यपि, घने कुहासे के दौरान किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' (लाल) स्थिति में पास करने के बाद इ.एम.यू. ट्रेन के साथ-साथ किसी इंजन द्वारा खींचे जा रहे गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन 10 किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक गति से न चलते हुए सुनिश्चित करेगा कि आगे की ट्रेन का फ्लैशिंग टेल लैम्प या अवरोध (जैसी की स्थिति हो) देख लेने के लायक उसकी दूरी बनी रहे। कुहासा की स्थिति में लोको पायलट गाड़ी/इ.एम.यू. मे.मू., डी.एम.यू. इत्यादि का गति नियंत्रित कर सकता है ताकि किसी गाड़ी या अवरोध से पहले रोक पाने में सक्षम हो।

नोट :- जहाँ गाड़ी के एस.एल.आर. में लगे स्थायी लाल बत्ती को एल.ई.डी. लाल बत्ती में आधुनिकीकरण कर दिये जाने के पश्चात गार्ड के पास बत्ती जलाने का स्वीच दिया गया है, वहाँ पर गार्ड को चाहिए कि बत्ती को स्वचालित क्षेत्र (दोहरी लाईन एवं बहुसंख्यीय लाईन खण्ड) में कुहासा के साथ-साथ असामान्य स्थिति होने पर इसे जलाये। यह गाड़ी में लगे फ्लैशिंग टेल लैम्प के अलावा होगी।

(vii) सभी गार्डों, लोको पायलटों, डीजल सहायकों/सहायक लोको पायलटों जिन्हें स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन में कार्य करने की आवश्यकता होती हो, उन्हें इस पद्धति से संबंधित नियमों के बारे में प्रत्येक छः माह में एक बार एक दिन पाठ्यक्रम का गहन प्रशिक्षण दिया जायेगा और इन नियमों के बारे में उनकी जानकारी एवं प्रवीणता के प्रमाणस्वरूप उन्हें सक्षमता प्रमाण पत्र जारी/नवीनीकृत किया जायेगा। जारी किये गये ऐसे सक्षमता प्रमाण पत्र के अभिलेख का रख-रखाव संबंधित मंडल संरक्षा अधिकारी और मंडल यांत्रिक इंजीनियर द्वारा किया जाएगा। किसी भी गार्ड, लोको पायलट, डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट को ऐसे खंड में तब तक कार्य पर नहीं लगाया जायेगा जब तक उसके पास ऐसा कोई प्रमाणपत्र नहीं हो।

(viii) किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद गाड़ी का गार्ड निगरानी रखेगा कि लोको पायलट निर्धारित गति को पार नहीं करे। इ.एम.यू. गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति को पार कर जाता हो तो गार्ड (अगर मोटरमैन के साथ यात्रा नहीं कर रहा हो) मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए बेल कोड पर तीन विराम तीन का (000 पॉज 000) घंटी बजायेगा और सा.नि. 4.45 में जैसा निर्धारित है, उसी के अनुसार कार्रवाई करेगा। अन्य गाड़ियों के मामले में भी यदि लोको पायलट निर्धारित गति को पार कर जाता है, तो गार्ड सा.नि. 4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

ख- इकहरी (सिंगिल) लाइन पर लागू नियम

9.03. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति की आवश्यक बातें :-

- (1) जहाँ इकहरी, (सिंगिल) लाइन पर, गाड़ियों का संचालन स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ :-
 - (क) लाइन पर निरन्तर ट्रैक सर्किट या धुरी काउन्टर की व्यवस्था की जाएगी,
 - (ख) अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर मिलने के बाद ही यातायात की दिशा स्थापित की जाएगी,
 - (ग) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद ही कोई गाड़ी एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन के लिए प्रस्थान करेगी
 - (घ) लाइन क्लियर मिलना तब तक सम्भव नहीं हो सकेगा जब तक कि लाइन क्लियर देने वाले ब्लॉक स्टेशन पर न केवल स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है,
 - (ङ) दो निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच की लाइन, यदि आवश्यक है तो, रोक (स्टॉप) सिगनल लगाकर दो या अधिक स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शनों में विभक्त की जा सकती है।
 - (च) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद, प्रत्येक स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन के अन्दर, उसमें से होकर तथा उससे बाहर जाने के लिये गाड़ियों का संचालन सम्बन्धित स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और वह स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल तब तक 'ऑफ' स्थिति में नहीं जाएगा जब तक कि लाइन अगले स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल तक साफ नहीं हो जाती :-

“ परन्तु यह और कि यदि अगला रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल है तो लाइन उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ है” तथा
 - (छ) यातायात की दिशा के विपरीत सभी रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में होंगे।
- (2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उप-नियम (1) के खण्ड (घ और (च) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।
- (3) (क) विशेष अनुदेशों के अधीन, प्रत्येक दिशा में स्वचल ब्लॉक सिगनल क्षेत्र में दो स्टेशनों के बीच किसी एक स्वचल रोक सिगनल को आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) इस प्रकार मुहैया कराए गए मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को ट्रैक सर्किट अथवा एक्सल काउंटर्स अथवा दोनों के माध्यम से आगे वाले स्टेशन के सिगनल के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और उसे आगे वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, संबंधित संकेत दोनों ओर के स्टेशन मास्टर्स के पास उपलब्ध होंगे चाहे सिगनल सामान्य स्वचल माध्यम या आशोधित अर्ध-स्वचल माध्यम में हो,

- (ग) पिछले स्टेशन के एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया जाएगा कि जब 'ए' चिह्न बुझा हो तो एडवांस्ड स्टार्टर स्वयं 'ऑफ' होगा या ऑफ किया जाएगा जब लाइन मध्य – खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक विलयर होय इसी प्रकार, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल स्वतः 'ऑफ' होगा अथवा 'ऑफ' किया जाएगा जब लाइन आगे वाले स्टेशन के होम सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक विलयर हो।
- (घ) धुंध, खराब मौसम में जब स्पष्ट दिखाई न देता हो, जैसी असामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल को विशेष अनुदेशों के तहत निर्धारित विधि में 'ए' चिह्न को बुझाया जा सकता है और इस कारवाई से यह भी सुनिश्चित होगा कि पिछले स्टेशन का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और अगले स्टेशन का होम सिगनल का 'ए' चिह्न भी बुझ जाएगा।
- (ङ) खंड (ग) के अधीन उल्लिखित पर्याप्त दूरी उप-नियम (2) के अधीन निर्धारित दूरी से कम नहीं होगी।
- (च) सामान्य स्थितियों के दौरान, मध्य खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल एक सामान्य स्वचल रोक सिगनल के रूप में कार्य करेगा।
- (4) (क) जब लोको पायलट यह देखता है कि मध्य – खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल 'ऑन' अवस्था में है तथा 'ए' चिह्न बुझा हुआ है तो वह गाड़ी को सिगनल के पहले ही रोक देगा और इसके बारे में निर्धारित विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित संचार साधनों से अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
- (ख) अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों के अधीन विधि और निर्धारित कार्यपद्धति को सुनिश्चित करने के पश्चात् अनुमोदित संचार साधनों से बुझे हुए 'ए' चिह्न के साथ 'ऑन' अवस्था में मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल से गुजरने के लिए लोको पायलट को प्राधिकृत कर सकता है।
- (ग) यदि लोको पायलट अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करने में असमर्थ है तो वह सिगनल पर पांच मिनट तक प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल को 'ऑन' में पास करेगा और सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा तथा किसी भी बाधा से पहले गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा तथा अगले सिगनल तक दस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से ही चलेगा तथा उस सिगनल के संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा; और
- (घ) लोको पायलट, अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को मध्य-खंड आशोधित अर्ध-स्वचल रोक सिगनल की खराबी की रिपोर्ट देगा।”

9.04. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर :—

प्रत्येक दिशा के लिए लगाये जाने वाले स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर निम्नलिखित होगा, अर्थातः—

(क) स्टेशन पर हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल —

(i) एक निकट (होम)।

(ii) एक प्रस्थान (स्टार्टर)।

(ख) स्टेशन के निकट (होम) सिगनल के पहले एक स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल है।

नोट :— अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल को हटाया जा सकता है।

स.नि. 9.04 : उन खण्डों में जहाँ इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति प्रचलन में हो वहाँ होम सिगनल के पीछे लगे स्वचालित रोक सिगनल को एप्रोच सिगनल कहा जायेगा और इसके तीन या चार संकेत हो सकते हैं।

9.05. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में अतिरिक्त स्थावर सिगनल :-

- (1) नियम 9.04 में निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त ब्लॉक स्टेशनों के बीच, आवश्यकतानुसार, एक या अधिक अतिरिक्त स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल लगाए जा सकते हैं।
- (2) इसके अतिरिक्त, गाड़ियों के निरापद संचालन के लिए आवश्यकतानुसार कोई अन्य स्थावर सिगनल भी लगाया जा सकता है।

9.06. इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्त :-

- (1) निकट (होम) सिगनल— यदि गाड़ी अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुँच रही है, तो वह सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि लाइन, न केवल प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक, बल्कि उससे आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है।
- (2) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल— किसी गाड़ी के लिए अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गई है और अगले स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल तक, या यदि अगला रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित है तो उसके आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
- (3) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता, उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी कभी भी, 120 मीटर तथा 180 मीटर से कम नहीं होगी। अनुमोदित डिजाइन का सैण्ड हम्प या रेल संरक्षा आयुक्त की मंजूरी से, डिरेलिंग स्विच को उप-नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी का कारगर एवजी माना जाएगा।

स.नि. 9.06 :

- (i) स्टेशन पैनल के परिचालन से जब होम सिगनल 'ऑफ' नहीं हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि सा0 एवं स. नि. 3.38 और 3.39 के प्रावधान के अनुरूप सभी काँटों जिनपर होकर गाड़ी गुजरेगी सही रूप से सेट हों, क्लैम्प किये गये हों और तालाबन्द हों और लाइन जिससे होकर गाड़ी गुजरेगी अवरोध से मुक्त हो।
- (ii) तब ड्यूटी पर उपस्थित स्टेशन मास्टर खराब सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए निर्धारित प्रारूप स0 टी/369—(3 बी) पर प्राधिकार जारी करेगा।
- (iii) प्वाइंट्स मशीन की विफलता की स्थिति में काँटों को क्रैंक हैंडिल की सहायता से सेट किया जाएगा, जिसका विवरण स्टेशन संचालन नियमावली में समावेशित रहता है।
- (iv) स्टेशन मास्टर सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी को खराबी/विफलता ठीक करने के लिए लिखित संदेश जारी करेगा और सिगनल एवं दूरसंचार गियर के ठीक हो जाने के बाद सिगनल विफलता रजिस्टर में उनकी अभ्युक्ति प्राप्त करेगा।

- (v) जब गाड़ी के लिए लाइन क्लियर ले लिया गया हो और स्टेशन पैनल पर यातायात की दिशा स्थापित हो चुकी हो और स्टेशन मास्टर स्टार्टर सिगनल 'ऑफ' करने में असमर्थ हो तो वह यह सुनिश्चित करेगा कि सभी काँटे जिनपर होकर गाड़ी गुजरेगी सही रूप से सेट हो, क्लैम्प किये गये हो और तालाबन्द हों, उसके बाद वह अन्य सावधानी का पालन करते हुए प्रस्थान सिगनल और अन्य मध्यवर्ती सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए एवं अगले स्टेशन तक ऐसे गति से बढ़ने के लिए जो 25 कि.मी.प्र.घ. से अधिक न हो, से जाने के लिए निर्धारित प्रारूप सं० टी/डी-912 पर प्राधिकार जारी करेगा। जब तक आगे गयी गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर नहीं पहुँच जाती, तब तक बाद वाली गाड़ी को पीछे से चलाने की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (vi) जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर नहीं मिलता है और यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो पाता है तब गाड़ी पेपर लाइन क्लियर टिकट के प्राधिकार पर चलायी जाएगी जैसा कि सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तिका के अध्याय- xiv में वर्णित है एवं पूर्ण ब्लॉक पद्धति लागू होगा। लोको पायलट को स्वचालित रोक सिगनल की उपेक्षा करने हेतु निर्धारित फार्म सं० टी/ए-912 पर प्राधिकार जारी किया जाएगा।
- (vii) जब किसी सहायता इंजन या गाड़ी को उस ब्लॉक खंड में भेजने की आवश्यकता होती हो, जो अवरोध के कारण बाधित हो तो स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रारूप सं० टी/सी-912 पर ब्लॉक खंड में अवरोध तक प्रवेश करने के लिए प्राधिकार जारी करेगा।

9.07. यदि इकहरी (सिंगिल) लाइन पर स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना है तो उस समय लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य :-

- (1) यदि लोको पायलट 'ए' चिन्ह (मार्कर) वाला स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पाता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल से पहले रोककर दिन में एक मिनट तथा रात्रि में दो मिनट तक प्रतीक्षा करेगा।
- (2) यदि इतनी प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही रहता है और यदि सिगनल के पास टेलीफोन संचार व्यवस्था है तो लोको पायलट अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से या जहाँ सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण व्यवस्था (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल) है वहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) से सम्पर्क स्थापित करके उससे अनुदेश लेगा। यथास्थिति, स्टेशन मास्टर या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) यह अभिनिश्चित करने के बाद कि अगले सिगनल तक कोई गाड़ी नहीं है, और जहाँ तक ज्ञात है, लोको पायलट का आगे जाना अन्यथा सुरक्षित है, जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन उपबन्धित है, लोको पायलट को 'ऑन' स्थिति में सिगनल पास करने और अगले सिगनल तक बढ़ने की अनुमति देगा।
- (3) यदि सिगनल के पास कोई टेलीफोन संचार व्यवस्था नहीं है या वह खराब हो गई है और उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ संकेतों का आदान-प्रदान करके सिगनल पास करेगा और फिर अत्यंत सतर्कता के साथ अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक जहाँ तक लाइन साफ है, इस प्रकार आगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी अवरोध से पहले ही रुक सके।
- (4) यदि गाड़ी किसी स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो गार्ड, उप नियम (6) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, पीछे की ओर (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

- (5) यदि लाईन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या आंधी या इंजन द्वारा गाड़ी ढकेली जाने के कारण अथवा अन्य कारणों से, आगे की लाईन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है तो लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 10 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब लोको पायलट के साथ सहायक लोको पायलट नहीं है, और यदि वह आवश्यक समझता है, तो निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गार्ड से सहायता मांग सकता है।”
- (6) इस प्रकार बुलाये जाने पर गार्ड लोको पायलट के आगे बढ़ने से पहले इंजन कैब में आ जायेगा और पूरी निगरानी रखने में, लोको पायलट की सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।
- (7) स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल को ‘ऑन’ स्थिति में पास करने के बाद लोको पायलट अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि यह सिगनल ‘ऑफ’ भी है तो भी लोको पायलट वहाँ तक किसी सम्भावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जाएगा और यहां पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।

स. नि. 9.07 :

- (i) किसी स्वचालित सिगनल के ‘ऑन’ रहने के कारण जब किसी गाड़ी को रुकना हो तो गाड़ी का लोको पायलट सा.नि. 9.07 के अनुपालन में उस गाड़ी के पीछे सावधानीपूर्वक आनेवाली गाड़ी के लिए अधिकतम संभव अंतराल उपलब्ध कराने के उद्देश्य से अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे जहाँ तक संभव हो उतना निकट खींचकर लाएगा।
- (ii) किसी स्वचालित रोक सिगनल को ‘ऑन’ स्थिति में पार करने के बाद किसी भी प्रकार के इंजन द्वारा कर्षित अनुगामी गाड़ी का लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और आगे जानेवाली गाड़ी या लाइन पर किसी अवरोध के बीच 150 मीटर या दो स्पष्ट ओ.एच.ई. के खम्भों की दूरी बनी रहे। फिर भी पीछे से आनेवाली ई.एम.यू. गाड़ी के मामले में उपरोक्त दूरी को 75 मीटर या एक स्पष्ट ओ.एच.ई. खम्भा जो भी अधिक हो तक कम किया जा सकता है। विशेष परिस्थिति में जैसे बाढ़ आदि में पीछे से आनेवाली गाड़ी को आगे जानेवाली गाड़ी या अवरोध के अधिक निकट खींचकर लाया जा सकता है, लेकिन ऐसे मामलों में यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सिगनलिंग सेक्शन में प्रवेश करने से पहले दूसरी गाड़ी/ ई.एम.यू. को उपयुक्त सतर्कता आदेश दिया गया है।
- (iii) किसी स्वचालित रोक सिगनल के ‘ऑन’ स्थिति में पार करने के बाद गाड़ी का गार्ड यह निगरानी रखेगा कि लोको पायलट निर्धारित गति को पार नहीं करे। ई.एम.यू. गाड़ियों के मामले में यदि मोटरमैन निर्धारित गति को पार कर जाता हो तो गार्ड (जब मोटरमैन के साथ यात्रा नहीं कर रहा हो) मोटरमैन को चेतावनी देने के लिए बेलकोड पर तीन विराम तीन (000 पॉज 000) का घंटी बजायेगा और सा.नि. 4.45 में निर्धारित नियमानुसार कार्रवाई करेगा। अन्य गाड़ियों के मामले में भी यदि लोको पायलट निर्धारित गति को पार कर जाता हो तो गार्ड सा.नि. 4.45 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

9.08 इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति :—

- (1) जहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड टैफिक कन्ट्रोल) प्रचलित है उन स्थानों को छोड़कर, स्टेशनों पर और उनके बीच गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होगी।

- (2) जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है, वहाँ उप नियम (3) में जैसा उपबन्धित है उसके सिवाय, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रक परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) पूरे सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।
- (3) जिस सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है वहाँ, आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में स्टेशन या उसके किसी भाग पर गाड़ियों का संचालन स्टेशन मास्टर अपने हाथ में ले सकता है या उसे सौंपा जा सकता है। जब इस प्रकार आपात नियंत्रण हस्तान्तरित किया जाता है तो स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति होगा और स्टेशन का कार्यचालन उपनियम (1) के अनुसार किया जाएगा।

स. नि. 9.08 :

- (i) इकहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक पद्धति द्वारा परिचालित स्टेशनों पर शंटिंग कार्य के दौरान निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जायेगा:-
- (क) प्रथम रोक सिगनल (होम सिगनल) के बाहर लाइन को तब तक अवरुद्ध नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन को ब्लॉक बैक नहीं कर लिया गया हो।
- (ख) सबसे बाहरी सम्मुख काँटों के बाहर या एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल जहाँ उपलब्ध हो के आगे और प्रथम रोक सिगनल तक लाइन को तब तक बाधित नहीं किया जायेगा, जब तक ब्लॉक खंड जिसमें शंटिंग होनी हो, किसी आनेवाली गाड़ी से साफ न हो और स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त कोई रेलवे कर्मचारी शंटिंग कार्य का प्रभारी न हो।
- (ग) सबसे बाहरी सम्मुख काँटों के बाहर का लाइन, आनेवाली गाड़ी के सम्मुख बाधित नहीं किया जायेगा। फिर भी, जहाँ एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल उपलब्ध हो, वहाँ सबसे बाहरी सम्मुख काँटों के बाहर और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल तक लाइन ऐसे मामले में तब तक बाधित नहीं किया जायेगा, जबतक स.नि. 8.09 (i) में निहित प्रावधानों का अनुपालन न कर लिया गया हो।
- (ii) (क) स्वचालित ब्लॉक पद्धति द्वारा परिचालित स्टेशनों पर चार शंटिंग टोकन प्रत्येक स्टेशन पर उपलब्ध कराये जायेंगे। विभिन्न शंटिंग उद्देश्यों के लिए टोकन निम्न प्रकार होगा:-
- आयताकार आकार – डाउन होम और डाउन एप्रोच सिगनलों के बीच शंटिंग हेतु।
- त्रिभुजाकार आकार – डाउन होम और अप स्टार्टर सिगनलों के बीच शंटिंग हेतु।
- समचतुर्भुजीय आकार – अप होम सिगनल और अप एप्रोच सिगनलों के बीच शंटिंग हेतु।
- पिरामिडीय आकार – अप होम सिगनल और डाउन स्टार्टर सिगनल के बीच शंटिंग हेतु।
- (ख) लोको पायलट के पास शंटिंग टोकन का होना उसे शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति के अनुदेशों पर स्टेशन के सिर्फ उस छोर पर शंटिंग करने के लिए प्राधिकृत करता है जिसके लिए टोकन अभीष्ट है अर्थात् होम सिगनल या उस छोर के एप्रोच सिगनल और विपरीत छोर के स्टार्टर के बीच।
- (ग) लोको पायलट को शंटिंग टोकन गाड़ी के गार्ड के माध्यम से या यार्ड शंटिंग के मामले में शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति के माध्यम से अप/डाउन होम सिगनलों या प्रथम अप/डाउन स्वचालित रोक सिगनलों जैसी भी स्थिति हो तक, शंटिंग करने के लिए और 'ऑन' स्थिति में अपेक्षित स्टार्टर सिगनलों को पार करने के लिए भी, यदि ऐसा करना आवश्यक हो, प्राधिकार के रूप में शंटिंग टोकन जारी किया जायेगा। किसी भी परिस्थिति में शंटिंग तब तक नहीं किया जाना चाहिए, जबतक शंटिंग टोकन या उसके बदले में स्टेशन मास्टर का मेमो लोको पायलट के व्यक्तिगत अभिरक्षा में न हो।

- (iii) सभी गार्डों, लोको पायलटों, डीजल सहायकों/सहायक लोको पायलटों जिन्हें स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन में कार्य करने की आवश्यकता होती है, उन्हें इस पद्धति के नियमों के संबंध में प्रत्येक छः माह में एक बार एक दिन के गहन पाठ्यक्रम का प्रशिक्षण दिया जायेगा और इन नियमों में उनकी जानकारी और प्रवीणता के प्रमाणस्वरूप उन्हें सक्षमता प्रमाणपत्र जारी/नवीनीकृत किया जायेगा। जारी किये गये ऐसे सक्षमता प्रमाण पत्र के अभिलेख का रख-रखाव संबंधित मण्डल संरक्षा अधिकारी और मंडल यांत्रिक इंजिनियर द्वारा किया जायेगा। किसी भी गार्ड, लोको पायलट, डीजल सहायक/सहायक लोको पायलट को ऐसे सेक्शन पर कार्य पर तब तक नहीं लगाया जाएगा, जब तक उसके पास ऐसा कोई प्रमाण-पत्र नहीं हो।

ग. दोहरी (डबल) और इकहरी (सिंगिल) दोनों लाइनों पर लागू नियम

9.09 केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन :- जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है, उसमें गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

9.10. स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुकी गाड़ी की रक्षा :-

- (1) यदि कोई गाड़ी स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुक जाती है तो गार्ड तुरन्त पीछे की ओर खतरे का हैंड सिगनल दिखाएगा और यह जाँच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लाइट) ठीक से प्रदर्शित है।
- (2) यदि गाड़ी किसी दुर्घटना, खराबी या अवरोध के कारण रुकी है और वह आगे नहीं बढ़ सकती है तो लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा। नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की तुरन्त रक्षा की जाएगी, सिवाय इसके कि रुकी हुई गाड़ी की लाइन की रक्षा के लिए जाते समय गाड़ी से 90 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और इसी प्रकार गाड़ी से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, दो पटाखे जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे, रखे जायेंगे।

स. नि. 9.10 : सामान्य नियम 9.10 (1) के अतिरिक्त गार्ड फ्लैशर टेल लैम्प जलायेगा और लोको पायलट इंजन का फ्लैशर लाइट जलायेगा।

9.11. लोको पायलट द्वारा खराबियों की रिपोर्ट :-

- (1) जब किसी लोको पायलट को स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पार करना पड़े तो वह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में अगले रिपोर्टिंग स्टेशन, या केबिन पर ही अपनी गाड़ी रोक देगा और उसने जो स्वचालित रोक (स्टॉप) सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास किये हैं उनकी विस्तृत रिपोर्ट देगा।
- (2) रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन का स्टेशन मास्टर या प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति इस बात की रिपोर्ट तुरन्त सम्बन्धित सिगनल और परिचालन अधिकारियों को करेगा।

स. नि. 9.11 :

- (i) मंडल रेल प्रबन्धक उन स्टेशनों या केबिनों को निर्दिष्ट करते हुए अनुदेश जारी करेंगे, जहाँ लाको पायलटों को उन स्वचालित रोक सिगनलों के विवरण के बारे में रिपोर्ट करने की आवश्यकता होगी जो उनके द्वारा 'ऑन' स्थिति में पार किये गये हों। इस प्रकार रिपोर्ट किये गये सिगनलों का विवरण तिथि के साथ, गाड़ी संख्या, लोको पायलटों के नाम, की गई कार्रवाई आदि स्टेशनों या केबिनों द्वारा इस उद्देश्य से रखे गये रजिस्ट्रों में दर्ज किये जायेंगे।

- (ii) स्वचालित सिगनल विफलताओं को मंडल कार्यालय में भी दर्ज किया जायेगा और यह सुनिश्चित करने के लिए जाँच किया जाएगा कि कोई विलम्ब नहीं हो और उन विफलताओं, यदि कोई हो, को शीघ्रता से ठीक किया जाता हो और संरक्षा का पूर्ण रूप से ध्यान रखा जाता हो।

9.12. स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्य विधि :- यदि स्वचालित सिगनल व्यवस्था की खराबी कुछ समय तक रहने की या इसके कारण गाड़ियों में काफी विलम्ब होने की संभावना है तो गाड़ियों का संचालन संबंधित सेक्शन या सेक्शनों पर एक स्टेशन से दूसरे तक, विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा।

स. नि. 9.12 :

- (i) (क) यदि कोई लोको पायलट किसी स्वचालित रोक सिगनल को 'लाल' पाता है तो वह सा0नि0 9.07 का पालन करेगा।
- (ख) स्टेशन मास्टर दूसरी गाड़ी के लोको पायलट द्वारा यह सूचना पाने पर कि कोई विशिष्ट स्वचालित रोक सिगनल रूको (लाल) संकेत दे रहा है यद्यपि संबंधित सिगनलिंग सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है, जिसके कारण कथित सिगनल 'लाल' संकेत को धारण कर लेता है, सिगनल को खराब घोषित कर देगा और पिछले स्टेशन और अंतिम रुकनेवाली स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सभी लोको पायलटों को स्वचालित रोक सिगनल को 'लाल' संकेत में पार करने के लिए निर्धारित प्रारूप सं0 टी/ए-912 पर प्राधिकार जारी करने के लिए सूचित करेगा, जिससे लोको पायलट सा0नि0 9.07 का पालन किये बिना विशिष्ट स्वचालित रोक सिगनल को पास करके इसके अगले सिगनल तक जा सकें। अगले सिगनल पर पहुँचने के बाद ही लोको पायलट उसके संकेत द्वारा पथ प्रदर्शित होंगे। कथित स्वचालित रोक सिगनल को खराब घोषित करने के बाद स्टेशन मास्टर सा0नि0 9.03 (च) के अनुसार एक ही ब्लॉक खंड में आगे जानेवाली गाड़ी के पीछे किसी गाड़ी को जाने की अनुमति नहीं देगा।
- (ग) किसी लोको पायलट द्वारा स्वचालित रोक सिगनल के खराब हो जाने की सूचना दिए जाने पर स्टेशन मास्टर सिगनल अनुरक्षक को स्थल पर तुरंत उपस्थित होकर खराबी को ठीक करने के लिए सूचना देगा।
- (घ) फिर भी, यदि किसी स्वचालित रोक सिगनल की विफलता जारी रहती है तो स.नि. 9.12 (i) (ख) के अनुसार खराब सिगनल के ठीक होने तक स्वचालित रोक सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार जारी करने की प्रक्रिया जारी रहेगी।
- (ङ) खराबी ठीक हो जाने के बाद सभी संबंधितों को जिन्हें उपरोक्त पारा (घ) के अनुसार सिगनल के खराब हो जाने की सूचना पहले दी गई थी, पुनः तार द्वारा सूचना दी जायगी कि खराबी ठीक हो गयी है और सामान्य कार्य संचालन पुनः प्रारंभ हो गया है।
- (च) कार्य संचालन का विस्तृत विवरण निम्न प्रकार है :-

भाग-I

- (I) सभी सिगनलों की विफलताएँ कुछ समय तक चलने और जिसके कारण गंभीर विलंबन होने की संभावना हो, जब संचार के साधन उपलब्ध हों:-

स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित दो या अधिक स्टेशनों वाले किसी क्षेत्र में होने वाले सभी सिगनलों की विफलता की स्थिति में सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के संबंधित पदाधिकारी सभी संबंधितों को सूचना देने के लिए तत्काल कदम उठावेंगे और गाड़ी संचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी-

- (1) प्रभावित खंड में किसी गाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले उसे खड़ा किया जायेगा और गाड़ी के लोको पायलट को स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों के बारे में सूचना दी जायेगी और गार्ड को निम्नलिखित नियम 5 (क) में निर्धारित 'प्रस्थान प्राधिकार' टी/डी-912 के एक प्रति के माध्यम से सूचित किया जायेगा। नियंत्रक और प्रभावित खंड के आगे के संबंधित स्टेशन मास्टर को भी सूचित किया जायेगा।
- (2) प्रभावित खंड के पीछे वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए 'लाइन क्लीयर' निम्नलिखित संचार के साधनों में से किसी एक के द्वारा प्राप्त करेगा, जैसे –
 - (क) इंटर-केबिन/स्टेशन ग्रुप टेलीफोन
 - (ख) कंट्रोल टेलीफोन
 - (ग) वी०एच०एफ० सेट
- (3) अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ऐसा 'लाइन क्लीयर' (उपरोक्त नियम 2 के अनुसार) तब तक नहीं देगा जब तक :-
 - (i) अंतिम आगे जानेवाली गाड़ी संपूर्ण रूप से पूरी पहुँच नहीं गयी हो,
 - (ii) जिस लाइन पर आनेवाली गाड़ी को लिया जाना अपेक्षित हो, वह प्लेटफार्म स्टार्टर सिगनल से अथवा सामान्यतः गाड़ी खड़ी होने के स्थान से कम से कम 180 मीटर आगे तक साफ नहीं हो; और
 - (iii) कथित लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी काँटों को सही सेट और सम्मुख काँटों को तालाबन्द नहीं कर दिया गया हो,
- (4) (क) निम्नलिखित नियम 5(क) में निर्धारित 'प्रस्थान प्राधिकार' टी/डी-912 पर प्रभावित खंड में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी का लोको पायलट अत्यधिक सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा और लागू अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए किसी भी परिस्थिति में 25 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक गति से नहीं चलेगा। लोको पायलट जब तक अगले स्टेशन पर पहुँच नहीं जाता है, तब तक वह किसी अवरोध के लिए सतर्क निगाह रखेगा।

(ख) यह सुनिश्चित करने के बाद कि प्रभावित खंड के अगले स्टेशन पर पहली गाड़ी सुरक्षित पहुँच गई है, सभी बाद वाली गाड़ियों के लोको पायलट भी लागू अन्य सभी गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए अत्यधिक सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेंगे और किसी संभावित अवरोध के लिए सतर्क निगाह रखेंगे।
- (5) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को देगा :-

(क) नियम (4) में संदर्भित पालन किये जानेवाले गति प्रतिबंध को समाहित करते हुए निर्धारित प्रारूप सं० टी/डी-912 पर एक प्रस्थान प्राधिकार लोको पायलट/मोटरमैन को प्रस्थान और गेट सिगनल/सिगनलों को पार करने के लिए प्राधिकृत करते हुए इस प्राधिकार पर इस/इन सिगनल/सिगनलों की पहचान संख्या/संख्याएँ भी अंकित की जायेगी, जिसे/जिन्हें पार करने की आवश्यकता हो।

नोट :- इस प्राधिकार को 'बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार' टी/सी-912 से भिन्न दिखाने के लिए इसे तिरछी दो हरी लाइनों से रेखांकित किया जायेगा।

- (6) 'प्रस्थान प्राधिकार' देने के पहले उन सभी काँटों को जिन पर गाड़ी गुजरेंगी सही तरीके से सेट किया जायेगा और सम्मुख काँटों को तालाबन्द किया जायेगा। जब भी किसी विद्युत परिचालित काँटों को गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए परिचालित करना हो तो इन्हें उन स्टेशनों पर जहाँ सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हो वहाँ कार्यरत स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत सिगनल अनुरक्षक द्वारा अवश्य मुक्त (रीलीज) किया जाएगा और स्थानीय स्तर पर परिचालित किया जाएगा।
 - (7) अगले स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल के पहले खड़ा करेगा और एक लम्बा सीटी बजायेगा। अपने आप को संतुष्ट करने के बाद कि सब कुछ सुरक्षित है, स्टेशन मास्टर इस सिगनल से गाड़ी को पाइलट करने के लिए वर्दी में एक आदमी की व्यवस्था करेगा जो स्टेशन प्लेटफॉर्म से दिखाये जानेवाले हाथ सिगनलों का पालन करेगा, यदि कोई हो।
 - (8) प्रत्येक गाड़ी द्वारा खंड के खाली करने पर इसकी सूचना पिछले स्टेशन को प्राईवेट नम्बर के आदान-प्रदान के साथ दी जायेगी।
 - (9) ट्रेन सिगनल रजिस्टर' को उपयोग में लाया जायेगा और इसमें गाड़ी संचालन से संबंधित सभी प्रविष्टियों को दर्ज किया जाएगा। अगर संभव हो तो, प्रभावित खंड में होने वाले सभी गाड़ी संचालनों की सूचना नियंत्रक को दी जायेगी।
 - (10) जैसे ही सिगनल सक्षम पदाधिकारी द्वारा ठीक कर दिये जायें वैसे ही संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा खंड साफ है, का आश्वासन देते हुए प्राईवेट नम्बरों के साथ संदेशों के आदान-प्रदान के साथ स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों का सामान्य परिचालन पुनः प्रारंभ किया जा सकता है। अगर संभव हो तो सामान्य परिचालन पुनः प्रारंभ करने के पहले नियंत्रक की अनुमति प्राप्त कर लेना चाहिए।
 - (11) इस पद्धति के आधार पर गाड़ी कार्य संचालन संबंधित सभी अभिलेखों को स्टेशन में रखा जाएगा और सेक्शन के यातायात/परिचालन निरीक्षक इसकी छानबीन करेंगे और सामान्य कार्य संचालन पुनारम्भ होने के सात दिन के अंदर मंडल रेल प्रबंधक/संरक्षा अधिकारी को रिपोर्ट भेजेंगे।
- (II) सभी सिगनलों के कुछ समय तक विफल रहने और अत्यंत बिलम्ब की संभावना होने पर जब कोई भी संचार के साधन उपलब्ध नहीं हो :-
- स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित दो या अधिक स्टेशनों से बने किसी क्षेत्र में सभी सिगनलों के विफल होने की स्थिति में और जब गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित साधनों में से किसी एक के द्वारा भी नहीं हो सकता हो जैसे:-
- (क) इंटर-कोबिन/स्टेशन ग्रुप टेलीफोन, या
 - (ख) कंट्रोल टेलीफोन
 - (ग) वी.एच.एफ. सेट

गाड़ी परिचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी :-

- (1) प्रभावित खंड में गाड़ियों का संचालन ऐसे लाइनों पर और ऐसे स्टेशनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया होगा।
- (2) प्रभावित क्षेत्र के काँटों से होकर किसी गाड़ी के संचालन को प्राधिकृत करने से पहले वे सभी काँटे, जिनसे होकर गाड़ियाँ चलेंगी, सही सेट किये जायेंगे और सम्मुख काँटे तालाबन्द किये जायेंगे।

जब भी किसी विद्युत परिचालित काँटों को गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए परिचालित करना हो तो उन्हें, स्टेशनों पर जहाँ सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हो, वहाँ कार्यरत स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत सिगनल अनुरक्षक द्वारा इन्हें रिलीज और स्थानीय स्तर पर परिचालित किया जाएगा।

- (3) उपरोक्त नियम (1) में जैसा निर्धारित किया गया है, किसी गाड़ी को स्टेशन छोड़ने की अनुमति देने से पहले इसे खड़ा किया जायेगा और स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन और गार्ड को परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा।
- (4) स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट/मोटरमैन को दिया जाने वाला प्राधिकार :—
- (क) निर्धारित प्रारूप टी/सी-912 पर 'बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार' देगा। स्टेशन मास्टर द्वारा काउन्टर फोआयल रख लिया जाएगा और लोको फोआयल को फवायल दे दिया जायेगा।
- (ख) सीधी लाइन पर दृश्यता साफ रहने पर 25 किलोमीटर प्रतिघंटा और जब लाइन के वैसे भाग के पास पहुँच रहा हो या उससे गुजर रहा हो, जहाँ की दृश्यता घुमाव, अवरोध, वर्षा, कुहासा या किसी अन्य कारण से साफ नहीं हो तो 10 किलोमीटर प्रति घंटा तक गति को प्रतिबंधित करते हुए एक सतर्कता आदेश देगा बशर्ते कि लागू अन्य गति प्रतिबंध का पालन किया जाय और सम्मुख काँटों पर गति 15 किलोमीटर प्रतिघंटा तक प्रतिबंधित हो।
- (ग) लोको पायलट/मोटर मैन को दो नामित स्टेशनों के मध्यवर्ती स्वचालित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में, सिगनल दिखाने के लिए प्रतिनियुक्त वर्दी में काँटावाला या किसी अन्य वर्दीधारी रेलवे कर्मचारी द्वारा सिगनल दिखाये जाने पर, अर्द्ध स्वचालित सिगनलों और हस्तचालित सिगनलों एवं गेट सिगनलों को सतर्कतापूर्वक समपार तक जहाँ से आगे बढ़ने के पहले यह अभिनिश्चित कर लेना चाहिए कि गेट तालाबन्द हो, गेटमैन द्वारा सिगनल दिखाए जाते हों, को पार करने के लिए लोको पायलट/मोटरमैन को प्राधिकृत करते हुए निर्धारित प्रारूप टी/ए-912 पर एक प्राधिकार देगा। प्रत्येक स्वचालित, अर्द्धस्वचालित, हस्त परिचालित और गेट सिगनल/सिगनलों कि व्यक्तिगत पहचान संख्या/संख्याओं को इस प्राधिकार पर अंकित किया जायेगा।
- (5) जब तक विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत अपेक्षाकृत छोटा अन्तराल निर्धारित नहीं किया गया हो, तब तक उस समय तक किसी गाड़ी को किसी प्रभावित खंड में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी, जब तक खुलनेवाली गाड़ी और ठीक पहले गयी गाड़ी के बीच 15 मिनट का स्पष्ट अन्तराल नहीं हो।
- (6) (क) लोको पायलट को लाइन के किसी भाग के पास पहुँचने या उससे गुजरने की स्थिति में जहाँ आगे की दृश्यता साफ नहीं हो, सहायक लोको पायलट या गार्ड को हाथ सिगनल के साथ गाड़ी के अगले संचालन को पथ प्रदर्शित करने के लिए आगे अवश्य भेजा जाना चाहिए। आगे की ओर तीक्ष्ण निगाह रखनी चाहिए और इंजन सीटी का मुक्तरूप से उपयोग करना चाहिए।
- आगे, वैसे खंड में प्रवेश करने से पहले, जहाँ सुरंग हो, लोको पायलट बफर लैम्प और विद्युत हेड लाइट को जला लेगा।
- (ख) यह अभिनिश्चित करने के बाद ही कि सुरंग साफ है, उसमें प्रवेश किया जायेगा। यदि इस बिन्दु पर कोई संदेह हो तो गाड़ी को हाथ सिगनल और पटाखों से सुसज्जित रेलवे कर्मचारी द्वारा पाइलट किया जायेगा।
- (7) गार्ड पीछे की ओर तेज निगाह रखेगा और पीछे से किसी गाड़ी के आगमन को रोकने के लिए खतरे का सिगनल दिखाने और उसका बचाव करने के लिए, यदि वर्तमान नियम के अनुसार आवश्यक हो तो तैयार रहेगा। किसी खंड में जहाँ सुरंगें हैं, प्रवेश करने के पहले वहाँ वह साइड और टेल लैम्प भी जला देगा।

- (8) जब लोको पायलट उपरोक्त नियम (1) में निर्दिष्ट विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत अगले नामित स्टेशन पर पहुँच रहा हो तो वह प्रथम रोक सिगनल के बाहर अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा और एक लम्बा सीटी बजायेगा। स्वयं को संतुष्ट करने के बाद कि सभी काँटे सही सेट हैं और सम्मुख काँटे तालाबन्द हैं, स्टेशन मास्टर इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी में एक आदमी का प्रबन्ध करेगा, जो हाथ सिगनलों का पालन करेगा, यदि कोई स्टेशन प्लेटफार्म से दिखाया गया हो। फिर भी स्वचालित/अर्द्धस्वचालित सिगनल, यदि कोई हो, को स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित प्रारूप पर जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर पार किया जायेगा।
- (9) सभी गाड़ियों के लोको पायलट 'बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार' को खंड के अंत में नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सुपुर्द कर देंगे। इन्हें खंड के यातायात/परिचालन निरीक्षक द्वारा निरीक्षण के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा अपने व्यक्तिगत सुरक्षा में रखा जायेगा, जो गाड़ियों के संचालन पर एक रिपोर्ट तैयार करेगा और इन्हें अपने रिपोर्ट के साथ मंडल रेल प्रबन्धक/संरक्षा अधिकारी के पास संचार के पुनः प्रारम्भ होने के 7 दिनों के अन्दर अग्रसारित कर देगा।
- (10) उपरोक्त नियम (1) के अनुसार विशेष रूप से नामित सभी स्टेशनों पर खोले गये ट्रेन सिगनल रजिस्ट्रों में संचार व्यवस्था के पूर्ण रूप से भंग रहने के दौरान प्रभावित खंड से 'बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार' पर गुजरी सभी गाड़ियों का अभिलेख रखा जायेगा।
- (11) इस पद्धति पर गाड़ियों का संचालन उस समय तक निश्चित रूप से जारी रहना चाहिए, जब तक सक्षम पदाधिकारी द्वारा या तो सिगनल ठीक नहीं कर दिये जायें या संचार के साधनों में से कोई एक पुनः चालू नहीं कर दिया जाय।
- (12) जैसे ही सिगनल ठीक कर दिये जाते हों, गाड़ियों का सामान्य संचालन पुनः प्रारम्भ हो जायेगा, लेकिन जहाँ सिगनल अपरिचालित बने रहे और संचार के साधनों में से कोई एक पुनः चालू हो गया हो, वहाँ स्टेशन मास्टर तुरन्त प्रभावित खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित प्रारूप पर संदेश भेजेगा —

स्टेशन मास्टर से ————— स्टेशन मास्टर को ————— गाड़ी (संख्या और विवरण) ————— संपूर्ण पहुँची ————— घंटा पर।

अंतिम गाड़ी ————— (संख्या और विवरण) आपके स्टेशन ————— पर भेजी गई ————— घंटा/पर। गाड़ियों के संचालन के वर्तमान तरीके को निरस्त कर दें। आगमन अनुमति ————— के द्वारा प्राप्त किया जायेगा।

प्राइवेट नम्बर —————

उपरोक्त संदेश प्राप्त होने पर प्रभावित खंड के दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर इसे निम्नलिखित प्रारूप पर स्वीकार करेगा —

स्टेशन मास्टर से ————— स्टेशन मास्टर को —————

सं० ————— आपकी संख्या ————— समझा कि गाड़ी (सं० और विवरण) ————— जो मेरे स्टेशन से खुलनेवाली अंतिम गाड़ी थी आपके स्टेशन पर संपूर्ण पहुँच गयी है।

गाड़ी सं० ————— जो आपके स्टेशन से चली थी मेरे स्टेशन पर ————— घंटा पर सम्पूर्ण पहुँच गयी है/ नहीं पहुँची है। गाड़ी सं० ————— के सम्पूर्ण आगमन के तुरन्त बाद गाड़ी संचालन की वर्तमान पद्धति को निरस्त किया जा रहा है/ किया जायेगा। अगली गाड़ी के लिए आगमन अनुमति ————— के द्वारा लिया जायेगा।

प्राइवेट नम्बर —————

- (13) जब तक दोनों स्टेशन मास्टर संतुष्ट नहीं हो जाते हैं कि उनके स्टेशनों से भेजी गयी सभी गाड़ियाँ और इंजन आदि, दूसरे स्टेशन पर सम्पूर्ण पहुँच गये हों, तब तक संचार के किसी उस साधन द्वारा लाइन क्लीयर नहीं प्राप्त किया जायेगा या दिया जायेगा, जिसे पुनः चालू किया गया हो। उपरोक्त नियम 12 में निर्दिष्ट गाड़ियाँ जब स्टेशनों पर सम्पूर्ण पहुँच जाएँ तो उनकी संख्या और उनके पहुँचने का समय प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान द्वारा संबंधित दूसरे स्टेशन मास्टर को सूचित कर दिया जाएगा। इसके बाद यदि संभव हो, तो इस विषय में सेक्शन नियंत्रक को सूचना दी जाएगी।

भाग-II

एक या उससे अधिक लाइनों के अवरुद्ध रहने के दौरान स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत गाड़ियों के संचालन के लिए नियम एवं विनियम, जब सिगनल परिचालित हों और संचार साधन उपलब्ध हो :-

स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत संचालित दो या अधिक स्टेशनों से बने किसी क्षेत्र में एक या उससे अधिक लाइनों के बाधित हो जाने की स्थिति में जब सिगनल परिचालित हो और संचार साधन उपलब्ध हो, तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायगी :-

I. दोहरी लाइन खंड पर जब एक लाइन बाधित हो -

- जब विद्युत संचार यंत्रों पर दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली लागू करना इच्छित हो, तो प्रभावित खंड के एक छोर का स्टेशन मास्टर लिखित रूप में विश्वसनीय सूचना प्राप्त होने पर कि एक लाइन साफ है, उस लाइन पर इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली लागू करने के लिए खंड नियंत्रक और खंड के दूसरे छोर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से विचार-विमर्श करके उस लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन पद्धति चालू करने हेतु कदम उठायेगा।
- यदि संदेह करने का कारण हो कि लाइन जिस पर अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली लागू करनी हो, वह भी उल्लंघित या क्षतिग्रस्त है तो अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली तब तक लागू नहीं की जायेगी, जब तक कोई इंजीनियरिंग पदाधिकारी जो निरीक्षक के पद से नीचे के स्तर का नहीं हो, उस खंड का निरीक्षण नहीं किया हो और यह प्रमाणित नहीं किया हो कि गाड़ियों के आवागमन के लिए मार्ग सुरक्षित है।
- प्रभावित खंड पर गाड़ियों का संचालन ऐसे स्टेशनों द्वारा और ऐसे लाइनों पर नियंत्रित किया जायेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये हों।
- गलत दिशा में चल रही सभी गाड़ियों का संचालन इकहरी लाइन पर विद्युत संचार यंत्रों के उपयोग के लिए नियमों के अनुसार किया जायेगा और लाइन क्लीयर इंटर-केबिन/स्टेशन ग्रुप टेलीफोन या कंट्रोल टेलीफोन या वी0एच0एफ0 सेट, जैसी स्थिति हो, पर लिया जायेगा। लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जायेगा, जबतक लाइन जिस पर गाड़ी लेनी हो, उस बिन्दु से आगे कम से कम 180 मीटर तक साफ नहीं हो, जो उस स्थान के विपरीत हो, जहाँ गाड़ी सामान्यतः आकर रुकती हो। गलत दिशा में चलनेवाली प्रत्येक पहली गाड़ी के लिए आगमन अनुमति उस समय तक नहीं तो माँगा जायेगा और नहीं दिया जायेगा, जब तक दोनों स्टेशन मास्टरों ने प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के साथ आश्वासन नहीं दे दिया हो कि सही दिशा में चलनेवाली सभी गाड़ियाँ अगले स्टेशन पर सम्पूर्ण पहुँच गई हैं।

सही दिशा में चलनेवाली प्रत्येक पहली गाड़ी को छोड़कर गलत दिशा में चलनेवाली गाड़ियों के लिए निर्धारित प्रक्रिया लागू होगी, सही दिशा में चलनेवाली बादवाली गाड़ियों को स्वचालित सिगनल के संकेतों पर एक दूसरे के पीछे चलने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि पिछले स्टेशन ने अगले स्टेशन को इस तथ्य से अवगत करा दिया हो कि वह अमुक गाड़ी/गाड़ियों को पीछे से चलने का अनुमति दे रहा है और उसने अभिनिश्चित कर लिया है कि अगला स्टेशन उसे/उन्हें लेने के लिए तैयार है। इस कार्य के लिए प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान किया जायेगा।

5. प्रभावित खंड के स्टेशनों पर ट्रेन सिगनल रजिस्टर का उपयोग प्रारंभ किया जायेगा।
6. प्रभावित खंड के सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को उस प्रभावित खंड के ठीक पहले के स्टेशन द्वारा लिखित रूप में ऐसी सूचना दी जानी चाहिए, कि इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली लागू की गई है। सही दिशा में चलनेवाली गाड़ियों के लोको पायलटों को अंतिम रोक सिगनल को पार करने के लिए एक लिखित प्राधिकार भी दिया जाना चाहिए। गलत दिशा में चलनेवाली गाड़ियों के लोको पायलटों को प्रभावित खंड में प्रवेश करने से पहले निर्धारित लाइन क्लीयर टिकट दिये जायेंगे।
7. काँटों से होकर किसी गाड़ी के संचालन को प्राधिकृत करने के पहले वे सभी काँटे, जिनसे होकर गाड़ियाँ प्रभावित क्षेत्र में चलेंगी सही सेट किये जायेंगे और सम्मुख काँटे तालाबन्द किये जायेंगे।
जब भी किसी विद्युत परिचालित काँटों को गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए परिचालित करना पड़े, तो उन्हें उन स्टेशनों पर, जहाँ सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हों, वहाँ कार्यरत स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अन्तर्गत सिगनल अनुरक्षक द्वारा इन्हें रीलीज और स्थानीय स्तर पर परिचालित किया जाएगा।
8. यह अभिनिश्चित करने के बाद कि लाइनों में से एक लाइन यातायात के आवागमन के लिए साफ है, इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली प्रस्तावित करने वाला स्टेशन मास्टर प्रभावित खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को गुप्तांकों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत निम्नलिखित सूचना को शामिल करते हुए एक संदेश जारी करेगा।
 - (क) इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली लागू करने का कारण,
 - (ख) वह लाइन, जिस पर इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली प्रस्तावित हो,
 - (ग) सूचना का स्रोत कि कथित लाइन साफ है,
 - (घ) अवरोध का स्थान,
 - (ङ.) लाइन पर गति प्रतिबंध, यदि कोई हो,
 - (च) उपरोक्त नियम 3 के अन्तर्गत मंडल रेल प्रबंधक द्वारा नामित स्टेशन पर पहुँचने/खुलने वाली अंतिम गाड़ी की संख्या और समय,
9. दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से प्राईवेट नम्बर द्वारा पुष्टि के साथ पावती की प्राप्ति पर इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली लागू की जा सकती है। 'लाइन क्लीयर' इंटर-केबिन/स्टेशन ग्रुप टेलीफोन, वी०एच०एफ० सेट या कंट्रोल टेलीफोन, जैसी स्थिति हो, पर प्राप्त किया जायेगा और उपर निर्धारित प्रक्रिया पर गाड़ियाँ चलायी जायेंगी।
10. (क) प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश भी सुपुर्द किया जायेगा, जिस पर स्पष्ट रूप से लिखा होगा—
 - (i) वह लाइन जिस पर गाड़ी या लाइट इंजन को चलना हो,
 - (ii) वह किलोमीटर जिनके बीच अवरोध स्थित हो,
 - (iii) कोई गति प्रतिबंध, जिसे लागू किया गया हो और
 - (iv) यह अनुदेश कि गलत दिशा में स्वचालित सिगनल को अनुपयोगी समझा जाये, यद्यपि वे 'प्रोसीड' या 'कॉसन' संकेत दिखाते हुए हो सकते हैं।

- (ख) विपरीत दिशाओं से संबंधित अर्द्ध स्वचालित और हस्तचालित सिगनलों के बीच के मध्यवर्ती स्वचालित सिगनल को, सिगनल दिखाने के लिए प्रतिनियुक्त वर्दी में काँटावाला या किसी अन्य रेलवे कर्मचारी द्वारा आगे से सिगनल दिखाए जाने पर और गेट सिगनलों को सतर्कतापूर्वक समपार तक, जहाँ लोको पायलट/मोटरमैन को गेट से आगे बढ़ने के पहले यह अभिनिश्चित करना चाहिए कि गेट तालाबन्द हों और गेटमैन द्वारा सिगनल दिखाये जाते हों, पार करने के लिए गलत दिशा में चलनेवाली गाड़ियों के लिए लोको पायलट/मोटरमैन को प्राधिकृत करते हुए निर्धारित प्रारूप टी/ए-912 पर एक प्राधिकार दिया जायेगा। दूरस्थ साइडिंगों के काँटों से गुजरने के पहले उसे यह भी अभिनिश्चित कर लेना चाहिए कि काँटे सही सेट और तालाबन्द हो। ऐसे मामलों में सिगनलों पर से हाथ सिगनल दिखाये जाने के बदले वे इन काँटों/फाटकों पर से दिखाए जाएंगे। प्रत्येक स्वचालित, अर्द्ध स्वचालित, हस्त परिचालित और गेट सिगनलों की संख्या सहित व्यक्तिगत पहचान संख्या को इस प्राधिकार पर इंगित किया जायेगा।
- (11) गलत दिशा में अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली प्रारंभ करने वाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये जानेवाले सतर्कता आदेश पर यह भी पृष्ठांकन किया जाएगा कि लोको पायलट रास्ते में रुक कर और मार्ग में सभी गेटमैनों एवं गैंगमैनों को अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य-प्रणाली लागू होने के बारे में सूचित करें। मार्ग जिस पर गाड़ियाँ चलेगी, को भी निर्दिष्ट किया जायेगा।
- (12) गलत दिशा में चलनेवाली सभी गाड़ियों की गति 25 कि०मी० प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।
- (13) नियम 3 के अंतर्गत विशेष अनुदेशों के अंतर्गत नामित अगले स्टेशन पर जब गलत दिशा में चल रही गाड़ी का लोको पायलट पहुँच रहा हो, तो वह सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या गलत लाइन, जिस पर वह चल रहा हो, के अंतिम रोक सिगनल, जो भी उसे पहले मिलता हो, के सामने अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा और एक लम्बा सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर स्वयं को संतुष्ट करने के बाद कि सभी काँटे सही सेट हैं और सम्मुख काँटे तालाबन्द हैं, इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी में रेल कर्मचारी का प्रबंध करेगा, जो हाथ सिगनलों का पालन करेगा, यदि स्टेशन प्लेटफॉर्म से कोई दिखाया गया हो। फिर भी, हस्तचालित/अर्द्ध स्वचालित सिगनल, अगर कोई हो, स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित प्रारूप पर जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर पास किये जायेंगे।
- (14) सामान्य कार्य प्रणाली का पुनः प्रारंभ :-
- (क) किसी जिम्मेवार इंजीनियरिंग पदाधिकारी का लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर कि बाधित ट्रैक गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है। स्टेशन मास्टर अन्य स्टेशन या स्टेशनों को, जैसी स्थिति हो, प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत एक संदेश जारी करेगा और खंड नियंत्रक से विचार विमर्श करके यह निश्चित करेगा कि किस गाड़ी के जाने के बाद सामान्य कार्य प्रणाली को लागू किया जाना है।
- (ख) संबंधित सभी स्टेशनों के ट्रेन सिगनल रजिस्ट्रों में दोहरी लाइन की कार्य प्रणाली के निलंबित होने का समय, इकहरी लाइन के कार्य-प्रणाली के लागू होने का समय और सामान्य कार्य-प्रणाली के पुनः प्रारंभ होने का समय दर्शाते हुए एक प्रविष्टि दर्ज किया जायेगा।
- (15) अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य-प्रणाली से संबंधित सभी अभिलेखों को स्टेशन पर सुरक्षित रखा जायेगा और खंड के यातायात/परिवहन निरीक्षक द्वारा उनका निश्चित रूप से सावधानी पूर्वक जाँच किया जाएगा और अपना रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक/संरक्षा अधिकारी के पास सामान्य कार्य-प्रणाली पुनः प्रारंभ होने के 7 दिनों के अंदर जमा कर देना चाहिए।

II. चार लाइन वाले खंड पर :-

(क) यदि एक या दो लाइन (एक 'अप' और एक 'डाउन') अवरुद्ध हो :-

- (i) गाड़ियाँ सामान्य कार्य प्रणाली के अंतर्गत अवरोध रहित लाइनों पर चलती रहेंगी और जहाँ संभव हो, उन्हें अपने उपयुक्त लाइनों पर मार्ग परिवर्तित कर लाया जाएगा।
- (ii) थ्रू लाइनों पर चलनेवाली उपनगरीय गाड़ियाँ केवल उन स्टेशनों पर रुकेंगी, जहाँ उस लाइन पर प्लेटफॉर्म होगा। जहाँ इस आधार पर किसी गाड़ी का ठहराव नियत ठहराव वाले स्टेशनों से हटा लिया जाता है तो यात्रियों को सुविधाजनक स्टेशनों पर ध्वनि विस्तारक यंत्रों (लाउड स्पीकरों) या अन्य साधनों के माध्यम से उचित तरीके से अधिसूचित किया जायेगा।

(ख) यदि दोनों 'अप' लाइनें या दोनों 'डाउन' लाइनें बाधित हो :-

- (i) लोकल लाइन पर :- लोकल लाइन पर गाड़ियाँ सही दिशा में कार्यचालन की सामान्य पद्धति के अन्तर्गत चलती रहेगी।
- (ii) थ्रू लाइन पर :-
 - (1) अवरोध रहित लाइनों के बीच क्रॉस ओवरों से सुसज्जित निकटतम स्टेशनों द्वारा प्रभावित खंड पर गाड़ियों का संचालन नियंत्रित किया जायेगा।
 - (2) जिस लाइन पर गाड़ियाँ चलेगी, उसके सभी सम्मुख काँटे उस लाइन पर गाड़ियों के संचालन के लिए क्लैम्पयुक्त और तालाबन्द किए जायेंगे और प्राइवेट नम्बरों का आदान-प्रदान कर प्रभावित खंड के स्टेशन मास्टरों से इस आशय का आश्वासन टेलीफोन पर प्राप्त किये जायेंगे।
 - (3) गाड़ियों को एक-दूसरे के पीछे 15 मिनटों या ऐसे अन्तरालों पर जो विशेष अनुदेशों के द्वारा निर्धारित किया जाए, चलने की अनुमति दी जायगी।
 - (4) गाड़ियाँ प्रभावित खंड के दूसरे छोर के टर्मिनल स्टेशन तक 'बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार' पर चलेगी (थ्रू लाइनों पर चलनेवाली गाड़ियों का ठहराव उन स्टेशनों पर वर्जित करने के लिए, जहाँ थ्रू लाइनों पर प्लेटफॉर्म उपलब्ध नहीं हों)। यह सुनिश्चित करने के लिए कि आगे-पीछे चलनेवाली दो क्रमिक गाड़ियों के बीच कम से कम 15 मिनटों का समय अन्तराल हो। मंडल रेल प्रबंधक/संरक्षा अधिकारी प्रभावित खंड के बीच में स्टेशनों को निर्धारित करेंगे, जहाँ से गाड़ी के लोको पायलट को स्टेशन छोड़ने के लिए प्राधिकृत करते हुए एक लिखित प्राधिकार दिया जायेगा। यह प्राधिकार पहले से जारी किये गए 'बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार' के अतिरिक्त होगा और कार्यरत संबंधित स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को तब तक नहीं दिया जायेगा, जबतक वह स्वयं संतुष्ट नहीं हो जाय कि अंतिम आगे जानेवाली गाड़ी के प्रस्थान से कम से कम 15मिनट का समय बीत नहीं गये हो।

उपनगरीय गाड़ियाँ केवल उन स्टेशनों पर रुकेंगी जहाँ थ्रू लाइन पर प्लेटफॉर्म होंगे। जहाँ इस आधार पर गाड़ी का ठहराव उन स्टेशनों से हटा लिया जाता है, जहाँ उसका ठहराव नियत हो, तो यात्रियों को सुविधाजनक स्टेशनों पर लाउड स्पीकरों या अन्य साधनों के माध्यम से उचित तरीके से अधिसूचित कर दिया जायेगा।

- (5) गाड़ियाँ जब दृश्यता साफ हो, तो 25 किलोमीटर प्रति घंटा और यदि दृश्यता साफ नहीं हो, तो 10 किलोमीटर प्रति घंटा की अधिक गति से नहीं चलेगी बशर्ते की लागू अन्य गति प्रतिबंध का पालन किया जाय। सम्मुख काँटों पर गति 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित रहेगी।
- (6) सामान्य तौर से चलनेवाली सवारी गाड़ियों एवं नियत थ्रू गुड्स ट्रेनों को छोड़ कर थ्रू लाइन पर सभी आवागमन जैसे शोड से आने/जाने वाले लाईट इंजनों, शंटिंग गुड्स ट्रेनों इत्यादि के परिचालन निलंबित रहेंगे। थ्रू लाइन पर सामान्य गाड़ियों का संचालन हाथ सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
- (ग) यदि तीन लाइनें अवरुद्ध हों :—
- गाड़ियों का परिचालन अवरोधरहित लाइन पर भाग-II (I) में निर्धारित नियमों के अनुसार होगा।
- (घ) सामान्य कार्य प्रणाली पुनः प्रारम्भ :—
- (i) किसी जिम्मेवार इंजिनियरिंग पदाधिकारी से लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर कि बाधित ट्रैक/ट्रैकें गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है/हैं स्टेशन मास्टर प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत किसी एक स्टेशन या स्टेशनों को, जैसी स्थिति हो, एक संदेश जारी करेगा और खंड नियंत्रक से विचार-विमर्श करके यह निर्णय लेगा कि किस गाड़ी के जाने के बाद सामान्य कार्य प्रणाली लागू किया जाना है।
- (ii) सभी संबंधित स्टेशनों के ट्रेन सिगनल रजिस्ट्रों में भी सामान्य कार्य प्रणाली के निलम्बित होने के समय और सामान्य कार्य प्रणाली के पुनः प्रारम्भ होने के समय को दर्शाते हुए एक प्रविष्टि दर्ज किया जायेगा।
- (iii) इस पद्धति के अन्तर्गत गाड़ी संचालन से संबंधित सभी अभिलेखों को स्टेशन पर सुरक्षित रखा जायेगा और खण्ड के यातायात/परिवहन निरीक्षक द्वारा उनका निश्चित रूप से सावधानी पूर्वक जाँच किया जाएगा और अपना रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक/संरक्षा अधिकारी के पास सामान्य कार्य प्रणाली के पुनः प्रारम्भ होने के 7 दिनों के अंदर जमा कर देना चाहिए।

भाग-III

एक या अधिक लाइनों के अवरुद्ध रहने के दौरान स्वचालित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन के लिए नियम एवं विनियम, जब कोई संचार व्यवस्था उपलब्ध नहीं हों और सिगनल भी विफल हो गये हों—

गाड़ी परिचालन के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जायेगी—

I. दोहरी लाईन खण्ड पर जब एक लाइन बाधित हो—

- (1) स्वचालित ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत कार्यरत किसी खंड में संचार व्यवस्था के पूर्ण रूप से विफल हो जाने की स्थिति में और जब गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित साधनों में से किसी भी एक के द्वारा नहीं हो सकता हो—
- (क) स्वचालित ब्लॉक,
- (ख) इंटर केबिन/स्टेशन ग्रुप टेलीफोन, या
- (ग) कंट्रोल टेलीफोन
- (घ) वी.एच.एफ. सेट

तो प्रभावित खंड पर गाड़ियों का संचालन ऐसे स्टेशनों और लाइनों पर नियंत्रित किया जायेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हो।

2. किसी गाड़ी को उपरोक्त नियम 1 के अन्तर्गत निर्धारित प्रथम कंट्रोलिंग स्टेशन को छोड़ने की अनुमति देने और प्रभावित खंड में प्रवेश करने से पहले इसे खड़ा किया जायेगा और गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा।
3. स्टेशन मास्टर स्वयं को संतुष्ट करेगा कि गार्ड और लोको पायलट उन नियमों को अच्छी तरह समझते हैं जिनके अन्तर्गत इकहरी लाइन पर संचार व्यवस्था के पूर्ण रूप से विफल हो जाने पर गाड़ीयाँ संचालित की जाती हैं। वह प्रारूप टी/बी 912 में लोको पायलट और गार्ड का हस्ताक्षर भी प्राप्त कर लेगा।
4. किसी खलिया गाड़ी, ट्रेन इंजन, लाइट इंजन, मोटर ट्रॉली या टावर वैगन को अवरोध रहित लाइन पर भेजकर संचार खोला जायेगा। यदि ई0एम0यू0 स्टॉक से युक्त किसी गाड़ी/डीजल कार को संचार खोलने के लिए भेजना हो, तो गाड़ी को भेजने के पहले सभी यात्रियों को अवश्य उतार दिया जाना चाहिए। संचार व्यवस्था की पूर्ण विफलता के दौरान दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन की कार्य-प्रणाली के लिए नियमों से सम्बन्धित प्रावधानों का कड़ाई से पालन किया जायेगा।
5. उपरोक्त नियम 1 के अंतर्गत निर्धारित पहले कंट्रोलिंग स्टेशन द्वारा प्रभावित क्षेत्र की ओर पहुँचने वाली सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को स्टेशनों जिनके बीच और लाइन जिस पर अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य प्रणाली लागू की गयी हो, के बारे में लिखित सूचना दी जायेगी। इसके अतिरिक्त, अस्थायी इकहरी लाइन पर सही मार्ग पर चलनेवाली गाड़ियों के लोको पायलट प्रभावित खंड के ठीक पीछे के स्टेशन पर रुकेंगे और उसके बाद सिर्फ निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार के प्राप्त होने पर ही आगे बढ़ेंगे।
6. स्टेशन मास्टर संचार खोलने वाले लोको पायलट को निम्नलिखित प्रलेख सुपुर्द करेगा :-

(i) निर्धारित प्रारूप टी/बी-912 पर 'बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार'।

(ii) सीधी लाइन पर दृश्यता साफ रहने पर 25 किलोमीटर प्रति घंटा और जब लाइन के वैसे भाग के पास पहुँच रहा हो या उससे गुजर रहा हो, जहाँ आगे की दृश्यता घुमाव, अवरोध, वर्षा, कुहासा या किसी अन्य कारण से साफ नहीं हो, तो 10 किलोमीटर प्रति घंटा तक गति को प्रतिबंधित करते हुए एक सतर्कता आदेश, बशर्ते कि लागू अन्य गति प्रतिबंधों और सम्मुख काँटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित गति का पालन किया जाय।

सतर्कता आदेश में निम्नलिखित शामिल होगा:-

(क) लाइन जिस पर गाड़ी या लाइट इंजन चलनेवाली हो।

(ख) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध स्थित हो।

(iii) निर्धारित प्रारूप टी/ए-912 पर एक प्राधिकार पत्र जिसमें लोको पायलट/मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच के स्वचालित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने और अर्द्धस्वचालित सिगनलों तथा हस्तचालित सिगनलों को किसी काँटेवाले अथवा इस कार्य के लिए नियुक्त वर्दीधारी किसी रेल कर्मचारी द्वारा सिगनल दिये जाने पर 'ऑन' में पार करने और समपारों तक फाटक सिगनलों को सावधानीपूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाएगा। आगे बढ़ने से पहले उन्हें यह सुनिश्चित कर लेनी चाहिए कि समपार फाटक में ताला लगा दिये गये हैं और गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल दिया जा रहा है। प्रत्येक स्वचालित, अर्द्धस्वचालित, हस्तचालित और समपार फाटक सिगनल की अलग-अलग पहचान संख्या/संख्याएं इस प्राधिकार पत्र पर उल्लिखित की जाएगी।

- (iv) दूसरे छोर से प्रभावित खंड में प्रवेश करने के लिए किसी गाड़ी के लिए एक सशर्त लाइन क्लीयर संदेश (सशर्त लाइन क्लीयर संदेश)
- (v) अगले नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संबोधित करते हुए उसके स्टेशन तक जाने के लिए अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर माँगते हुए एक पूछताछ संदेश।
7. पहली गाड़ी के लोको पायलट को दिये जानेवाले सतर्कता आदेश पर भी लोको पायलट को रास्ते में रुकने और मार्ग में सभी गेटमैन एवं गैंगमैन को अस्थायी इकहरी लाइन की कार्य-प्रणाली लागू होने के बारे में सूचित करने के लिए पृष्ठांकन किया जायेगा। मार्ग जिस पर गाड़ियाँ चलेगी, को भी निर्दिष्ट किया जायेगा।
8. किसी गाड़ी के संचालन को प्राधिकृत करने के पहले वे सभी काँटे जिनसे होकर गाड़ियाँ प्रभावित क्षेत्र में चलेगी सही सेट किये जायेंगे और सम्मुख काँटे तालाबन्द किये जायेंगे।
- जब कभी किसी विद्युत परिचालित काँटों को गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के लिए परिचालित करना पड़े तो इन्हें उन स्टेशनों पर जहाँ सिगनल अनुरक्षक उपलब्ध हो, वहाँ कार्यरत स्टेशन मास्टर के लिखित अनुदेशों के अंतर्गत सिगनल अनुरक्षक द्वारा इन्हें रीलीज और स्थानीय रूप से मुक्त एवं परिचालित किया जाएगा।
9. (क) पूछ-ताछ और लाइन क्लीयर संदेश के साथ किसी ट्रेन इंजन/खलिया ई0एम0यू0 ट्रेन/लाइट इंजन/ मोटर ट्रॉली/टावर वैगन को आगे भेज देने के बाद किसी भी हालत में किसी दूसरी गाड़ी अथवा इंजन को उसी दिशा में जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी जबतक कि वह इंजन/ खलिया ई.एम.यू. गाड़ी/मोटर ट्रॉली/टावर वैगन वापस न आ जाए।
- (ख) उस इंजन/मोटर ट्रॉली या टावर वैगन या खलिया ट्रेन के लौट कर आने तक स्टेशन पर लाइन को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं दी जायगी।
10. संचार खोलने के लिए जा रहे ऐसे किसी इंजन/खलिया ई0एम0यू0 ट्रेन/मोटर ट्रॉली/टावर वैगन का लोको पायलट दृश्यता साफ रहने पर सीधी लाइन पर अधिकतम 25 किलोमीटर प्रति घंटा और रात में लाइन के किसी भाग पर पहुँचते समय या गुजरते समय या आगे की दृश्यता साफ नहीं रहने पर अधिकतम 10 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से इंजन सीटी का खुलकर प्रयोग करते हुए आगे बढ़ेगा। धुंध या कुहासा के मौसम में लोको पायलट को लगातार सीटी बजाते हुए निश्चित रूप से पैदल चाल से आगे बढ़ना चाहिए। आगे-आगे दो आदमियों को पैदल पर्याप्त दूरी पर चलना चाहिए। एक आदमी को लाल बत्ती दिखाते रहना चाहिए और दूसरे आदमी को तुरंत उपयोग के लिए तैयार पटाखा सिगनलों को लेकर चलना चाहिए। इन आदमियों में से एक आदमी को स्टेशन मास्टर द्वारा अपने ग्रुप 'डी' स्टाफ से उपलब्ध कराया जायेगा और दूसरा आदमी लोको पायलट द्वारा अपने कर्मी दल के सदस्यों में से दिया जायेगा। उन दोनों आदमियों को स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट की उपस्थिति में उनके कर्तव्य स्पष्ट रूप से समझा दिये जायेंगे। स्टेशन मास्टर स्वयं को संतुष्ट करेगा कि वे उन्हें पूरी तरह समझ लिए हैं।
11. किसी इंजन या टावर वैगन या मोटर ट्रॉली या खलिया ई0एम0यू0 ट्रेन, दूसरे छोर से भेजे गये किसी अन्य इंजन, टावर वैगन इत्यादि से बीच खंड में मिलने की स्थिति में दोनों लोको पायलट प्रतीक्षारत गाड़ियों के महत्व निकटतम स्टेशन से दूरी, सामने होनेवाले ढलानों, कैच साइडिंग आदि, पर विचार करते हुए निर्णय करेंगे कि कौन सा इंजन/यूनिट आदि को पीछे जाना चाहिए ताकि दूसरे को सीधे जाने की अनुमति दी जा सके।

12. उपरोक्त नियम 2 के अंतर्गत विशेष अनुदेशों के अधीन नामित स्टेशन पर गाड़ी के पहुँच जाने पर लोको पायलट स्टेशन मास्टर को सशर्त लाइन क्लीयर और लाइन क्लीयर पूछताछ संदेश सुपूर्द करेगा, जो इसे लाइन क्लीयर संदेश पुस्तिका में दर्ज करेगा।
13. सशर्त लाइन क्लीयर के प्राधिकार पर स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से प्रतीक्षारत गाड़ी को चलायेगा। लोको पायलट को निम्नलिखित प्रलेख दिये जायेंगे—
 - (i) सशर्त लाइन क्लीयर टिकट
 - (ii) प्रभावित खंड के दूसरे छोर पर प्रतीक्षारत गाड़ी को स्टेशन छोड़ने के लिए सशर्त लाइन क्लीयर संदेश।
 - (iii) एक सतर्कता आदेश जिस पर स्पष्ट रूप से लिखा होगा
 - (क) लाइन जिस पर गाड़ी चलने वाली हो।
 - (ख) किलोमीटर जिनके बीच अवरोध स्थित हो।
 - (ग) कोई भी अस्थायी गति प्रतिबंध, जिसे लागू किया गया हो
 - (iv) अगले मनोनीत स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सम्बोधित करते हुए उसके स्टेशन तक जाने के लिए अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर माँगते हुए एक पूछताछ संदेश।
14. नियम 2 के अंतर्गत विशेष अनुदेशों के अधीन नामित अगले स्टेशन पर पहुँचते समय लोको पायलट अपनी गाड़ी को सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल या जिस लाइन पर वह जा रहा है उस गलत लाइन के अंतिम रोक सिगनल पर, जो भी उसे पहले मिलता हो, के सामने अपनी गाड़ी को खड़ा कर देगा और एक लम्बी सीटी बजायेगा। स्टेशन मास्टर स्वयं को संतुष्ट करने के बाद ही, कि सभी काँटे सही सेट हैं और सम्मुख काँटे तालाबंद हैं, इस सिगनल से गाड़ी को पायलट करने के लिए वर्दी में रेल कर्मचारी प्रबंध करेगा, जो हाथ सिगनलों का पालन करेगा, यदि स्टेशन प्लेटफार्म से कोई दिखाया गया हो। फिर भी हस्तचालित/अर्द्धस्वचालित सिगनल अगर कोई हो, स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित प्रारूप पर जारी किये गये लिखित प्राधिकार पर पार किये जायेंगे।
15. स्टेशन पर पहुँचने के बाद लोको पायलट लाइन क्लीयर रिप्लाय संदेश स्टेशन मास्टर को सुपूर्द कर देगा, जो इसे लाइन क्लीयर संदेश पुस्तिका में दर्ज कर लेंगे और इस प्राधिकार के आधार पर प्रतीक्षारत गाड़ी के लिए एक सशर्त लाइन क्लीयर टिकट जारी करेंगे।
16. अस्थायी इकहरी लाइन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों की गति 25 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित होगी, बशर्ते कि अन्य लागू गति प्रतिबंधों और सम्मुख काँटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित गति होगी।
17. यदि दोनों दिशाओं में गाड़ियों का प्रवाह समान हो, तो प्रत्येक पीछे से चलने वाली गाड़ी के लिए पूछताछ और लाइन क्लीयर संदेश आगे जाने वाली गाड़ी के लोको पायलट के साथ भेजे जाएँगे।
18. सभी गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान समय निश्चित रूप से सावधानीपूर्वक निम्नलिखित में दर्ज किये जाने चाहिए—
 - (क) लाइन क्लीयर इनक्वायरी और रिप्लाय पुस्तिका
 - (ख) बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार का काउन्टर फ्वायल (यह सिर्फ पहली गाड़ी पर लागू होगा), और
 - (ग) ट्रेन सिगनल रजिस्टर।

19. यदि एक छोर से स्टेशन मास्टर के पास विपरीत दिशा से सामान्यतः संभावित किसी दूसरी गाड़ी के आने के पहले एक से अधिक गाड़ी उसी दिशा में चलने के लिए हो तो, वह लाइन क्लीयर इनक्वायरी संदेश में उन गाड़ियों की संख्या का उल्लेख करेगा, जिन्हें वह चलाना चाहता हो, और यह भी उसमें लिखेगा कि पहली गाड़ी के बाद वाली गाड़ियाँ 15 मिनट या पूर्ण रनिंग टाइम जो भी अधिक हो, के अंतराल पर चलाई जाएगी।

अपेक्षित संख्या में गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त हो जाने के बाद स्टेशन मास्टर पहली गाड़ी को भेजते समय उसके लाइन क्लीयर टिकट पर पृष्ठांकन करेगा कि विशिष्ट गाड़ी (इसका नाम और पूर्ण विवरण देते हुए) निर्दिष्ट अन्तराल पर पीछे से चलेगी।

इस प्रक्रिया को अपनाते समय गार्ड और लोको पायलट को तेज निगाह रखने और किसी प्रकार के अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहने के लिए अनुदेशित किया जायेगा और कुहासा, घुमाव या किसी अन्य कारण से दृश्यता प्रतिबंधित हो, तो गति 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी।

नोट :- यदि किसी गाड़ी या गाड़ियों के लिए लाइन क्लियर दिया जाए तो विपरीत छोर से किसी गाड़ी को तब तक नहीं चलाना चाहिए जब तक गाड़ी या गाड़ियाँ पहुँच नहीं जाएँ अथवा लाइन क्लियर निरस्त नहीं कर दिया जाए।

20. सामान्य कार्य चालन का पुनः प्रारम्भ :- सामान्य कार्य चालन तब तक पुनः प्रारम्भ नहीं की जायेगी, जब तक कि -

(क) स्टेशन मास्टर को किसी जिम्मेवार इंजिनियरिंग पदाधिकारी से एक लिखित प्रमाण-पत्र प्राप्त न हो जाए कि बाधित ट्रैक गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है, और

(ख) या तो सिगनल ठीक कर दिया गया हो या सक्षम पदाधिकारी द्वारा उपरोक्त नियम-1 में सूचीबद्ध संचार के साधनों में से किसी एक को पुनः चालू कर दिया गया हो।

नोट :- (i) जब अवरोध हटा दिया गया हो, लेकिन सिगनल अपरिचालित बने रहे और संचार के साधनों में से कोई भी उपलब्ध नहीं हो, तो गाड़ियों का संचालन भाग-I(II) में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(ii) यदि, जहाँ या तो सिगनल ठीक कर दिये गये हों या संचार के साधनों में से कोई उपलब्ध हो, लेकिन अवरोध बना रहे तो भाग-II (I) में निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

(ग) संबंधित सभी स्टेशनों के ट्रेन सिगनल रजिस्ट्रों में सामान्य कार्य चालन के निलंबित होने का समय और सामान्य कार्य प्रणाली के पुनः प्रारम्भ होने का समय दर्शाते हुए एक प्रविष्टि दर्ज किया जायेगा।

21. इस पद्धति के अंतर्गत गाड़ी संचालन से संबंधित सभी अभिलेखों को स्टेशन पर सुरक्षित रखा जायेगा और खंड के यातायात/परिवहन निरीक्षक द्वारा निश्चित रूप से इनका सावधानीपूर्वक जाँच किया जाएगा और अपना रिपोर्ट मण्डल रेल प्रबंधक/संरक्षा अधिकारी के पास सामान्य कार्य प्रणाली के पुनः प्रारम्भ होने के 7 दिनों के अंदर सौंपा जाएगा।

II. चार लाइनों वाली खंड पर :-

- (i) जब एक या दो लाइनें (एक अप और एक डाउन) अवरुद्ध हो :- भाग-I में निर्धारित नियमों के अंतर्गत 'पूर्ण रूप से बाधित' रहने के मामले की तरह गाड़ियाँ उपयुक्त बाधा रहित लाइन/लाइनों पर चलती रहेंगी।

(ii) जब दोनों 'अप' और दोनों 'डाउन' लाइनों बाधित हों:—

1. स्थानीय लाइन पर गाड़ियाँ अपने उपयुक्त लाइन पर चलती रहेंगी जैसा कि 'पूर्ण अवरोध की स्थिति के लिए भाग—। में निर्धारित किया गया है।
2. गलत लाइन (थ्रू लाइन) पर —
 - (क) प्रभावित खंड पर गाड़ियों का संचालन बाधा रहित लाइनों के बीच उपलब्ध क्रॉस ओवर से सुसज्जित निकटतम स्टेशनों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।
 - (ख) कोई गाड़ी गलत दिशा में तब तक नहीं चलाई जाएगी, जबतक प्रभावित खण्ड पर सही दिशा में उस लाइन पर चल रही गाड़ियों से साफ नहीं हो।
 - (ग) जिस लाइन पर गाड़ियाँ चलेगी, उसके सभी सम्मुख काँटे उस लाइन पर गाड़ियों के संचालन के लिए क्लैम्पयुक्त और तालाबंद किये जायेंगे।
 - (घ) यह सुनिश्चित करने के लिए कि थ्रू लाइन पर सही दिशा में चलने वाली सभी गाड़ियाँ पहुँच गई हो और जिस लाइन पर गाड़ियाँ चलेगी, उसके सभी सम्मुख काँटे उस लाइन पर गाड़ियों के संचालन के लिए क्लैम्पयुक्त और तालाबंद कर दिये गये हैं, निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए—

(i) उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर जिस स्टेशन पर गाड़ियाँ उपयुक्त दिशा में चल रही हों, यह सूचना प्राप्त होने पर कि ट्रैक बाधित हैं, प्रभावित खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर (मान लें स्टेशन—'ए') और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के लिए भी एक मेमो कार्बन विधि से तैयार करेगा। यह मेमो इस आशय का होगा कि उपयुक्त लाइन पर चलने वाली यह अंतिम गाड़ी है और स्टेशन 'ए' पर सम्पूर्ण आगमन के बाद उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर थ्रू लाइन पर गलत दिशा में गाड़ियों को चलाने के लिए प्राधिकृत होगा। गाड़ी के गार्ड को आवश्यक संख्या में प्रतियाँ सौंपी जायेंगी और उसका पावती प्राप्त किया जायेगा। गार्ड मध्यवर्ती स्टेशनों और स्टेशन 'ए' के स्टेशन मास्टरों को मेमो की एक—एक प्रति देगा और उनका पावती प्राप्त करेगा। मेमो की प्राप्ति पर मध्यवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टर उस लाइन पर गाड़ियों के संचालन के लिए सभी सम्मुख काँटों को क्लैम्पयुक्त और तालाबंद करेंगे। मेमो में अंतर्निहित बातों की सूचना लोको पायलट को भी दी जायगी।

(ii) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को निम्नलिखित प्रलेख सौंपेंगे—

1. निर्धारित प्रारूप टी/सी—912 पर बिना लाइन क्लीयर का प्रस्थान प्राधिकार।
2. सीधी लाइन पर दृश्यता साफ रहने पर 25 किलोमीटर प्रति घंटा और जब लाइन के वैसे भाग के पास पहुँच रहा हो या उससे गुजर रहा हो— जहाँ घुमाव, अवरोध, वर्षा, कुहासा या किसी अन्य कारण से आगे कि दृश्यता साफ नहीं हो, तो 10 किलोमीटर प्रति घंटा तक गति को प्रतिबंधित करते हुए एक सतर्कता आदेश बशर्ते कि लागू अन्य गति प्रतिबंध का पालन किया जाय और सम्मुख काँटों पर 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित गति का पालन किया जाएगा। यदि ज्ञात हो, तो सतर्कता आदेश में उन किलोमीटरों को लिखा जाएगा, जिनके बीच अवरोध हो।
3. निर्धारित प्रारूप टी/ए 912 पर एक प्राधिकार पत्र जिसमें लोको पायलट/मोटरमैन को दो नामांकित स्टेशनों के बीच के स्वचालित सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने और अर्द्धस्वचालित सिगनलों तथा हस्तचालित सिगनलों को किसी काँटेवाले अथवा

इस कार्य के लिए नियुक्त वर्दीधारी किसी रेल कर्मचारी द्वारा सिगनल दिये जाने पर 'ऑन' में पार करने और समपारों तक फाटक सिगनलों को सावधानीपूर्वक पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाएगा। आगे बढ़ने से पहले उन्हें यह सुनिश्चित कर लेनी चाहिए कि समपार फाटक में ताला लगा दिये गये हैं और गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल दिया जा रहा है। प्रत्येक स्वचालित, अर्द्धस्वचालित, हस्तचालित और समपार फाटक सिगनल की अलग-अलग पहचान संख्या/संख्याएँ इस प्राधिकार पत्र पर उल्लिखित की जाएगी।

4. स्टेशन 'ए' पर संपूर्ण गाड़ी के पहुँच जाने पर लोको पायलट 'बिना लाइन क्लियर का प्रस्थान आदेश' और अन्य प्रलेखों को स्टेशन मास्टर को सौंप देगा। गार्ड भी मेमो स्टेशन मास्टर को सौंप देगा जो ट्रेन सिगनल रजिस्टर में इसका विवरण दर्ज कर लेगा। मेमो प्राप्त होने पर, स्टेशन मास्टर 'ए' अपने स्टेशन से प्रतीक्षारत गाड़ी को चलायेगा और थू लाइन पर गलत दिशा में प्रवाह इस प्रकार स्थापित किया जायेगा। गलत दिशा में चलने वाली पहली गाड़ी पर एक इंजीनियरिंग पदाधिकारी चलेगा जो यह सुनिश्चित करेगा कि उस लाइन पर गाड़ियों के संचालन के लिए सम्मुख काँटे जिनपर गाड़ियाँ चलेंगी उपयुक्त तरीके से क्लैम्पयुक्त और तालाबन्द हैं। उस उद्देश्य से पहली गाड़ी सभी संबंधित सम्मुख काँटों के पहले रुकेंगी और सभी मध्यवर्ती स्टेशनों पर भी रुकेंगी।

(ड.) गाड़ियाँ एक दूसरे के पीछे 15 मिनट या ऐसे अन्तरालों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया हो पर, चलेगी।

(च) प्रभावित खंड के दूसरे छोर के टर्मिनल स्टेशन तक लागू 'बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान आदेश पर' गाड़ियाँ चलेंगी (थू लाइनों पर चलनेवाली गाड़ियों का ठहराव उन स्टेशनों पर वर्जित करने के लिए, जहाँ थू लाइनों पर प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं हो) और उपनगरीय गाड़ियाँ केवल थू लाइन पर प्लेटफार्म वाले स्टेशनों पर ही रुकेंगी। जहाँ इस आधार पर किसी गाड़ी का ठहराव नियत ठहराव वाले स्टेशनों से हटा लिया जाता हो, तो यात्रियों को सुविधाजनक स्टेशनों पर लाउड स्पीकरों (ध्वनि विस्तारक यंत्रों) या अन्य साधनों के माध्यम से उचित तरीके से सूचित किया जायेगा।

(छ) गाड़ियाँ जब दृश्यता साफ हो, तो 25 किलोमीटर प्रति घंटा और जब दृश्यता साफ नहीं हो, तो 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक गति से नहीं चलेगी, बशर्ते कि लागू अन्य गति प्रतिबंध का पालन किया जाय। सम्मुख काँटों पर गति 15 किलोमीटर प्रति घंटा तक प्रतिबंधित रहेगी।

(ज) सामान्य तौर से चलनेवाली सवारी गाड़ियाँ और नियत थू गुड्स ट्रेनों को छोड़ कर थू लाइन पर सभी संचालन जैसे शेड से आने जाने वाले लाइट इंजनों, शंटिंग गुड्स ट्रेन इत्यादि निलम्बित कर दी जाएगी। थू लाइन पर सामान्य गाड़ियों का संचालन हाथ सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा।

(iii) जब तीन लाइने बाधित हों:— भाग —। में उल्लिखित प्रक्रिया का पालन किया जायेगा।

(iv) सामान्य कार्य चालन का पुनः प्रारंभ:— सामान्य कार्य—चालन का पुनः प्रारंभ तब तक नहीं किया जायेगा जब तक —

(क) स्टेशन मास्टर ने किसी जिम्मेवार इंजीनियरिंग पदाधिकारी से एक लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं कर लिया हो कि बाधित ट्रैक/ट्रैकें गाड़ियों के आवागमन के लिए साफ है/हैं और

(ख) सिगनल ठीक नहीं कर दिये गये हों।

नोट :- (i) जब अवरोध हटा दिया गया हो, लेकिन सिगनल अपरिचालित बना रहे और संचार के साधनों में से कोई भी एक उपलब्ध नहीं हो, तो गाड़ियाँ भाग-III (II) के अन्तर्गत निर्धारित अनुदेशों के अनुसार संचालित की जायेंगी।

(ii) जब अवरोध हटा दिया गया हो, लेकिन सिगनल अपरिचालित बने रहते हैं और संचार के साधनों (जैसा उपरोक्त भाग-III (I) में सूचीबद्ध किया गया है) में से एक उपलब्ध हो, तो गाड़ियों का संचालन भाग-III के अन्तर्गत निर्धारित नियमों के अनुसार किया जायेगा।

(iii) जहाँ या तो सिगनल ठीक कर दिये गए हों या संचार के साधनों में से कोई एक उपलब्ध हो, लेकिन अवरोध बना रहे तो भाग-III (II) में निर्धारित अनुदेशों का पालन किया जायेगा।

(ग) संबंधित सभी स्टेशनों के ट्रेन सिगनल रजिस्टर में सामान्य कार्य प्रणाली के निलंबित होने का समय और सामान्य कार्य प्रणाली के पुनः प्रारंभ होने का समय दर्शाते हुए एक प्रविष्टि दर्ज किया जायेगा।

(v) इस पद्धति के अन्तर्गत गाड़ी संचालन से संबंधित सभी अभिलेखों को स्टेशन पर सुरक्षित रखा जायेगा और खंड के परिवहन निरीक्षक द्वारा उनका सावधानीपूर्वक अवश्य जाँच किया जाएगा और अपना रिपोर्ट मंडल रेल प्रबंधक / संरक्षा अधिकारी को सामान्य कार्य प्रणाली के पुनः प्रारंभ होने के 7 दिनों के अन्दर सौंपा जाएगा।

9.13. स्वचालित ब्लॉक पद्धति पर यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों का संचालन :- स्वचालित सिगनल क्षेत्र में गाड़ियाँ केवल यातायात की स्थापित दिशा में ही चलेंगी। यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं है। यदि आपात स्थिति में किसी गाड़ी का, यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत संचालन अनिवार्य रूप से आवश्यक है तो ऐसा केवल विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा और ऐसे अनुदेश यह सुनिश्चित करेंगे कि उक्त गाड़ी के लिए लाइन पीछे के स्टेशन तक साफ और अवरोध रहित है।

स.नि. 9.13 :

(i) यदि अपरिहार्य परिस्थितियों के कारण किसी गाड़ी को पीछे वापस करना हो, तो ऐसी परिस्थितियों में लोको पायलट सावधानी पूर्वक उस गति से जो 10 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं हो, बढ़ेगा और इंजन सीटी का बार-बार उपयोग करेगा। गार्ड लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हाथ सिगनल प्रदर्शित करते हुए एवं आनेवाली गाड़ियों पर कड़ी निगाह रखते हुए ब्रेकयान में उपस्थित रहेगा। यदि आवश्यक हो, तो वह अपना ब्रेक लगाने के लिए भी तैयार रहेगा। गार्ड किसी अन्य योग्यता प्राप्त व्यक्ति को भी हाथ सिगनलों के साथ एवं आगे-आगे पैदल चलने एवं किसी आनेवाली गाड़ी की ओर खतरे का हाथ सिगनल प्रदर्शित करने के लिए अनुदेशों के साथ प्रतिनियुक्त करेगा। धुंध या कोहरे के मौसम में या जब दृश्यता अस्पष्ट (कमजोर) हो, तो गार्ड एक अतिरिक्त योग्य कर्मचारी को तुरंत उपयोग के लिए तैयार कुहासा सिगनलो के साथ प्रतिनियुक्त करेगा। अगर गाड़ी किसी स्वचालित रोक सिगनल के कुछ ही आगे जाकर रुक गयी हो, तो गाड़ी को धीरे-धीरे पीछे वापस किया जायेगा, ताकि पिछला ब्रेकयान स्वचालित रोक सिगनल के पीछे लाया जा सके, जिससे पिछले सिगनल का बचाव सुनिश्चित हो जाये।

(ii) किसी ब्लॉक खंड में दुर्घटना या ब्रेकडाउन होने की स्थिति में उस खंड में गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति के प्रावधान के अन्तर्गत शासित होगा।

9.14. अर्द्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल के 'ऑन' स्थिति में होने पर कार्य विधि :-

- (1) यदि किसी अर्द्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का स्वचल रोक (स्टॉप) के रूप में प्रचालन किया जाता है तो, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 लागू होगा।
- (2) यदि अर्द्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में प्रचालन किया जाता है और वह खराब हो जाता है तो उसे अध्याय 3 के खण्ड 'ज' में वर्णित सम्बन्धित नियमों के अधीन ही पार किया जा सकेगा।
- (3) यदि लोको पायलट को, अर्ध स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिये उसके नीचे लगे बुलावा (कालिंग ऑन) सिगनल को 'ऑफ' करके प्राधिकृत किया जाता है तो वह यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 में उल्लिखित सावधानियाँ बरतेगा।

9.15. स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में (फाटक) रोक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करना :- यदि लोको पायलट स्वचालित व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पाता है—

- (क) और यदि 'ए' चिन्ह (मार्कर) प्रज्ज्वलित है तो वह, यथास्थिति, नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करेगा, या
- (ख) (i) यदि 'ए' चिन्ह (मार्कर) बत्ती की रोशनी बुझी हुई है तो वह फाटक वाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा और सिगनल के पहले अपनी गाड़ी खड़ी कर देगा, और
- (ii) यदि दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल 'ऑफ' नहीं होता है तो वह अपनी गाड़ी को समपार तक सतर्कतापूर्वक ले जायेगा, और
- (iii) यदि फाटकवाला उपलब्ध है और हैण्ड सिगनल दिखा रहा है तो वह समपार फाटक को सावधानीपूर्वक पार करते हुए आगे बढ़ेगा, या
- (iv) यदि फाटकवाला उपलब्ध नहीं है, या उपलब्ध है, किन्तु हैण्ड सिगनल नहीं दिखा रहा है तो वह समपार से पहले गाड़ी रोक लेगा और यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद है और फाटक वाले से हैण्ड सिगनल मिनले के बाद, और उसकी अनुपस्थिति में सहायक लोको पायलट से हैंड सिगनल मिलने पर लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजायेगा और यथा स्थिति नियम 9.02 या 9.07 का पालन करते हुए अगले रोक सिगनल तक सतर्कता से गाड़ी को आगे बढ़ायेगा।

स.नि. 9.15 :

- (i) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में 'ए' मार्कर वाले किसी गेट सिगनल को 'ऑन' स्थिति में या बत्ती बुझी होने की स्थिति में पार करते समय लोको पायलट को एक लंबी सीटी बजानी चाहिए और सीटी पट्ट से समपार तक लगातार सीटी बजाते हुए आगे बढ़ना चाहिए।
- (ii) स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में प्रज्ज्वलित 'ए' चिन्ह वाले और प्रज्ज्वलित 'ए जी' चिन्हवाले, ऑन स्थिति में अर्द्ध स्वचालित फाटक रोक सिगनल को पार करना—यदि लोको पायलट किसी स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्र में प्रज्ज्वलित 'ए जी' मार्कर वाले किसी फाटक सिगनल को 'ऑन' में पाता हो, तो—
- (क) यदि 'ए' मार्कर प्रज्ज्वलित हो लेकिन 'एजी' मार्कर की बत्ती बुझी हुई हो, तो वह सामान्य नियम 9.02 या 9.07 जैसी स्थिति हो, के प्रावधानों का पालन करेगा, या

अध्याय-10

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01. अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें :-

- (1) जहाँ गाड़ियों का संचालन अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ उन्हें एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए एक के बाद एक लगातार उसी दिशा में उसी लाइन पर ऐसी रीति और समय के ऐसे अन्तर में भेजा जा सकेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।
- (2) गाड़ियाँ अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार तब तक नहीं चलाई जायेगी जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने गाड़ियाँ लेने की तैयारी की बावत संदेश का आदान-प्रदान नहीं कर लिया है और इसके अतिरिक्त जब तक यह आश्वासन नहीं दे दिया है कि जिस स्टेशन से अनुगामी गाड़ियाँ भेजी जायेगी उस ओर वह तब तक कोई गाड़ी नहीं भेजेगा जब तक कि वे सब अनुगामी गाड़ियाँ उसके स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और जब तक कि उसे विपरीत दिशा में गाड़ियाँ भेजने की अनुमति नहीं मिल जाती।

10.02. रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्ट भेजना :- जब रेल के किसी भाग पर नियम 7.01 के अधीन अनुगामी गाड़ी पद्धति आरम्भ की जाती है तो उसकी रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को तार द्वारा भेजी जायेगी।

10.03. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें :- अनुगामी गाड़ी पद्धति चालू करने पर निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जायेगा; अर्थात्-

- (क) कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी, जब तक लोको पायलट को इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रारूप (फार्म) में लिखित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता और उससे उसकी लिखित अभिस्वीकृति नहीं मिल जाती। यदि गाड़ी का उस स्टेशन पर रुकना निर्धारित नहीं है तो उसको इस काम के लिए रोका जाएगा।
- (ख) प्रस्थान प्राधिकार में, उस अगले स्टेशन का नाम, जिस पर उसे रुकना है, गति जिससे उसे चलना है और उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के वास्तविक समय का उल्लेख किया जायेगा।
- (ग) आगे जाने वाली हर गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को इस बात की सूचना दी जाएगी कि उनके पीछे एक अनुगामी गाड़ी चलेगी तथा इस बात की भी सूचना दी जाएगी कि वह अनुगामी गाड़ी लगभग कितने समय बाद प्रस्थान करेगी।
- (घ) किसी स्टेशन से कोई अनुगामी गाड़ी तब तक नहीं चलेगी जब तक कि उससे पहले वाली गाड़ी को प्रस्थान किये कम से कम 15 मिनट या विशेष अनुदेशों द्वारा नियत उससे कोई कम समय, बीत नहीं गया है।
- (ङ) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियाँ समान गति से चलाई जायेंगी और वह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।
- (च) अगले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के प्रस्थान का वास्तविक समय और पिछले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के पहुँचने का वास्तविक समय तत्काल सूचित किया जायेगा, तथा

- (छ) किन्हीं दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच एक ही समय में चलने वाली अनुगामी गाड़ियों की संख्या स्टेशन दूरी के हर 5 किलोमीटर के लिए एक गाड़ी से अधिक नहीं होगी और जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं मिल जाती तब तक, चाहे स्टेशनों के बीच की दूरी कितनी ही क्यों न हो, इन गाड़ियों की संख्या चार से अधिक नहीं होगी।

10.04. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लोको पायलट या गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार देना :—

- (1) गार्ड या लोको पायलट को प्रत्येक प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जायेगा।
- (2) जब उप-नियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार लोको पायलट को दिया जाता है तो उसकी एक प्रति गार्ड को भी दी जायेगी।
- (3) यदि उप-नियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार गार्ड को दिया जाता है तो वह—
 - (क) या तो स्वयं गार्ड द्वारा लोको पायलट को सौंप दिया जाएगा, अथवा
 - (ख) उस पर गार्ड के हस्ताक्षर होने के बाद या तो स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा लोको पायलट को सौंप दिया जाएगा।
- (4) उपनियम (2) या (3) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जायेगा, जब तक कि —
 - (क) उसकी गाड़ी प्रस्थान करने के लिए तैयार नहीं है, और
 - (ख) यदि उसकी गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी को पास करने के लिए प्रतीक्षा कर रही है तो जब तक बाद वाली सम्पूर्ण गाड़ी अन्दर नहीं आ जाती है और उसकी गाड़ी के लिए परिचालित लाइन पूरी तौर से साफ नहीं हो जाती है।

10.05 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार :— अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लिखित प्रस्थान प्राधिकार का प्रयोग निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा, अर्थात् :—

क्रम सं०..... रेल

अनुगामी गाड़ी पद्धति
प्रस्थान प्राधिकार

गाड़ी नं०.....अप (या डाउन) तारीख.....

समय.....घंटे.....मिनट.....

स्टेशन से.....स्टेशन तक.....

लोको पायलट और गार्ड

- (1) आपको अपनी गाड़ी के साथ.....स्टेशन सेस्टेशन तक प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।
- (2) आपकी गाड़ी के आगे जाने वाली गाड़ी नं०इस स्टेशन से.....घंटे.....मिनट पर छूटी है।
- (3) गाड़ी नं०आपकी गाड़ी के पीछे इस स्टेशन से.....घंटेमिनट पर छूटेगी।
- (4) आपसे अपेक्षा है कि आप..... किलोमीटर प्रति घंटे की प्रतिबन्धित गति का पालन करेंगे।

गार्ड के हस्ताक्षर.....स्टेशन पर।

स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
स्टेशन की मोहर (स्टाम्प)

* जो लागू नहीं होता है उसे काट दें।

स्टेशन पर पहुँचते ही लोको पायलट तुरन्त यह टिकट स्टेशन मास्टर को या इसे लेने के लिए प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति इसे तत्काल रद्द करके अभिलेख (रिकार्ड) में रख लेगा।

10.06. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी :—

- (1) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार सौंपा जाता है तो स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि —
 - (क) वह इस प्रयोजन के लिए निर्धारित रूप (फार्म) में सही-सही भरा गया है, और
 - (ख) उस पर पूरे हस्ताक्षर स्याही से किये गये हैं।
- (2) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो वह इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि उसे दिया गया प्रस्थान प्राधिकार इस हेतु निर्धारित प्रारूप (फार्म) में ठीक-ठीक और पूरी तरह तैयार किया गया है और वह तब तक अपनी गाड़ी लेकर आगे नहीं बढ़ेगा जब तक कि उसमें कोई भूल-चूक थी, तो उसे सुधार नहीं दिया गया है।
- (3) यदि नियम 10.04 के उपनियम (3) के अधीन गाड़ी के गार्ड को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो लोको पायलट को सौंपने से पहले वह भी इसी तरह अपना समाधान कर लेगा।

10.07. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध :—

जब तक यह संचालन पद्धति लागू है, तब तक किसी आती हुई गाड़ी के मार्ग में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) काँटों के बाहर लाइन को अवरुद्ध नहीं किया जाएगा।

10.08. अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति :—

यह निश्चय कर लेने पर कि उसी दिशा में और अनुगामी गाड़ियाँ नहीं भेजी जायेगी, स्टेशन मास्टर उसकी सूचना संदेश द्वारा अगले ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा। उसके बाद उन दोनों स्टेशनों के बीच किसी भी दिशा में कोई और गाड़ी तब तक नहीं भेजी जायेगी जब तक कि अन्तिम गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और उन दोनों स्टेशनों के बीच की लाइन साफ नहीं हो जाती।

10.09. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा :—

- (1) यदि कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच रुक जाए और वह पाँच मिनट से अधिक रुकती है या रुकने की संभावना है तो नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार इसकी रक्षा की जाएगी। सिवाय इसके कि लाइन किसी भी गेज की हो, गार्ड पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखेगा और 500 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखेगा, जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे।
- (2) यदि स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ी दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा किसी अन्य असाधारण कारण से आगे नहीं जा सकती है तो लोको पायलट भी आगे की ओर गाड़ी की उसी रीति से रक्षा की व्यवस्था करेगा जैसा कि गार्ड के लिए निर्धारित है।

(यह पद्धति पूर्व मध्य रेल पर प्रचलन में नहीं है)



अध्याय-11

पायलट गार्ड पद्धति

11.01. पायलट गार्ड पद्धति की आवश्यक बातें :— जहाँ गाड़ियों का संचालन पायलट गार्ड पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ —

- (क) एक रेल सेवक (जिसे इसमें इसके बाद पायलट गार्ड कहा गया है) गाड़ियों को पायलट करने के लिए विशेष रूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा, तथा
- (ख) स्टेशन से कोई भी गाड़ी बिना पायलट गार्ड के व्यक्तिगत प्राधिकार के नहीं छूटेगी।

11.02. पायलट गार्ड पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें :— स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियाँ तब तक नहीं चलाई जायेंगी जब तक कि—

- (क) लोको पायलट की उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है :
- (ख) सभी गाड़ियाँ समान गति से नहीं चलाई जाती हैं और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, तथा
- (ग) पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।

11.03. पायलट गार्ड की वर्दी या बिल्ला :— पायलट गार्ड लाल वर्दी या बिल्ले से पहचाना जायेगा।

11.04. पायलट गार्ड का गाड़ी पर जाना या प्रस्थान प्राधिकार देना :—

- (1) स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि लोको पायलट यह नहीं देख लेता कि गाड़ी के साथ नियम 11.03 में निर्धारित वर्दी पहने हुए या बिल्ला लगाए हुए, पायलट गार्ड चल रहा है या उसने स्वयं प्रस्थान प्राधिकार दिया है।
- (2) प्रत्येक गाड़ी के साथ पायलट गार्ड जाएगा।

परन्तु यदि लाइन की दूसरी ओर से गाड़ी चलने से पहले, इस ओर से दो या दो से अधिक गाड़ियाँ चलाना आवश्यक है तो पायलट गार्ड ऐसी गाड़ियों में से केवल अन्तिम गाड़ी के साथ ही जाएगा और उससे पहले वाली गाड़ियों को वह स्वयं प्रस्थान प्राधिकार देगा।

- (3) जब पायलट गार्ड गाड़ी के साथ जाएगा तब वह इंजन पर चलेगा।

11.05. पायलट गार्ड के टिकट :—

- (1) यदि पायलट गार्ड गाड़ी के साथ नहीं जाता है तो वह गार्ड को (या गार्ड के न होने पर लोको पायलट को), एक छपे हुए प्रारूप (फार्म) को, स्याही से, भली प्रकार भर कर तथा हस्ताक्षर करके एक पायलट गार्ड टिकट प्रस्थान प्राधिकार के रूप में देगा।
- (2) ऐसा हर टिकट केवल उस पर लिखे हुए स्टेशन तक एक ही यात्रा के लिए लागू होगा।
- (3) यदि गाड़ी गार्ड के प्रभार (चार्ज) में है तो वह गाड़ी के प्रस्थान से पहले वह टिकट, लोको पायलट को दे देगा।
- (4) गाड़ी के पहुँचते ही, लोको पायलट वह टिकट तुरन्त स्टेशन मास्टर को दे देगा जो उसे तत्काल रद्द कर देगा।

11.06. पायलट गार्ड पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा :— यदि कोई गाड़ी, जिसके पीछे दूसरी गाड़ी जा रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गार्ड और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्रवाई करेंगे।

(यह पद्धति पूर्व मध्य रेल पर प्रचलन में नहीं है)

अध्याय-12

ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति

- 12.01. ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें :— जहाँ दो स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ —
- (क) ऐसे स्टेशनों में से केवल एक ही स्टेशन पर, एक ट्रेन-स्टाफ रखा जाएगा, तथा
- (ख) किसी भी ऐसे स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि वह ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर मौजूद नहीं है जहाँ से गाड़ी चलाई जानी है और चलाने की अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर ऐसा ट्रेन-स्टाफ लोको पायलट को सुपुर्द नहीं कर देता या उसे दिखा नहीं देता।
- 12.02. यह पद्धति कहाँ लागू होगी :— ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति पर गाड़ियों का संचालन केवल इकहरी (सिंगिल) लाइन पर ही किया जायेगा और गाड़ियों को केवल उन्हीं स्टेशनों के बीच चलाया जायेगा जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा ट्रेन स्टाफ स्टेशन घोषित कर दिया गया है।
- 12.03. ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें :— ट्रेन-स्टाफ स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियाँ तब तक नहीं चलाई जायेंगी, जब तक कि —
- (क) लोको पायलट को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के अगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है :
- (ख) सभी गाड़ियाँ समान गति से नहीं चलाई जाती हैं और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, तथा
- (ग) उससे पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।
- 12.04. लोको पायलट के पास ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का होना :— किसी स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक नहीं प्रस्थान करेगी जब तक कि लाइन के जिस सेक्शन पर उसे जाना है उसके लिए ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट लोको पायलट के पास नहीं है और जिसे वह अपने साथ यात्रा पर ले जाएगा।
- 12.05. ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट : लोको पायलट को कौन देगा :— ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट लोको पायलट को स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त कोई अन्य कर्मचारी देगा।

12.06. ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट लोको पायलट को कब दिया जायेगा :—

- (1) यदि किसी गाड़ी के पीछे कोई अनुगामी गाड़ी के जाने का आशय नहीं है और उससे पहले विपरीत दिशा की किसी गाड़ी के लिए ट्रेन-स्टाफ की आवश्यकता है तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन ट्रेन-स्टाफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।
- (2) जब ट्रेन-स्टाफ की वापसी से पहले, यदि किसी गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों के जाने का आशय है तो उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट के सिवाय अन्य सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को ट्रेन-स्टाफ टिकट यह बताने के लिए दिया जायेगा कि ट्रेन-स्टाफ पीछे आ रहा है, और यह ट्रेन-स्टाफ अन्तिम गाड़ी के लोको पायलट को ही दिया जायेगा।
- (3) यदि सहायता के लिए किसी गाड़ी के पीछे दूसरा इंजन लगा है तो आगे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन-स्टाफ टिकट तथा पीछे वाले इंजन के लोको पायलट को ट्रेन-स्टाफ दिया जायेगा।

परन्तु यदि गाड़ी के साथ लगे दोनों इंजनों को उस पूरी दूरी तक जाना है, जहाँ तक कि ट्रेन-स्टाफ लागू होता है और उस गाड़ी के पीछे अन्य अनुगामी गाड़ियाँ हैं तो प्रथम उल्लिखित गाड़ी के साथ लगे हर इंजनों के लोको पायलटों को ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जायेगा।

- (4) यदि किसी गाड़ी के आगे सहायता के लिए एक अन्य इंजन लगा है तो यथा स्थिति, ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट सबसे आगे वाले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा।
- (5) यदि मेटेरियल ट्रेन को स्टेशनों के बीच में रुकना है तो ट्रेन-स्टाफ लोको पायलट को दे दिया जायेगा।
- (6) ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट किसी भी गाड़ी के लोको पायलट को तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार नहीं है।
- (7) लोको पायलट ट्रेन-स्टाफ टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक कि वह यह न देख ले जो व्यक्ति उसे ट्रेन-स्टाफ टिकट दे रहा है उसके पास उस समय ट्रेन-स्टाफ मौजूद है।

12.07. ट्रेन स्टाफ का इंजन पर रहना :— यदि ट्रेन-स्टाफ गाड़ी के लोको पायलट को दिया जाता है तो वह उसे इंजन पर इस हेतु निर्धारित सुस्पष्ट स्थान पर रखेगा।

12.08. जब तक ट्रेन स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाय :— यदि किसी गाड़ी का लोको पायलट किसी स्टेशन से ट्रेन-स्टाफ ले गया है तो कोई अन्य गाड़ी उसी स्टेशन से प्रथम उल्लिखित गाड़ी के पीछे तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर वापस नहीं आ जाता।

12.09. गाड़ी पहुँचने पर ट्रेन स्टाफ या ट्रेन स्टाफ टिकट का सौंपा जाना और टिकट को रद्द करना :—

- (1) जिस स्टेशन तक के लिए ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया गया है उस स्टेशन पर गाड़ी के पहुँचने पर, लोको पायलट तुरन्त वह ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट स्टेशन मास्टर को अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इसको लेने के लिए नियुक्त किसी रेल सेवक को दे देगा।
- (2) जिस व्यक्ति को ऐसा कोई ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जाएगा वह उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.10. ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के असमर्थ हो जाने पर कार्य विधि :—

- (1) यदि ट्रेन-स्टाफ लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायक लोको पायलट उस ट्रेन-स्टाफ को लेकर उस स्टेशन की दिशा में जाएगा जहाँ उसे सबसे अच्छी सहायता मिल सकती है जिससे कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर सहायतार्थ जाने वाले इंजन के लोको पायलट को सुपुर्द करने के लिए उसे स्टेशन पर उपलब्ध हो सके।
- (2) यदि ट्रेन-स्टाफ टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायता साधारणतः केवल उस स्टेशन से माँगी जाएगी जहाँ पर कि ट्रेन-स्टाफ छोड़ा गया है, किन्तु यदि सहायता विपरीत दिशा के स्टेशन से अधिक शीघ्र मिल सकती है तो ट्रेन-स्टाफ को सेक्शन के दूसरी ओर भेजने के लिए तुरन्त आवश्यक कार्यवाई की जाएगी।
- (3) यदि कोई इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायक लोको पायलट सहायतार्थ जाने वाले इंजन के साथ उस स्थान तक जाएगा।

12.11. ट्रेन स्टाफ टिकट रखने की विधि :— ट्रेन-स्टाफ टिकट इस प्रयोजन के लिए दिये गये टिकट बॉक्स में रखे जायेंगे और उनके अन्दर लगे स्प्रिंग में फंसा दिया जाएगा, तथा उस बॉक्स को खोलने की चाभी वही ट्रेन-स्टाफ होगा जिससे कि वह टिकट सम्बन्धित है।

12.12. ट्रेन स्टाफ रखने की विधि :— यदि ट्रेन-स्टाफ किसी स्टेशन पर है तो उसे बॉक्स में नहीं छोड़ा जायेगा, बल्कि वह स्टेशन मास्टर की सुरक्षित अभिरक्षा में रहेगा।

12.13. ट्रेन स्टाफ टिकटों और बॉक्सों पर पहचान चिन्ह :—

- (1) प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ पर, सम्बन्धित लाइन के भाग के दोनों ओर के ट्रेन-स्टाफ स्टेशनों का नाम अंकित होगा।
- (2) लाइन के अलग-अलग भागों के लिये ट्रेन-स्टाफ टिकट और उनके बक्सों की पहचान अलग-अलग रंगों से होगी।
- (3) 'अप' और डाउन' ट्रेन-स्टाफ, ट्रेन-स्टाफ टिकटों के भी अलग-अलग पहचान चिन्ह होंगे।

12.14. ट्रेन स्टाफ टिकट का प्रारूप (फॉर्म) :- प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ टिकट निम्नलिखित प्रारूप (फॉर्म) में होगा, अर्थात् :-

टिकट नं०.....	रेल
ट्रेन-स्टाफ टिकट अप (या डाउन)	
गाड़ी नं०.....	
समय.....	घंटे.....मिनट.....
लोको पायलट और गार्ड , आपको.....स्टेशन से..... स्टेशन तक जाने के जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और ट्रेन-स्टाफ बाद में भेजा जाएगा । आपसे आगे जाने वाली गाड़ी नं०के छूटने का समय.....घंटे.....मिनट है । हस्ताक्षर.....का स्टेशन मास्टरस्टेशन की मोहर (स्टाम्प) तारीख.....	
(टिकट के पीछे) लोको पायलट इस टिकट को तबतक स्वीकार नहीं करेगा जब तक वह लाइन के उस भाग के ट्रेन-स्टाफ को देख नहीं लेता जिसमें उसे प्रवेश करना है । लोको पायलट पहुँचते ही तुरंत इस टिकट को स्टेशन मास्टर को अथवा इसे प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति उसे तुरन्त रद्द कर देगा ।	

12.15. जारी किये गये ट्रेन स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड) :- स्टेशन मास्टर जारी किए गए प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ टिकट का अभिलेख (रिकार्ड) एक रजिस्टर में रखेगा जिसमें प्रत्येक टिकट का नम्बर तथा जिस गाड़ी के लिए वह जारी किया गया, दर्ज किया जायेगा ।

12.16. निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध :- निकट (होम) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरुद्ध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन अवरुद्ध होने वाले भाग का ट्रेन-स्टाफ स्टेशन पर नहीं है ।

12.17. ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा :- यदि कोई गाड़ी जिसके पीछे एक दूसरी गाड़ी आ रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गार्ड और लोको पायलट नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्रवाई करेंगे ।

(यह पद्धति पूर्व मध्य रेल पर प्रयोग में नहीं है ।)



अध्याय-13

केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01. केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग :— केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियाँ सिर्फ इकहरी (सिंगल) लाइन की छोटी टर्मिनल शाखाओं पर ही चलाई जा सकती है।

13.02. केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें :— जहाँ गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, जिस सेक्शन पर वह पद्धति लागू है उस पर एक समय में केवल एक ही गाड़ी रहेगी।

13.03. सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार :— लोको पायलट अपनी गाड़ी सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है।

स.नि. 13.03 :

- (i) पीतल का प्लेट/बैज लगा हुआ एक लकड़ी का डंडा (स्टाफ) संबंधित स्टेशनों का नाम दर्शाते हुए आधार स्टेशन पर रखा जायगा।
- (ii) उपर के उप-नियम (i) में निर्धारित लकड़ी का डंडा (स्टाफ)/बैज किसी गाड़ी के लिए खंड (सेक्शन) में प्रवेश करने का एकमात्र प्राधिकार होगा और गाड़ी का लोको पायलट तब तक स्टेशन को नहीं छोड़ेगा, जब तक उसके पास यह लकड़ी का डंडा (स्टाफ)/बैज नहीं हो।
- (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को स्टेशन छोड़ने की अनुमति देने के पहले लकड़ी का डंडा (स्टाफ)/बैज गार्ड को सुपुर्द कर देगा, जो व्यक्तिगत रूप से इसे गाड़ी के लोको पायलट को सौंप देगा।
- (iv) आधार स्टेशन पर गाड़ी के वापस लौटकर पहुँचने पर लोको पायलट लकड़ी का डंडा/बैज को कार्यरत स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा, जो इसे सुरक्षित संरक्षण में रखने के लिए जिम्मेवार होगा।
- (v) लकड़ी का डंडा (स्टाफ)/बैज ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा उपर से शीशा लगे हुए एक बॉक्स में ताला और चाभी के अन्तर्गत रखा जायगा और प्रभार देते समय स्टेशन डायरी में यह दर्शाते हुए कि डंडा (स्टाफ)/बैज कहाँ है अर्थात् इस उद्देश्य के लिए प्रदान किये गये बॉक्स में है या किसी गाड़ी के लोको पायलट के साथ है, एक विशिष्ट प्रविष्टि दर्ज कर दी जायेगी।
- (vi) यदि लकड़ी का डंडा (स्टाफ)/बैज खो जाए, तो ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तुरंत इस बात की रिपोर्ट वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी को लकड़ी का डंडा (स्टाफ)/बैज बदलने के लिए कहेगा और जब तक लकड़ी का डंडा (स्टाफ)/बैज बदला नहीं जाता, तब तक लोको पायलट को हस्तलिखित (मैनूस्क्रिप्ट) में एक लिखित प्राधिकार जारी करेगा। प्रत्येक गाड़ी के लिए एक अलग क्रमिक संख्या वाला लिखित प्राधिकार निम्नलिखित प्रारूप में अवश्य उपयोग में लाया जाना चाहिए:—

स्टेशन मास्टर.-----से-----के लोको पायलट को, तिथि----- खंड के लिए लकड़ी का डंडा (स्टाफ) / बैज के खो जाने के कारण आपको इस माध्यम से -----तक जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। ----- पहुँचने पर आप इस प्राधिकार को ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को अवश्य सौंप दें।

हस्ताक्षर-----

स्टेशन मास्टर-----

स्टेशन की मुहर (स्टाम्प)

- (vii) लोको पायलट से प्राधिकार प्राप्त होने पर प्राधिकार को आधार स्टेशन पर स्टेशन मास्टर के अभिलेख के उद्देश्य से फाइल कर देना चाहिए, जैसा कि सामान्य गाड़ी अभिलेख के मामले में होता है। आधार स्टेशन पर स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को चलाने के लिए उपरोक्त निर्धारित प्रारूप पर एक नया प्राधिकार जारी करेगा।
- (viii) हस्तलिखित (मैनूस्क्रिप्ट) में लिखित प्राधिकार पर किसी गाड़ी को चलाने के बाद जब खोया हुआ लकड़ी का डंडा (स्टाफ) / बैज स्टेशन मास्टर को मिल जाता है, तो लिखित हस्तलिखित (मैनूस्क्रिप्ट) प्राधिकार के साथ आधार स्टेशन पर संबंधित गाड़ी के वापस आने के बाद इसको पुनः उपयोग में लाया जायेगा। यदि किसी गाड़ी को हस्तलिखित (मैनूस्क्रिप्ट) में लिखित प्राधिकार पर चलाने के पहले डंडा (स्टाफ) मिल जाता हो, तो डंडा (स्टाफ) का उपयोग किया जा सकता है और लिखित प्राधिकार को स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत रूप से स्वयं नष्ट कर दिया जाएगा।
- (ix) जब कोई खोया हुआ लकड़ी का डंडा (स्टाफ) / बैज वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी द्वारा बदल दिया जाता हो, तो इसे मूल रूप से अलग पहचान करने के लिए डुप्लीकेट शब्द से चिह्नित करना चाहिए। यदि मूल डंडा (स्टाफ) / बैज बाद में मिल जाता हो, तो उसको उपयोग में लाया जा सकता है, और डुप्लीकेट डंडा (स्टाफ) मंडल कार्यालय को लौटा दिया जाएगा। स्टेशन डायरी में इस आशय की संबद्ध प्रविष्टियाँ अवश्य की जानी चाहिए।

13.04. केवल एक गाड़ी पद्धति में दुर्घटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्य विधि :-

- (1) (क) यदि गाड़ी असमर्थ हो जाती है और उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई दुर्घटना हो जाने पर गाड़ी का आगे बढ़ना असम्भव हो जाता है तो, नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार, गाड़ी की उस दिशा में रक्षा की जाएगी जिधर से, यदि आवश्यक है तो, सहायता प्राप्त की जा रही है।
- (ख) यदि गाड़ी का गार्ड उस स्टेशन मास्टर को, जहाँ से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है, उन परिस्थितियों की सूचना देगा जिनमें गाड़ी असमर्थ हुई है तथा आगे नहीं बढ़ सकती है और यदि गार्ड के लिए उस स्टेशन को जाना आवश्यक है, तो वह लोको पायलट को लिखित अनुदेश देगा कि वह उनकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखें और वह उनसे लिखित अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा।

- (2) (क) ऐसा स्टेशन मास्टर, यदि वह आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर नहीं है तो, आधार स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। ऐसी सूचना की प्राप्ति पर, आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे इंजन को लाइन पर प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।
- (ख) इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के साथ या तो असमर्थ गाड़ी का गार्ड रहेगा, जो लोको पायलट को यह बताएगा कि ऐसी असमर्थ गाड़ी कहाँ है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के लोको पायलट को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो, असमर्थ हुई गाड़ी के गार्ड के साथ न होने की दशा में, लाइन पर प्रवेश करने के लिए आवश्यक है।
- (3) असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड उस लाइन के सुरक्षित और समुचित संचालन के लिए तब तक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि असमर्थ हुई गाड़ी वहाँ से चल नहीं देती और उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुँच जाता।
- (4) यदि असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड नहीं है तो सहायक लोको पायलट या आवश्यकतानुसार, लोको पायलट इस नियम द्वारा गार्ड को सौंपे गए कर्तव्यों का पालन करेगा, परन्तु यह तब जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को लोको पायलट दल रहित न छोड़ा जाए।



अध्याय-14

ब्लॉक प्रचालन

(क) — साधारण उपबन्ध

14.01. लाइन क्लियर देने या लेने के साधन :- एक ब्लॉक स्टेशन से दूसरे ब्लॉक स्टेशन तक जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का परिचालन निम्नलिखित किसी एक या एक से अधिक साधनों द्वारा विनियमित किया जाएगा, अर्थात :-

- (क) टोकन या टोकन रहित किस्म के विद्युत ब्लॉक यंत्र,
- (ख) ट्रैक सर्किट
- (ग) धुरी काउण्टर, या
- (घ) विद्युत संचार यंत्र

स.नि. 14.01 :

वॉकी-टॉकी सेट्स का उपयोग :- वॉकी-टॉकी एक संचार यंत्र है जिसे गाड़ी संचालन से जुड़े अनेकों लोगों के बीच बातचीत के लिए आसानी से पास में रखा जा सकता है। इसका उपयोग निम्नलिखित के लिए किया जायेगा :-

- (i) उपनगरीय खंडों को छोड़कर, स्वचालित सिगनलिंग व्यवस्था में दो स्टेशनों के बीच बिना निर्धारित ठहराव के गाड़ी खड़ा हो जाने एवं आगे बढ़ने की स्थिति में न होने पर एवं रीलीफ इंजन की आवश्यकता पड़ जाने पर उस ट्रेन का गार्ड जब गाड़ी को ले जाने के लिए रीलीफ इंजन को आने वाली हो तब इंजन कर्मिंदल का पथ प्रदर्शन करेगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर वॉकी-टॉकी पर ऐसी गड़बड़ी की सूचना देगा जिसके चलते लोको पायलट/गार्ड का ध्यान उनकी गाड़ी को नियंत्रित करने या रोकने के लिए आकृष्ट करने की आवश्यकता है।
- (iii) वॉकी-टॉकी का सेट उपयोग इस नियमावली में उल्लिखित गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान के लिए आवश्यक शर्तों को पूरा किये जाने में किसी प्रकार से उल्लंघन नहीं करना चाहिए।
- (iv) वॉकी-टॉकी सेट का उपयोग लिखित प्रस्थान प्राधिकार, खतरे की स्थिति में खराब सिगनल को पास करने का प्राधिकार इत्यादि के विकल्प के रूप में नहीं किया जाना चाहिए।
- (v) स्टेशन मास्टर द्वारा इन सेटों का उपयोग लोको पायलट/गार्ड को सिगनल का आस्पेक्ट/स्थिति बताने के लिए नहीं किया जायेगा। यदि कोई सिगनल 'ऑन' (लाल) की स्थिति में है तो लोको पायलट/गार्ड इसकी जानकारी दे सकते हैं।
- (vi) वॉकी-टॉकी सेट का उपयोग किसी विकल्प के रूप में या शारीरिक रूप से आदान-प्रदान किये जाने वाले सिगनल को हटाने के लिए नहीं किया जाना चाहिए। यद्यपि पूरी लम्बाई की गाड़ियाँ होने पर निम्नलिखित परिस्थितियों में वॉकी-टॉकी सेट का उपयोग लोको पायलट एवं गार्ड के बीच सिगनल आदान-प्रदान करने के लिए तब किया जा सकता है जब शारीरिक रूप से सिगनल आदान-प्रदान करना संभव न हो एवं सिगनल आदान-प्रदान करने की शर्तें पूरी कर ली गई हो :-

- (क) किसी स्टेशन से गाड़ी प्रस्थान कराने/खुलाने के लिए;
 - (ख) ब्लॉक सेक्शन में सुरंग/गोलाई में खड़ी हो चुकी गाड़ी को खुलाने के लिए;
 - (ग) चलती हुई स्थिति में जब गोलाई या भौगोलिक बनावट के कारण संभव न हो।
- (vii) उक्त सभी परिस्थितियों में जहाँ स्टेशन मास्टर या लोको पायलट या गार्ड वॉकी-टॉकी का उपयोग करते हैं, सूचना देते समय गाड़ी संख्या/स्टेशन नाम के साथ अपनी पहचान साफ-साफ बतायेंगे एवं दूसरे छोड़ से बात करने वाले व्यक्ति के परिचय की भी पुष्टि करेंगे।

- (iii) टोकन रहित ब्लॉक यंत्र जहाँ दिया गया हो, की विफलता के मामले में अंतिम रोक सिगनल अर्थात् एडवांस्ड स्टार्टर या स्टार्टर जैसी स्थिति हो को पार करने के लिए प्रारूप टी/369(3बी) पर प्राधिकार के अतिरिक्त पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी किया जायेगा।
- (iv) यदि टोकन रहित ब्लॉक यंत्र चालू हालत में हो और लाइन क्लीयर ब्लॉक यंत्र पर प्राप्त किया जा सकता हो, लेकिन अंतिम रोक सिगनल अर्थात् एडवांस्ड स्टार्टर या स्टार्टर जैसी स्थिति हो, केवल खराब हो, तो सिर्फ प्रारूप टी/369(3बी) जारी किया जायेगा।

14.09. लोको पायलट द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जाँच :—

- (1) लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसे प्रस्थान प्राधिकार दिया गया है वह संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार है और उसी ब्लॉक सेक्शन के लिए है जिसमें उसे प्रवेश करना है और यदि वह प्राधिकार लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्याही से यथावत पूरे हस्ताक्षर दिए गए हैं।
- (2) यदि उपनियम (1) में बताई गई शर्तें पूरी नहीं हुई हैं तो लोको पायलट अपनी गाड़ी उस स्टेशन के आगे या उस स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि ऐसी कोई भूल या कमी दूर नहीं कर दी जाती।

- स.नि. 14.09 : (i) लोको पायलट द्वारा किसी क्षतिग्रस्त टोकन/टैबलेट को प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्वीकार नहीं किया जायेगा।
- (ii) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार को लिखित में स्वीकार नहीं करेगा, यदि उसमें कोई अंश मिटाया या संशोधन किया गया हो। यदि प्रस्थान प्राधिकार लिखने में कोई गलती हो गयी हो, तो एक नया प्रस्थान प्राधिकार बनाया जायेगा और जारी किया जायेगा।

14.25. लाइन क्लियर टिकट :—

- (1) यदि विद्युत ब्लॉक यंत्रों की खराबी के कारण या उसकी व्यवस्था न होने के कारण, प्रस्थान प्राधिकार लाइन क्लीयर टिकट के रूप में है तो वह, निर्धारित प्रारूप (फॉर्म) पर होगा।
- (2) ऐसे प्रत्येक टिकट पर क्रम संख्या अंकित होगी जो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी। डाउन दिशा के लिए दिए जाने वाले नम्बरों को अप दिशा के नम्बरों से स्पष्ट रूप से अलग प्रदर्शित किया जायेगा।
- (3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित टिकट सफेद कागज पर नीले अक्षरों (ब्लू फ्रान्ट) में मुद्रित होंगे। पेपर लाइन क्लीयर टिकट पर 'अप' एवं 'डाउन' दिशा में अन्तर स्पष्ट करने के लिए वाटर मार्क तीर चिन्ह 'अप' एवं 'डाउन' दिशा चिन्हित करेंगे।

अध्याय-15

रेल-पथ और निर्माण कार्य

15.08. लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानी :-

- (1) रेल-पथ या निर्माण-कार्य पर लगाया गया कोई भी व्यक्ति तब तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न काँटों या सिगनलों का वियोजन (डिसकनेक्ट) करेगा और न ही लाइन को अवरुद्ध करने वाला कोई अन्य काम आरम्भ करेगा जब तक कि रोक (स्टॉप) सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिए जाते और जहाँ निर्धारित किया गया है, वहाँ पटाखों का प्रयोग नहीं कर दिया जाता, तथा स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर, जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर की भी लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर ली है और सब आवश्यक सिगनल 'ऑन' नहीं कर दिए गए हैं।

परन्तु रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वचल (ऑटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनलों से भिन्न आवश्यक सिगनलों को ऑन स्थिति में करने के अतिरिक्त, उन्हें वियोजित (डिसकनेक्ट) कर दिया जाता है, जिससे कि उन सिगनलों को तब तक फिर से 'ऑफ' न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना सुरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से आगे तदनुरूप पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ रहे।

परन्तु यह और कि यदि निर्माण-कार्य का क्षेत्र स्वचल (ऑटोमैटिक) सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण कार्य का प्रभारी (इंजार्ज) रेल सेवक उस ओर आती हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम रेल सेवक को कार्य-स्थल के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

- (2) रेलपथ से किसी पटरी (रेल) को हटाने से संबद्ध कार्य उप नियम (3) में उपबंधित के सिवाय, यातायात को बन्द किए बिना नहीं किया जाएगा।
- (3) आपातकालीन मामलों में, ऐसे परिचालनों को सम्हालने वाला इंजीनियरिंग पदधारी, जो जूनियर इंजीनियर से कम की पंक्ति का न हो, सबसे पहले गाड़ी को रोकेंगा तथा गाड़ी के लोको पायलट को गाड़ी रोकने की आवश्यकता के बारे में लिखित ज्ञापन के माध्यम से सूचना देगा। इसके साथ ही इंजीनियरी पदधारी रेलपथ को बन्द करने की आवश्यकता के बारे में स्टेशन मास्टर को एक संदेश भेजने की व्यवस्था करेगा और इसकी पुष्टि होने की लिखित सूचना प्राप्त करेगा। ऐसे आपातकालीन मामलों में लोको पायलट को सूचित करने तथा गाड़ी को रोक देने के पश्चात् ही कार्य आरम्भ किया जाएगा।

स.नि.15.08 :

- (1) किसी पुल पर या पुल के पहुँच पर या ऊँचे बाँध पर रेल पथ के पटरी को बदलने या नवीकरण के सभी मामलों में जहाँ किसी दुर्घटना की स्थिति में जोखिम बहुत ऊँचे स्तर का हो या जहाँ रेल पथ को खोलना लम्बी अवधि के लिए हो वहाँ लाइन दोनों तरफ लागू संचालन पद्धति के अनुसार अवश्य ब्लॉक किया जाना चाहिए।

रेल इत्यादि के नवीकरण के लिए भी जिसमें रेल पथ को तोड़ा जाना कम अवधि के लिए हो, लाइन को ब्लॉक करना अधिमान्य होगा, परन्तु किसी कारण से लाइन को अवरुद्ध करना संभव नहीं हो, तो ऐसे नवीकरण ऐसे पदाधिकारी के पर्यवेक्षण में किये जाने चाहिए जो सहायक रेल पथ निरीक्षक/कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ) के पद से नीचे का नहीं हो, तथा जिसके पास नियंत्रण कार्यालय के सम्पर्क में रहने

के लिए और खंड में गाड़ियों की स्थिति अभिनिश्चित करने के लिए एक फील्ड टेलीफोन होना चाहिए।

- (2) रेल पथ निरीक्षकों और सहायक रेल पथ निरीक्षकों को कार्यकारी समय सारणी और चालू सेवा से संबंधित विशेष गाड़ी सूचनाओं को सावधानीपूर्वक देखना चाहिए ताकि वे चल रही गाड़ियों के बारे में पूरी तरह अवगत हो सकें।
- (3) यदि किये जानेवाले कार्य की प्रकृति ऐसी हो कि जिसमें तीन दिनों से अधिक अवधि के लिए गति प्रतिबन्ध लगाने की आवश्यकता पड़े या यातायात अस्थायी तौर पर बन्द करना पड़े और उन सभी स्थितियों में जहाँ स्थायी सिगनलिंग व्यवस्था में कोई जोड़ या परिवर्तन करना हो तो मंडल इंजीनियर या मंडल सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर द्वारा मंडल परिचालन प्रबन्धक/मंडल संरक्षा अधिकारी को सूचना दी जाएगी जो सम्बन्धित कर्मचारियों के लिए 'यातायात संचालन आदेश' जारी किये जाने की व्यवस्था करेंगे।
- (4) जब इंजीनियरिंग उद्देश्य से किसी ब्लॉक खंड को निश्चित अवधि के लिए यातायात संचालन आदेश के अन्तर्गत बाधित करना हो, तो ब्लॉक खंड के दोनों तरफ के कार्यरत स्टेशन मास्टर, मंडल परिचालन प्रबंधक से या खंड के रेल पथ निरीक्षक या सिगनल निरीक्षक से अथवा सहायक रेल पथ निरीक्षक या सहायक सिगनल निरीक्षक से तार प्राप्त होने पर यातायात संचालन आदेश लागू करेंगे। अगर निरीक्षक उपस्थित नहीं हो सकता हो, तो स्टेशन डायरी और गाड़ी सिगनल रजिस्टर के उपयुक्त खंड की अभ्युक्ति स्तंभ में लाल स्याही में निम्न प्रकार एक प्रविष्टि अंकित करेगा—

यातायात संचालन आदेश संख्या-----दिनांक----- के अनुसार किसी भी गाड़ी को सिवाय उन गाड़ियों के जिनकी इंजीनियरिंग विभाग को आवश्यकता है दिनांक-----को -----बजे से -----बजे तक के बीच ब्लॉक खंड में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

जैसे ही तार प्राप्त होता हो, वैसे ही ड्युटी पर तैनात स्टेशन मास्टर रजिस्टर के उस पृष्ठ के अभ्युक्ति स्तंभ में एक टिप्पणी अंकित करेगा, जो उस दिन प्रयोग में था, जिस दिन ब्लॉक लागू हुआ था।

- (5) कार्य प्रारंभ होने के पूर्व खंड के रेल पथ निरीक्षक या सिगनल निरीक्षक या उनकी अनुपस्थिति में सहायक रेल पथ निरीक्षक या सहायक सिगनल निरीक्षक द्वारा किये जानेवाले कार्य की प्रकृति, लोको पायलटों द्वारा अपनायी जानेवाली विशेष सावधानियों, किलोमीटर जिनके बीच ऐसा विशेष सावधानियाँ आवश्यक हैं, और गति जिस पर गाड़ियाँ चलेगी, का उल्लेख करते हुए संबंधित स्टेशन मास्टर को लिखित या तार द्वारा अवश्य सूचना देना चाहिए एवं कार्य को प्रारम्भ करने की अनुमति देने के पहले संबंधित स्टेशन मास्टर से लिखित या तार द्वारा पावती भी प्राप्त करनी चाहिए।
- (6) आपात कालीन परिस्थितियों में संबंधित रेल पथ निरीक्षक, सहायक रेल पथ निरीक्षक, सिगनल निरीक्षक या सहायक सिगनल निरीक्षक द्वारा उसी प्रकार जैसा कि स.नि. 15.08 (5) में निर्धारित है, निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना दिया जाएगा। स्टेशन मास्टर तुरंत आवश्यक पूर्ण विवरणों एवं सावधानियों आदि के बारे में ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और ब्लॉक खंड में प्रवेश करने हेतु किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर देने के पहले उसका पावती प्राप्त करेगा।
- (7) रेल/वेल्ड विफलताओं या अन्य असामान्य घटनाओं जैसे दुर्घटना की स्थिति में जहाँ यातायात परिवहन बाधित हो, कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ) आवश्यक मरम्मत के बाद ट्रैक फीट प्रमाण पत्र जारी करेगा और निकटतम स्टेशन मास्टर के पास उसका पावती प्राप्त करने के लिए इसे भेजेगा। इसी बीच वह ट्रैक फीट प्रमाण पत्र का एक प्रति यातायात पदाधिकारी को भी सौंप देगा, यदि कार्य-स्थल पर कोई उपस्थित हो और ट्रैक फीट प्रमाण पत्र को अक्षरशः खंड नियंत्रक को पास करेगा जो उसे कंट्रोल चार्ट पर दर्ज कर लेगा। कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ) अपना प्राइवेट नम्बर देगा और पावती के रूप में खंड नियंत्रक का

प्राइवेट नम्बर प्राप्त करेगा। इस उद्देश्य के लिए कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ) और खंड गाड़ी नियंत्रक के पास क्रमशः सहायक इंजीनियर और सहायक परिचालन प्रबंधक (संचलन) द्वारा हस्ताक्षरित एक प्राइवेट नम्बर की किताब होगी। कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ) फिट प्रमाण पत्र जारी करने के बाद तब तक उस स्थल को नहीं छोड़ेगा, जबतक पहली गाड़ी उसकी उपस्थिति में सुरक्षित पास नहीं हो जाती है।

- (8) (क) जब रेल पथ निरीक्षक उन कार्यों को प्रारम्भ करने वाला हो जिनमें गाड़ी को खतरा उत्पन्न होता हो, तो वह संबंधित स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित तीन फार्मों में से किसी एक फॉर्म पर सूचना जारी करेगा—

पू.म.रे. 4 पीला – स्टेशन सीमा के अन्दर प्रारम्भ किये जानेवाले कार्य की सूचना जिसमें लाइन को सम्पूर्ण ब्लॉक शामिल हो।

पू.म.रे. 4ए लाल – स्टेशन सीमा के बाहर प्रारम्भ किये जानेवाले उस कार्य के बारे में सूचना जिसमें किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक कर दिया जाता हो।

पू.म.रे. 5 सफेद – स्टेशन सीमा के भीतर या बाहर प्रारम्भ किये जाने वाले उस कार्य के बारे में सूचना जिसमें गति प्रतिबंध लागू किया जाता हो।

- (ख) स्टेशन सीमा के अंदर जब किसी लाइन को पुनः ब्लॉक करके कार्य प्रारंभ किया जाता हो—

(i) जब कोई कार्य स्टेशन सीमा के अंदर हाथ में लिया जाता हो, जिसमें गाड़ियों या वाहनों को खतरा उत्पन्न होता हो, जिसमें लाइन को पूर्ण ब्लॉक करने की आवश्यकता होती हो, तो रेल पथ निरीक्षक या सहायक रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे. 4 में नोटिस देगा और इसके लिए उसका पावती प्राप्त करेगा। स्टेशन मास्टर तब तक फॉर्म पू.म.रे. 4 की प्राप्ति की स्वीकृति नहीं देगा जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंड में) से अनुमति न प्राप्त कर लिया हो और स.नि. 5.19 (5) (ii) (ख) और (ग) के अनुसार प्रभावित लाइन को अवरुद्ध न कर दिया हो। रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर से ऐसा करने की अनुमति प्राप्त करने के पहले कोई कार्य प्रारम्भ नहीं करेगा, जिसके पावती – पवायल पर हस्ताक्षर उक्त के अनुमति माना जाएगा।

(ii) जिस लाइन पर कार्य किया जाना हो, यदि उसका बचाव उस लाइन के विरुद्ध काँटों को सेट और तालाबन्द कर करना संभव हो, तो इसे किया जाएगा। यदि मरम्मत के अधीन लाइन के विरुद्ध काँटों को सेट और तालाबन्द करना संभव नहीं हो, तो आवश्यक हस्त नियंत्रित रोक सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में सुरक्षित करने के साथ-साथ हाथ सिगनलों द्वारा इसका बचाव किया जाएगा। जहाँ उचित हो, वहाँ रेल पथ निरीक्षक तालाबन्द काँटों की चाभी प्राप्त कर सकता है और अपने पास तबतक रख सकता है, जबतक कार्य समाप्त नहीं हो जाता हो और ब्लॉक हटा नहीं लिया जाता हो।

(iii) कार्य के पूरा हो जाने पर रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे.— 4 के आवश्यक पवायल को जारी करते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

- (ग) स्टेशन सीमा के बाहर जब किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक करके कार्य प्रारंभ किया जाता हो—

(i) दोहरी या बहु (मल्टीपल) लाइन – दोहरी/बहु लाइन पर स्टेशन सीमा के बाहर जब किसी लाइन को पूर्ण ब्लॉक कर कार्य प्रारंभ किया जाना हो, तो सेक्सन इंजीनियर (रेल

पथ), जिस दिशा से गाड़ियाँ पहुँचेंगी उस दिशा में कार्य-स्थल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे.-4ए में नोटिस देगा। स्टेशन मास्टर फॉर्म पू.म.रे. - 4ए की प्राप्ति की स्वीकृति तब तक नहीं देगा, जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंडों पर) से अनुमति नहीं प्राप्त कर लिया हो, और जैसा कि नीचे के स.नि.15.08 (ग) (iii) में निर्धारित किया गया है, वह कार्यवाही नहीं कर लिया हो। यदि कार्य में किसी दोहरी लाइन खंड पर इकहरी लाइन की कार्य-प्रणाली प्रारंभ करने की आवश्यकता पड़ती हो, तो आगे की कार्रवाई नियम स.नि. 6.02 के अनुसार की जाएगी।

उन स्थितियों में जहाँ जिस दिशा में गाड़ियाँ पहुँचेंगी उस दिशा में कार्य स्थल का निकटतम स्टेशन किसी केबिनमैन के प्रभार में कोई ब्लॉक हट हो, तो वहाँ फॉर्म पू0म0रे0-4ए में नोटिस विपरीत छोर के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दिया जाएगा और नीचे के स.नि.15.08 (ग) (iii) में निर्धारित कार्रवाई करने की जिम्मेदारी नोटिस प्राप्त करनेवाले स्टेशन मास्टर की होगी।

नोट :- तथापि, विपरीत दिशा में भी किसी केबिनमैन के प्रभार में कोई ब्लॉक हट हो, तो उपर के स.नि. 15.08 (ग) (i) में वर्णित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए अर्थात् सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा जिस दिशा से गाड़ियाँ पहुँचेंगी उस दिशा में कार्य स्थल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन के स्टेशनमास्टर को फॉर्म पू0म0रे0-4ए सुपुर्द किया जाएगा और उसके लिए उसका पावती प्राप्त किया जाएगा।

- (ii) इकहरी लाइन - इकहरी लाइन पर सेक्शन इंजीनियर (रेल पथ) एक तरफ के ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रत्येक मामले में उसी प्रकार फॉर्म पू.म.रे.-4ए जारी करेगा और उसके लिए निर्धारित पावती प्राप्त करेगा। सूचनाप्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर तत्काल इसकी सूचना ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत देगा, और इसके पीछे तार भी भेजा जाएगा।

स्टेशन मास्टर तबतक फॉर्म पू.म.रे.-4ए की पावती की स्वीकृति नहीं देगा, जबतक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंड पर) से अनुमति प्राप्त नहीं कर लिया हो और ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित नहीं कर दिया हो।

- (iii) दोहरी लाइन खंड, जहाँ ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो- उस स्टेशन पर जहाँ ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो वहाँ संबंधित स्टेशन मास्टर रेल पथ निरीक्षक से सूचना फॉर्म पू0म0रे0-4ए पर प्राप्त होने पर या तो ब्लॉक बैक करेगा या ब्लॉक फॉरवर्ड करेगा, जैसी स्थिति हो, और ब्लॉक संचालन नियमावली में अन्तर्निहित अनुदेशों के अनुसार ब्लॉक यंत्र में सूई को 'लाइन पर गाड़ी' (ट्रेन ऑन लाइन) स्थिति में कर देगा।

जहाँ ब्लॉक यंत्र केबिनों में स्थित हो, वहाँ स्टेशन मास्टर रेल पथ निरीक्षक से सूचना प्राप्त होने पर संबंधित केबिनों को आवश्यक कार्रवाई करने के लिए सूचित करेंगे जैसा कि उपर निर्धारित किया गया है और वह स्टेशन मास्टर को इसके संपुष्टि हेतु एक प्राइवेट नम्बर देगा।

- (iv) ऐसा खंड जहाँ पेपर लाइन क्लीयर और इकहरी लाइन का ब्लॉक यंत्र प्रयोग में हो - स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे.-4ए में सूचना और ब्लॉक से संबंधित किसी अन्य सूचना

को लाइन क्लीयर पूछताछ किताब में लगा देना चाहिए और लागू नियमों के अनुसार ब्लॉक बैक करना चाहिए। इस ब्लॉक को तब तक नहीं हटाया जाएगा जब तक सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा लगाये गये ब्लॉक को हटाने के बारे में इंगित करते हुए फॉर्म पू.म.रे.-4-ए का आवश्यक फ्वाइल स्टेशन मास्टर द्वारा प्राप्त नहीं कर लिया जाता हो।

(v) प्रभावित खंड में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले अंतिम रोक सिगनल के स्लॉट, स्लाइड या सिगनल लीवर पर स्लाइड कॉलर या सेफ्टी कॉलर लगा दिया जाएगा।

(vi) कार्य की समाप्ति पर रेल पथ निरीक्षक स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे.-4ए के आवश्यक फ्वाइल को जारी करते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

(घ) स्टेशन सीमा के अन्दर या बाहर प्रारंभ किया जानेवाला कार्य जिसमें गति प्रतिबंध लागू करना पड़ता हो-

(i) दोहरी या बहु (मल्टीपल) लाइन - दोहरी/बहु लाइन पर स्टेशन सीमा के भीतर या बाहर जब कोई कार्य प्रारंभ किया जाना हो, जिसमें गति प्रतिबंध लागू करना पड़े तो सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) प्रभावित लाइन पर ब्लॉक खंड में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले ब्लॉक स्टेशन (ब्लॉक हट से भिन्न) के स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे.- 5 में एक नोटिस सौंपेगा और इसके लिए पावती प्राप्त करेगा।

(ii) इकहरी लाइन - इकहरी लाइन पर सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) प्रभावित लाइन ब्लॉक खंड में प्रवेश को नियंत्रित करनेवाले दो ब्लॉक स्टेशनों में से किसी भी एक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को प्रत्येक मामले में उसी प्रकार फॉर्म पू.म.रे.-5 जारी करेगा। सूचना प्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर तत्काल ब्लॉक खंड के दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत इसकी सूचना देगा,। इसके पीछे से तार भेजा जाएगा।

आपातकालीन स्थिति के अलावा स्टेशन मास्टर तब तक फॉर्म पू.म.रे.-5 की प्राप्ति की स्वीकृति नहीं देगा, जब तक उसने कंट्रोल (नियंत्रित खंडों पर) और ब्लॉक खंड के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित नहीं कर दिया हो।

(iii) दोहरी और इकहरी लाइन दोनों पर स्टेशन मास्टर, सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) से फॉर्म पू.म.रे.- 5 प्राप्त होने पर स.नि. 4.09 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

(iv) उन खंडों में जहाँ गाड़ी नियंत्रण कार्य प्रणाली लागू हो, वहाँ स्टेशन मास्टर भी तुरन्त कंट्रोल को सूचना देगा, जो संबंधित स्टेशनों द्वारा फॉर्म टी/409 में सतर्कता आदेश जारी करने हेतु उन्हें अनुदेश देने के लिए भी जिम्मेवार होगा जैसा कि उपर के उप-पैरा (ii) में निर्धारित किया गया है।

(v) स्टेशन मास्टर से फॉर्म पू.म.रे.-5 के आवश्यक उचित फ्वाइल पर पावती प्राप्त होने पर सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) कार्य स्थल पर जा सकता है तथा हाथ सिगनल, बैनर फ्लैग, पटाखा सिगनल, इंडीकेटर्स इत्यादि लगा सकता है जैसा कि सा.एवं स.नि.15.09 में वर्णित है।

(vi) कार्य की समाप्ति पर सेक्सन इंजीनियर (रेल पथ) स्टेशन मास्टर को फॉर्म पू.म.रे.-5 का संबंधित फ्वाइल भेजते हुए नोटिस को निरस्त कर देगा।

15.09. सिगनल दिखाना :—

- (1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण लोको पायलट को यह बताना आवश्यक है कि उसे रुकना है या प्रतिबन्धित गति से आगे बढ़ना है तो उसे निम्नलिखित सिगनल दिया जाएगा और, जहाँ निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जाएगा; दोहरी (डबल) लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती है और इकहरी (सिंगिल) लाइन होने पर दोनों ओर दिए जाएंगे, अर्थात्
 - (क) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका (बैनर फ्लैग) लगाई जाएगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, तीन पटाखे, जो एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर होंगे, रखे जाएंगे। इसके अतिरिक्त रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल, अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर, रोक पताका (बैनर फ्लैग) के पास, और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर, दिखाए जाएंगे। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाए तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखायेगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके।
 - (ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक लगे रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक (स्टॉप इंडिकेटर) लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर अवरोध के स्थान से 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।
 - (ग) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर और फिर कम से कम 800 मीटर की दूरी 'सतर्कता से आगे बढ़ो' सिगनल दिखाये जाएंगे। जहाँ आवश्यक है वहाँ 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा उपयुक्त वृद्धि कर दी जाएगी। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिगनल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाए तो वह लोको पायलट को 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल दिखाएगा ताकि लोको पायलट सामान्य गति से आगे जा सके।
 - (घ) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक रहने की सम्भावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक (स्पीड इंडीकेटर) लगाया जाएगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। जहाँ आवश्यक है, वहाँ 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा, उपयुक्त वृद्धि कर दी जाएगी इसके अतिरिक्त जिस स्थान से लोको पायलट सामान्य गति से गाड़ी आगे ले जा सकता है वहाँ समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।

- (2) अवरोध का स्थान स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर –
- (क) यदि काँटों को सेट करके और जकड़ कर या हस्त नियंत्रित रोक (स्टॉप) सिगनल या सिगनलों को 'ऑन' रखकर अवरुद्ध लाइन को पृथक् कर दिया गया है तो उपनियम (1) के उपबन्धों से छूट दी जा सकती है, और
- (ख) उन दशाओं के सिवाय, जिनमें लोको पायलट को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उसके विवरण का सूचना देते हुए सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया गया है। किसी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक 'ऑफ' नहीं किए जाएंगे जब तक कि गाड़ी को प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रोक नहीं दिया जाता।
- (3) यदि कार्यस्थल स्वचालित (ऑटोमैटिक) सिगनल क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं सम्बन्धित सिगनल सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचल (ऑटोमैटिक) सिगनल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है, और बशर्ते कि यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचल (ऑटोमैटिक) सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहेगा तो :-
- (क) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित रोक पताका (बैनर फ्लैग) और तीन पटाखे क्रमशः 90 और 180 मीटर पर लगाए जा सकेंगे, तथा
- (ख) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक (कॉशन इंडीकेटर्स) को हटाया जा सकता है।
- (4) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लिखित संकेतकों (इंडीकेटर्स) के आकार और शकल को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

स.नि. 15.09 :

- (1) उपरोक्त सा.नि. 15.09 में संदर्भित हाथ सिगनल झंडा 60 वर्ग सेंटीमीटर (2 फीट) से कम नहीं होगा और साफ चमकीले रंग का होगा। कार्यस्थल/अवरोध का बचाव करने के लिए इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा दिखाये जानेवाले संकेतों का वर्णन निम्न प्रकार है:-
- (2) सतर्कता संकेतक – सतर्कता संकेतक उस स्थल से बी0जी0 पर 1200 मीटर पर या एम0जी0/एन0जी0 खंड पर 800 मीटर पर लगाया जाएगा, जहाँ गति प्रतिबंध प्रारम्भ होनेवाला हो; यह ठीक उसी आकृति का होगा जैसा कि चित्र में दिखाया गया है और यह एक 1400 मी.मी. चौड़े और बायीं तरफ गहरे मछली की क्षैतिज पूँछ की तरह का बोर्ड होगा और दाहिनी तरफ नुकीला होगा एवं पीले और काले पेंट से रंगा होगा। इस बोर्ड को रेल सतह से उपर बोर्ड के तल तक 2 मीटर की ऊँचाई के स्तम्भ पर स्थापित किया जाएगा और जो 300 मी.मी. ऊँचाई के सफेद और काले धारी से रंगा होगा। संकेतक बोर्ड अस्थायी प्रतिबंध के लिए रात में आनेवाली गाड़ी की ओर क्षैतिज रूप से प्रदर्शित करते हुए दो पीली बत्ती दिखायेगा। स्थायी प्रतिबंध के स्थान पर आगे की गति को सतर्कता बोर्ड पर पेंट से अंकित किया जाएगा।

अस्थायी प्रतिबंध की स्थिति में अलग हो जानेवाले छोटे नम्बर प्लेटों के द्वारा गति दर्शाया जाएगा जिन्हें बदला जा सकता है। दोनों मामलों में चमकीले पेंट का प्रयोग किया जाएगा। पूर्णरूप से रूको प्रतिबंध के मामलों में सतर्कता संकेतक बोर्ड पर पेंट से '0' अंक अंकित किया जाएगा। श्रृंखला में विविध गति प्रतिबंधों की स्थिति में जैसा कि केवल टी.आर. कार्यों में होता है, सिर्फ पहले गति प्रतिबंध को सतर्कता संकेतक बोर्ड पर प्रदर्शित किया जाएगा।

- (3) दूसरा संकेतक या तो गति संकेतक होगा या रोक संकेतक होगा और इसे खतरे के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा।

(क) **गति संकेतक**— बिना पूर्ण रूप से रूको प्रतिबंधों की स्थिति में एक गति संकेतक लगाया जाएगा। यह गति संकेतक हाशिये में दिखाये गये आकृति के समान अक्षरशः होगा और एक पीले 1 मीटर किनारे वाले समभुज त्रिभुजाकार और 300 मी. मी. ऊँचे, 40 मी. मी. मोटे बड़े अंकों में उस गति को दर्शाते हुए एक बोर्ड होगा, जिस पर गाड़ी चल सकती है, बोर्ड को पेंट किये हुए 300 मी. मी. ऊँचे सफेद और काले पट्टियों वाले 2 मीटर ऊँचे स्तम्भ (रेल सतह से बोर्ड के तल तक) पर स्थापित किया जाएगा। यह संकेतक स्थायी और अस्थायी प्रतिबंधों दोनों मामलों में लगाया जाएगा और केवल अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए रात में इसके सामने 400 मी. मी. x 10 मी. मी. के स्टील के सपाट फ्रेम में एक लैम्प स्थापित करके प्रदीप्त किया जाएगा।

(ख) **रोक संकेतक** — पूर्ण रूप से रूको प्रतिबंध की स्थिति में रोक संकेतक हाशिये में दर्शाये गये आकृति के अनुरूप लगाया जाएगा। यह संकेतक 1400 मी. मी. x 400 मी. मी. के आयातकार आकार एवं पेंट किये हुए लाल और लम्बवत धारी वाले क्षैतिज बोर्ड का बना होगा। यह बोर्ड पेंट किये हुए सफेद और लाल रंग के 300 मी. मी. ऊँचे पट्टियों वाले 2 मीटर ऊँचे (रेल सतह के उपर बोर्ड के तल तक) स्तम्भ पर स्थापित किया जाएगा।

संकेतक रात में सफेद बैक लाइट के साथ दो 130 मी. मी. का लाल बत्ती प्रदर्शित करेगा। सिगनल दिखाने के लिए एक सिगनल वाला दिया जाएगा। जैसे ही गाड़ी रुकती हो, सिगनलवाला, प्रतिबंध की किताब (नमूना नीचे दिया गया है) पर लोको पायलट का हस्ताक्षर प्राप्त करेगा और रात में हरा हाथ सिगनल बत्ती एवं दिन में हरा हाथ सिगनल झंडा दिखाकर गाड़ी को आगे बढ़ने की अनुमति देगा। 'प्रतिबंध की किताब' निम्नलिखित फॉर्म में मुद्रित की जाएगी —

(4) समाप्ति संकेतक –

समाप्ति संकेतक में 1 मीटर व्यास का चकरी होगा, जो पेंट से पीले रंग में रंगा होगा और इसका 25 मी.मी. का काला किनारा होगा। चकरी पर अंकित अक्षर 250 मी.मी. उँचा एवं 40 मी.मी. मोटा होगा। यह रेल सतह से पेंट किये हुए सफेद और काले रंग की 300 मी.मी. उँची पट्टियों वाली तथा चकरी के तल तक 1650 मी.मी. ऊँचे एक स्तम्भ पर स्थापित होगा। अस्थायी प्रतिबंधों के समाप्ति संकेतक को रात में एक हाथ सिगनल बत्ती स्थापित करके प्रदीप्त करना चाहिए, जैसा कि गति संकेतक की स्थिति में होता है।

(i) सवारी गाड़ी के लिए समाप्ति संकेतक बोर्ड :- सवारी गाड़ियों के लोको पायलटों को यह संकेत देने के लिए कि कब सामान्य गति पुनः प्रारंभ किया जा सकता है, 'टी/पी' अक्षर अंकित समाप्ति संकेतक होगा और इसे जहाँ गति प्रतिबंध का क्षेत्र समाप्त हो जाता है, उस स्थान से खंड में चलनेवाली सबसे लंबी सवारी गाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर स्थित होना चाहिए।

(ii) मालगाड़ियों के लिए समाप्ति संकेतक बोर्ड :- मालगाड़ियों के लोको पायलटों को यह संकेत देने के लिए की कब सामान्य गति पुनः प्रारंभ किया जा सकता है, 'टी/जी' अक्षर वाला दूसरा समाप्ति संकेतक जहाँ गति प्रतिबंध का क्षेत्र समाप्त हो जाता हो, उस स्थान से खंड में चलनेवाली सबसे लंबी मालगाड़ी के बराबर दूरी पर स्थित होगा।

सवारी या मालगाड़ियों के लोको पायलट 'टी/पी' या 'टी/जी' बोर्ड पर पहुँचने के पहले सामान्य गति पुनः प्रारंभ करने के लिए गार्ड के सिगनल के लिए निगाह रखेंगे। यह समाप्ति संकेतक ठीक उसी तरह होगा, जैसा हाशिये में दिखाया गया है।

- (5) अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए गैर- परावर्ती प्रकार के संकेतक को रात में उसके सामने एक हाथ सिगनल बत्ती स्थापित करके प्रदीप्त किया जाएगा। फिर भी अस्थायी गति प्रतिबंध के लिए परावर्ती प्रकार के संकेतक को प्रकाशित करने की आवश्यकता नहीं है।
- (6) संकेतको की बत्ती को स्थावर सिगनलों के लिए निर्धारित समय पर प्रकाशित किया जाएगा और बुझाया जाएगा।
- (7) इकहरी लाइन पर सिगनलों और उपर वर्णित संकेतकों को गति प्रतिबंध के स्थल के दोनों तरफ दिखलाया जाएगा।
- (8) लाइन के खंडों या उसके भागों पर जहाँ दृश्यता बाधित हो, या जहाँ ढलान गति प्रतिबंधित क्षेत्र की ओर गिरते हुए 500 में 1 से अधिक तीक्ष्ण हो तो उपरोक्त दी गई दूरी को किसी ऐसे सीमा तक बढ़ाया जाएगा जो पूर्ण संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक हो सकता है और सिगनलों की संख्या बढ़ायी जा सकती है।
- (9) (i) अस्थायी इंजीनियरिंग स्थावर सिगनल रात के दौरान प्रज्वलित किये जाएंगे सिवाय जहाँ परावर्तित प्रकार के इंजीनियरिंग स्थावर सिगनल लगाये गये हों।
(ii) यातायात संचालन आदेश में नामित स्टेशनों पर सतर्कता आदेश अवश्य जारी होने चाहिए।
(iii) लोको पायलटों को सतर्कता संकेतक पर गति को अवश्य कम कर देना चाहिए और 800 मीटर आगे रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए, यदि कोई रोक संकेतक प्रदर्शित किया जाता हो, या निर्देशित गति से आगे बढ़ाना चाहिए, यदि कोई गति संकेतक प्रदर्शित किया जाता हो। किसी रोक संकेतक पर रुकने के बाद लोको पायलट को हाथ सिगनल पर उस समाप्ति संकेतक तक 8 किलोमीटर प्रतिघंटा की प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ना चाहिए, जहाँ से सामान्य गति पुनः प्रारम्भ किया जा सकता है।

अध्याय-16

समपार (लेविल क्रॉसिंग)

16.07. समपार (लेविल क्रॉसिंग) पर अवरोध :— प्रत्येक फाटक वाला लाइन पर कोई अवरोध देखते ही उसे तुरंत हटा देगा अथवा यदि वह ऐसा नहीं कर सकता है तो वह—

- (क) यह सुनिश्चित करेगा कि यदि फाटक की रक्षा के लिए स्थावर सिगनल लगे हैं तो वे 'ऑन' रहे
- (ख) रोक हाथ सिगनल दिखाएगा और आने वाली गाड़ियों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा तथा
- (ग) नियम 3.62 के अनुसार अवरोध की रक्षा करेगा।

स. नि. 16.07 : समपार पर आपात् स्थिति में कार्यवाही :—

- (i) समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में फाटक वाला यदि कोई गेट सिगनल हो तो उसे 'ऑन' करेगा।
- (ii) उसके बाद वह यदि अवरोध नहीं हटा सकता है तो फाटक वाला तुरन्त फाटक पर खराबी/अवरोध संबंधी सूचना यदि टेलीफोन से जुड़ा हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन को प्राईबट नम्बर का आदान प्रदान करके देगा।
- (iii) यदि दो या तीन बार कोशिश करने के बाद स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन से कोई जवाब नहीं मिलता है तो वह गेट की पहले सुरक्षा करेगा और तब फोन पर सूचना देगा।
- (iv) फाटक वाला गेट की रक्षा निम्न प्रकार से करेगा :—
 - (क) दोहरी लाइन खण्ड में :—
 - (i) यदि दोनों लाइन बाधित हो तो गेटमैन लाल बैनर झंडा दिन के समय और रात के समय लाल बत्ती 5 मीटर की दूरी पर खंभे पर लगायेगा जो इसके लिए दिया गया है। वह पहले उस लाइन की रक्षा करेगा जिस पर गाड़ी पहले आने की संभावना है।
 - (ii) उसी तरह दूसरी लाइन पर दिन के समय लाल बैनर झंडा और रात के समय लाल बत्ती अवरोध के स्थल से 5 मीटर की दूरी पर वह लगायेगा।
 - (iii) फाटक वाला तब पटाखा, महताबी, और दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल हाथ बत्ती के साथ फाटक की रक्षा करने के लिए बढ़ेगा।
 - (iv) फाटकवाला उस लाइन पर जिधर से गाड़ी आने की संभावना पहले है दिन के समय लाल झंडा और रात के समय लाल बत्ती दिखाते हुए आगे बढ़ेगा तथा बड़ी लाइन पर 600 मीटर और मीटरगेज/नैरोगेज पर 400 मीटर की दूरी पर एक पटाखा लाइन पर बाँधेगा। उसके बाद वह समपार फाटक से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर और मीटरगेज/नैरोगेज पर 800 मीटर की दूरी पर 3 पटाखा क्रमशः 10 मीटर की दूरी पर लाइन पर बाँधेगा। इस तरह से लाइन की रक्षा करने के बाद वह समपार फाटक की ओर लौटेगा तथा रास्ते में पड़ने वाले मध्यवर्ती पटाखा को उठा लेगा।
 - (v) उसके बाद वह दूसरे लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाते हुए बढ़ेगा उसी तरह उपरोक्त पैरा (iv) में वर्णित तरीके से पटाखा बाँधेगा और बाधित स्थल पर लौटते समय मध्यवर्ती पटाखे को उठा लेगा।

- (vi) फाटक पर वापस आने के बाद वह बाधा को हटाने के लिए कदम उठाएगा और आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देगा।
- (vii) यदि फाटक वाला यह अनुभव करता है या आने वाली गाड़ी की आवाज सुनता है और वह रक्षा करने के लिए रास्ते में ही है और वह निर्धारित दूरी पर पटाखा लगाने के स्थान पर नहीं पहुँच पा रहा है तो वह लाइन पर अधिक से अधिक दूरी पर जहाँ तक वह पहुँच सकता है, पटाखा लगायेगा।
- (viii) इसके बाद वह महताबी सिगनल जलाएगा तथा उसे गाड़ देगा जिससे लोको पायलट को चेतावनी मिले तथा आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए दिन के समय लाल झंडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती लगातार हिलाकर दिखाएगा।
- (ख) इकहरी लाइन खण्ड (क्षेत्र) में :-
- (i) फाटक वाला 5 मीटर की दूरी पर लाल बैनर झंडा दिन के समय तथा रात के समय लाल बत्ती दिए गए खंभे पर लगायेगा। जिस दिशा से गाड़ी आने की संभावना है वह पहले उस दिशा में सुरक्षित करेगा।
- (ii) उसके बाद वह दूसरी दिशा में बाधा से 5 मीटर की दूरी पर दिन के समय लाल बैनर झंडा तथा रात के समय लाल बत्ती लगायेगा।
- (iii) उसके बाद गेट की रक्षा करने के लिए फाटक वाला पटाखा, महताबी और लाल झंडा दिन के समय तथा रात के समय लाल हाथ सिगनल बत्ती लेकर जाएगा।
- (iv) जिस दिशा से गाड़ी आने की संभावना पहले है उस ओर फाटक वाला दिन के समय लाल झंडी तथा रात के समय लाल हाथ सिगनल बत्ती दिखाते हुए जाएगा तथा बड़ी लाइन पर 600 मीटर और मीटरगेज/ नैरोगेज पर 400 मीटर की दूरी पर 1 (एक) पटाखा लगाएगा। उसके बाद वह समपार फाटक से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर और मीटरगेज/ नैरोगेज पर 800 मीटर की दूरी पर जाकर 3 पटाखा क्रमशः 10 मीटर की दूरी पर लाइन पर बाँधेगा। इस तरह फाटक की सुरक्षा करने के बाद वह समपार की ओर लौटते हुए मध्यवर्ती पटाखा को उठा लेगा।
- (v) उसके बाद वह दूसरी दिशा के तरफ लाल हाथ सिगनल दिखाते हुए जाएगा तथा उपरोक्त पारा (iv) के अनुसार पटाखा बाँधेगा और बाधा के तरफ आते समय मध्यवर्ती पटाखे को उठाते हुए लौटेगा।
- (vi) फाटक पर लौटने के बाद वह निश्चित रूप से बाधा को हटाने की व्यवस्था करेगा तथा आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को चेतावनी देगा।
- (vii) यदि फाटक वाला यह अनुभव करता है या आने वाली गाड़ी की आवाज सुनता है और वह रक्षा करने के लिए रास्ते में ही है और वह निर्धारित दूरी पर पटाखा लगाने के स्थान पर नहीं पहुँच पा रहा है तो वह लाइन पर अधिक से अधिक दूरी पर जहाँ तक वह पहुँच सकता है, पटाखा लगायेगा।
- (viii) तदोपरांत वह महताबी को जलाएगा तथा उसे गाड़ देगा जिससे आने वाले गाड़ी के चालक को चेतावनी मिले और वह आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए दिन के समय लाल हाथ झंडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती लगातार हिलाकर दिखाएगा।

(ग) **बहु लाइन के क्षेत्र में :-** बहु लाइन के क्षेत्र में पटाखा लगाने की विधि ठीक उसी तरह होगी जैसे कि दोहरी लाइन में फाटक की रक्षा, बाधा के समय होता है, सिवाय सिर्फ लाल बैनर को रिभर्सीबुल लाइन के दोनों छोर की ओर लगायेगा। गाड़ी पहले जिधर से आ रही है, पटाखा पहले उस दिशा में रखा जाएगा, लगाने के बाद रिभर्सीबुल लाइन पर भी साथ-साथ पटाखा लगेगा। दूसरे छोर पर ठीक इसी तरह रक्षा किया जाएगा।

(घ) फाटकवाला द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही :-

(i) रात के समय गेटमैन दो हाथ सिगनल बत्ती प्रज्वलित करेगा और लाल बत्ती दर्शाने के लिए कार्रवाई करेगा तथा लाइन की रक्षा उपरोक्त उप पारा (‘क’) और (‘ख’) के अनुसार करेगा।

(ii) यदि फाटक सड़क वाहन के द्वारा तोड़ दिया जाता है और लाइन बाधित होता है या यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या फाटक का कोई हिस्सा लाइन को बाधित करता है या कोई दूसरी बाधा फाटक पर है तो फाटक वाला तुरंत कार्रवाई करेगा।

(iii) वह सड़क वाहन के विवरण वाहन संख्या, मालिक, वाहन चालक का नाम, को नोट करेगा, तथा पूर्ण विवरण नजदीक के स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन और खण्ड अभियंता (रेलपथ) को बताएगा और समपार पर बाधा की सूचना संवादवाहक या किसी दूसरे माध्यम से जो भी उपलब्ध हो सूचित करेगा।

टिप्पणी :- समपार फाटक का नियंत्रण बलपूर्वक बाहरी व्यक्तियों द्वारा ले लेना जैसे फाटक की चाभी छीन लेना आदि मामलों में जैसा कि उपर वर्णित है के अनुसार लाइन/लाइनों की रक्षा करने की कार्रवाई तत्काल किया जाएगा।

16.08. गाड़ी का विभाजन :- यदि कोई फाटक वाला देखता है कि कोई गाड़ी विभाजित हो गई है, तो वह लोको पायलट को रोक (स्टॉप) हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा बल्कि वह चिल्लाकर और इशारों या अन्य तरीकों से लोको पायलट और गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न करेगा।

स. नि. 16.08 :- गाड़ी के विभाजन होने पर फाटक वाले की ड्यूटी :-

यदि कोई फाटक वाला यह पाता है कि गाड़ी दो या अधिक हिस्से में होकर चल रही है तो वह लोको पायलट, गार्ड या सहायक गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए चिल्लायेगा और/या सीटी बजाएगा। वह दिन के समय हरा हाथ सिगनल और रात के समय सफेद रोशनी को जितना भी ऊँचा और नीचा हो सके हिलाकर ध्यान आकर्षित करेगा। वह किसी दूसरे तरह का संकेत नहीं देगा।



अध्याय-17

रेलों के विद्युतीकृत (इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01 साधारण नियमों का लागू होना :- इस अध्याय के नियमों में अन्यथा किए गए उपबन्धों के सिवाय, गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों में भी लागू होंगे।

स. नि. 17.01 :

- (क) गाड़ियों के संचालन के सम्बन्ध में सभी सहायक नियम इस अध्याय में उल्लिखित नियमों में दिये गये उपबन्ध को छोड़कर विद्युतीकृत सेक्शनों में भी लागू होंगे।
- (ख) सभी कर्मचारी जो चल स्टॉक के परिचालन से संबंधित हैं उन्हें इन नियमों का पूर्ण ज्ञान रखना होगा। वे इस बात को भी सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेवार होंगे कि कर्मचारी, जो उनके अधीन कार्यरत हैं, वे अपने कार्य से संबंधित निर्देश से पूरी तरह निपुण हैं और सामान्य और असामान्य परिस्थिति में सही विधि का अनुपालन करेंगे।

17.02 इस अध्याय को लागू विशेष परिभाषाएँ :- इन नियमों में, यदि प्रसंग में अन्यथा अपेक्षित न हो तो—

1. विद्युत रेल पथ और निर्माण कार्य :- का अभिप्राय कर्षण संस्थापन (ट्रैक्शन इंस्टालेशन) से है, जिनके अन्तर्गत ऐसे ऊपरी उपस्कर और अन्य संबद्ध निर्माण कार्य भी हैं जिनकी व्यवस्था रेल के विद्युतीकृत सेक्शनों में की गई है।
2. संभरण पोस्ट (फीडिंग पोस्ट) :- का अभिप्राय ऐसी सप्लाय नियंत्रण पोस्ट (सप्लाय कंट्रोल पोस्ट) से है, जहाँ ग्रिड उप स्टेशन से आने वाली संभरक (फीडर) लाईनें समाप्त होती है।
3. निरावेशित सेक्शन (न्यूट्रल सेक्शन) :- का अभिप्राय है, विद्युत रोधित (इंसुलेटेड) और निष्क्रिय (डेड) ऊपरी उपस्कर का वह छोटा सेक्शन, जो समीपस्थ उप स्टेशनों अथवा संभरण पोस्टों (फीडिंग पोस्ट) द्वारा संभरित (फीड) क्षेत्रों को पृथक् करता है।
4. विद्युत ब्लॉक (पावर ब्लॉक) :- का अभिप्राय लाईन के किसी सेक्शन पर केवल विद्युत गाड़ियों के यातायात को अवरुद्ध करने से है।
5. प्रदाय नियंत्रण पोस्ट (सप्लाय कंट्रोल पोस्ट) :- का अभिप्राय है अवरोध को (इंटरप्टर) पृथक्कारी स्वीचों (आइसोलेटर स्वीचों), दूर नियंत्रण उपस्कर (रिमोट कंट्रोल इक्विपमेंट) और अन्य उपकरणों का समुच्चय, जिनकी व्यवस्था ऊपरी उपस्कर को शक्ति प्रदाय (पावर सप्लाय) नियंत्रण के लिए की जाती है। इसके अन्तर्गत संभरण पोस्ट (फीडिंग पोस्ट), सेक्शनिंग और पैरेलेलिंग पोस्ट और उप सेक्शनिंग पोस्ट है।
6. टावर वैगन :- का अभिप्राय एक ऐसे स्वनोदित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन से है जो ऊपरी उपस्कर के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए प्रयोग किया जाता है।
7. कर्षण शक्ति नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर) :- का अभिप्राय उस सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय कर्षण वितरण प्रणाली पर शक्ति के प्रदाय (पावर सप्लाय) के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है।

स. नि. 17.02 : इस अध्याय पर लागू होने वाली अतिरिक्त परिभाषायें –

1. प्राधिकृत व्यक्ति – का अर्थ है वह व्यक्ति जिसे उसको नियुक्ति से संबंधित कार्यों को संपन्न करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो, और प्राधिकार, उस प्रयोजन के लिए रेल प्रशासन के किसी अधिकृत अधिकारी द्वारा प्रदत्त हो।
2. विपद क्षेत्र – का अर्थ वह क्षेत्र है जो किसी भी सक्रिय उपस्कर से 2 मीटर के अन्दर हो और जहाँ उपस्कर सक्रिय हो उसके अंदर किसी को भी काम करने की इजाजत नहीं हो।
3. भूयोजन – का अर्थ है, भूमि की संवाहक संहति या उसके साथ सीधे विद्युतीय सम्पर्क में कोई संवाहक केवल ऊपरी उपस्कर के प्रयोजन के लिए भूयोजन में पथ वापसी सर्किट तथा ऊपरी उपस्कर की आलम्बक संरचनायें भी शामिल होंगी यदि ऐसी संरचनायें भूमि या पथ वापसी से संबद्ध हो।

भूयोजन या भूमि से संबद्ध – का अर्थ है भूमि की सामान्य संहति से इस प्रकार से संबद्ध होना कि बिना खतरे के ऊर्जा का हर समय विसर्जन सुनिश्चित किया जा सके।
4. विद्युतित पथ – का अर्थ है ऊपरी उपस्कर से सज्जित पथ।
5. विद्युतीय मार्ग या निर्माण का निरीक्षक – का अर्थ ऊपरी उपस्कर शक्ति, आपूर्ति प्रस्थापन, दूरस्थ नियंत्रण उपस्कर के निर्माण या अनुरक्षण के लिए या इनसे संबंधित अन्य कार्यों के लिए जिम्मेवार कोई फोरमैन या विद्युत चार्ज मैन।
6. अवरोधक – का अर्थ बिना किसी स्वचालित रोक युक्ति का कोई एक पक्षीय तैल परिपथ ब्रेकर।
 - (क) सेतु बन्ध अवरोधक :— का अर्थ एक अवरोधक जो न्यूट्रल सेक्शन में होता है जो सामान्यतः ऊपरी उपस्कर के सेक्टर को फीड करने के लिए एक उप स्टेशन को दूसरे उप सेक्शन द्वारा आपातकाल के दौरान अथवा जब बाद वाला खराब हो जाता है तो इसे समर्थवान बनाने के लिए व्यवस्थित किया जाता है। यह अवरोधक सामान्यतः खुली स्थिति में रहता है।
 - (ख) सेक्शन अवरोधक :— का अर्थ एक प्रकार का अवरोधक होता है जो आपूर्ति की निरंतरता बनाये रखने के लिए एक साथ पार्श्ववर्ती उप सेक्टरों को जोड़ता है। यह अवरोधक सामान्यतः बंद अवस्था में रहता है।
 - (ग) समान्तर अवरोधक :— उस अवरोधक को कहते हैं जो विभिन्न दो रेलपथ के ऊपरी उपस्कर को जोड़ता है। यह अवरोधक सामान्यतः बन्द अवस्था में वोल्टेज ड्रॉप को कम करने के लिए रहता है।
7. आइसोलेटर – इसका अर्थ है ऊपरी उपस्कर के प्रारंभिक सेक्शनों को जोड़ने या अलग करने के लिए प्रयोग किया जाने वाला स्वीच।
8. लाईन मैन – इसका अर्थ है ऊपरी लाईनों तथा उनसे सम्बन्धित स्वीचों पर कार्य करने तथा उनके निरीक्षण के लिए प्राधिकृत व्यक्ति।
9. सक्रिय उपस्कर – इसका अर्थ है कोई भी विद्युतीय उपस्कर जो विद्युतीय रूप से सक्रिय है। विद्युतीय उपस्कर को तब सक्रिय कहा जाएगा जब उपस्कर और भूयोजन के बीच विभवान्तर हो अथवा जब इसे किसी दूसरे संवाहक के साथ अथवा परिपथ के साथ, जोड़ा जाए जिसमें इस प्रकार का विभवान्तर विद्यमान हो।
10. पेन्टोग्राफ—का अर्थ है बिजली इंजन या मोटर यान की छत पर आसीन और वहाँ से विसंवाहित एक उठने-गिरने वाला युक्ति (साधन) जो ऊपरी उपकरण से विद्युत धारा संग्रह करने के साधन से सज्जित हो।

11. **कार्यानुमति** — का अर्थ एक ऐसे घोषणा फॉर्म से है जो किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षरित हो और विद्युतीय उपकरण पर अथवा उसके निकटस्थ किये जानेवाले कार्य के प्रभारी व्यक्ति को यह बताने के लिए दिया जाता है कि ठीक-ठीक कौन सा उपकरण निष्क्रिय है और भूयोजित कर दिया गया है तथा उस पर या उसके निकटस्थ पर कार्य करना सुरक्षित है।
12. **यातायात अवरोध** — का अर्थ है सभी यातायात के संचालन के विरुद्ध किसी पथ को ब्लॉक करना।
13. **ऊपरी उपस्कर** — का अर्थ है रेल पथ के ऊपर विद्युत संचालक और साथ में सहकारी फिटिंग, इन्सुलेटर तथा अन्य उपांग जिसके सहारे वे अवलम्बित और ठीक स्थिति में निबद्ध रहते हैं।
14. **निष्क्रिय (डेड) उपस्कर** — का अर्थ वह विद्युत उपस्कर है जो विद्युतीय रूप से सक्रिय नहीं है।
15. (i) **पटरी बन्ध** — का अर्थ है किसी जोड़ अथवा दो पार्श्ववर्ती पटरियों के बीच आर पार विद्युत सम्पर्क।
 (ii) **बन्ध निरंतरता** — का अभिप्राय उस रेलबन्ध से है जो पटरी द्वारा वापसी परिपथ के निरंतरता को बनाये रखने के लिए प्वाइंट्स एवं कॉसिंग पर प्रयोग में लाया जाता है।
 (iii) **बांड क्रॉस** — का अर्थ एक रेल बांड से है जो रेल पथ के दो पटरियों या पार्श्ववर्ती रेल पथ की पटरियों को जोड़ने के काम में लाया जाता है।
 (iv) **बांड इंपिडेन्स** — का अभिप्राय एक दोहरी लाईन रेल परिपथ पर सिगनल एवं दूरसंचार विभाग द्वारा एक बांड लगाया जाता है जो कर्षण की वापसी प्रवाह को धीमा इंपिडेन्स रास्ता देता है तथा ट्रैक सर्किट प्रवाह को संबंधित उच्च इंपिडेन्स देता है।
 (v) **बांड जोड़** — का अर्थ उस विद्युत संयोजन से जो साथ वाली लम्बाई के पटरी के बीच पटरी की परिपथ वापसी के लिए जोड़ तैयार करता है।
 (vi) **बांड संरचना** — का अर्थ उस विद्युत संयोजन से है जो रेलपथ पुल या स्टेशन भवन के इस्पात कार्य के बीच, जिसे कर्षण ऊपरी उपस्कर जुड़ा है और रेल परिपथ वापस होता है।

17.03 विद्युत रेल पथ तथा निर्माण कार्य निरीक्षण :— विद्युत रेल पथ और निर्माण कार्यों का निरीक्षण, इस प्रयोजन के लिए नामित अधिकारियों द्वारा विशेष अनुदेशों के अनुसार और उन्हें सौंपे गये कर्तव्यों के अनुरूप, नियमित रूप से किया जाएगा।

स. नि. 17.03 :

- (1) (क) विद्युतीय मार्ग या निर्माण का प्रत्येक निरीक्षक विद्युतीय मार्ग तथा निर्माण एवं उसकी देख-रेख के अंतर्गत अन्य उपकरण के कारगर अनुरक्षण के लिए जिम्मेवार होगा।
 (ख) वह उन सभी दुर्घटनाओं या विद्युतीय मार्ग या निर्माण में दोषों के बारे में, जिनसे वह समझता है कि गाड़ियों के सुरक्षित संचालन या कार्मिकों की सुरक्षा में बाधा की संभावना है, तुरन्त कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना देगा और साथ ही साथ दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए सभी आवश्यक कार्यवाही भी करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक इससे आगे तुरन्त इंजीनियर प्रभारी को यह सूचना दे देगा।
- (2) **औजारों तथा सामग्री की जिम्मेवारी** — विद्युतीय मार्ग या निर्माण का प्रत्येक निरीक्षक अपनी देख रेख के अंतर्गत सभी ब्रेक डाउन उपस्कर, वायरिंग, गाड़ियाँ, टावर वैगन, लॉरियों, ट्रॉलियों आदि के समुचित एवं कारगर अनुरक्षण के लिए जिम्मेवार होगा। वह सुनिश्चित करेगा कि इनके लिए अनुमोदित सूची के

अनुसार पूर्ण मात्रा में भण्डार तथा स्पेयर पुर्जे विद्यमान है। महीने में कम से कम एक बार वह इंजियों, सिगनल बत्तियों, पटाखों, औजारों तथा यंत्रों का निरीक्षण करेगा और सुनिश्चित करेगा कि उक्त उपकरण अपने में पूर्ण और अच्छी स्थिति में है। वह यह भी देखेगा कि कोई दोषपूर्ण या खोई सामग्रियों को बदल दिया गया है या नहीं।

(3) **कार्यकारी दल का सिगनलों तथा उपकरणों का ज्ञान** – प्रत्येक विद्युतीय मार्ग या निर्माण निरीक्षक यह देखेगा कि –

- (i) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक कर्मचारी को हाथ के सिगनलों एवं पटाखा सिगनलों का सही-सही ज्ञान है और
- (ii) उसके कार्य क्षेत्र के अंतर्गत नियुक्त प्रत्येक ऊपरी उपस्कर कार्यदल को प्रशासन के द्वारा अन्य औजारों या यंत्रों के अलावा दो सेट झंडी सिगनल, दो हाथ सिगनल बत्तियाँ और 10 पटाखे दिए गए हैं।

(4) **कर्मचारी की जिम्मेवारी और उपकरण** –

(क) कार्य के समय कर्मचारी उस गैंग के वरिष्ठ सदस्य की देख-रेख में रहेंगे जो किये जा रहे सभी कार्यों के निर्धारित नियमों तथा ऐसे अनुदेशों के अनुसार जो रेल प्रशासन द्वारा विशिष्ट रूप से जारी किए गए हो ठीक – ठीक ढंग से किये जाने के लिए जिम्मेवार होगा। विद्युतीय उपकरण पर या उसके समीप कार्य कर रहे अशिक्षित कर्मचारी के मामले में उनकी सुरक्षा को प्रभावित करने वाली कार्य की परिस्थितियाँ, और विद्युतीय उपकरण की सुरक्षा प्रभारी द्वारा उन्हें भली भाँति समझाई जाएगी।

(ख) प्रत्येक सदस्य अपने कार्य से सम्बन्धित सुरक्षा के लिए पूर्व सतर्कता से तथा उनके अनुपालन से पूर्ण परिचित होगा।

(5) **पेन्टोग्राफ की निगरानी के लिए गश्ती कर्मचारी :-**

(क) सभी ऊपरी उपस्कर लाईन कर्मचारी, जब वे गश्ती पर हो, गुजरने वाले बिजली चल स्टॉक के पेन्टोग्राफों पर निगरानी रखेंगे और यदि कोई दोष नजर आता है, तो वे इसकी रिपोर्ट कर्षण शक्ति नियंत्रक को यथा शीघ्र आपात टेलीफोन सर्किट द्वारा या यदि आपात टेलीफोन सर्किट नहीं हो, तो किसी अन्य टेलीफोन द्वारा बिजली चल स्टॉक का नम्बर, दोष की स्थिति और समय, जब उसे नोट किया का विवरण देते हुए, देगा।

(ख) कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषपूर्ण पेन्टोग्राफ की सूचना कर्षण लोको नियंत्रक को देगा जो बिजली और चल स्टॉक को दोषपूर्ण पेन्टोग्राफ के परीक्षण के लिए यथा संभव शीघ्र रोक देने की व्यवस्था करेगा।

(6) **रेल कर्मचारी द्वारा असामान्यताओं की सूचना देना –**

(क) किसी रेल कर्मचारी द्वारा ऊपरी उपस्कर या किसी अन्य कर्षण उपस्कर जिसमें बांड भी शामिल हैं, में देखे गए सभी ब्रेक डाउन या दोषों की सूचना तुरंत कर्षण शक्ति नियंत्रक को दी जाएगी। ऐसे मामलों में जब कि उसे सूचना नहीं दी जा सकती हो, तो समीपवर्ती स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) या सहायक विद्युत इंजीनियर (कर्षण वितरण) को सूचित किया जाएगा। अबवाधबन्ध के मामलों में सहायक सिगनल एवं दूर संचार अभियंता को सूचना दी जाएगी। स्टेशन मास्टर या केबिन स्टेशन मास्टर जिसे ब्रेक डाउन या दोषों की सूचना दी जाएगी, तुरंत कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा। संचार की विफलता के मामलों में यातायात के संचालन में वह अपने स्वविवेक का उपयोग करेगा और सबसे समीपवर्ती कर्षण कर्मचारी को सूचना देगा।

(ख) जब ऊपरी उपस्कर पर ऐसे दोषों का पता चलता है जिनसे विद्युत इंजनों, विद्युत मल्टीपुल यूनिट के पेन्टोग्राफ को क्षति होने की संभावना है, तो इसकी सूचना पाने वाला रेल कर्मचारी कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना देगा जो आगे खण्ड नियंत्रक को, प्रचालन नियमों के अनुसार स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलटों को आवश्यक सतर्कता आदेश जारी करने की व्यवस्था करने को कहेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक भी संबंधित कर्षण वितरण पर्यवेक्षक को सहायक नियम 17.04 (1) के अनुसार पेन्टोग्राफ लोअर बोर्ड के प्रदर्शन की व्यवस्था करने के लिए सूचित करेगा।

कर्षण शक्ति नियंत्रक सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को दोष की सूचना देने के अतिरिक्त संबंधित रेल कर्मचारी, विद्युत इंजन/विद्युत मल्टीपुल यूनिट के पेन्टोग्राफ को क्षति से बचाने के लिए लाईन सुरक्षित करने की चेष्टा करेगा।

(ग) ऊपरी (उपस्कर) लाईन के टूट जाने के मामले में इसका पता लगाने वाला रेल कर्मचारी यह सुनिश्चित करेगा कि जब तक कोई प्राधिकृत व्यक्ति घटना स्थल पर पहुँच न जाए कोई व्यक्ति लाइन के सम्पर्क में न आने पावे। प्रभावित लाईन को डेड और अर्थ करने की अविलम्ब कार्यवाही प्राधिकृत व्यक्ति करेंगे।

(7) (i) लोको पायलटों का ऊपरी उपस्कर पर निगरानी रखना –

(क) विद्युतीकृत खण्डों में काम करने वाले सभी लोको पायलट (डीजल तथा विद्युत) जहाँ तक संभव हो तथा जिससे उनकी प्राथमिक ड्यूटी में किसी प्रकार हस्तक्षेप न हो, ऊपरी उपस्कर पर निगरानी रखेंगे।

(ख) जब ऊपरी उपस्कर में ड्रॉपर्स या क्रेटरनरी से सम्पर्क तार के टूट जाने जैसा हल्का दोष पाया जाता है तो बिजली इंजन/ विद्युत मल्टीपुल यूनिट के लिए व्यावहारिक होगा कि वह दोषपूर्ण सेक्शन में (कोस्टिंग) फिसलते हुए जाए, परन्तु अगले स्टेशन पर, यदि आवश्यक हो तो वगैर क्रम के ठहराव देकर स्टेशन मास्टर के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक को दोष की सूचना देंगे।

(ग) जब ऊपरी उपस्कर के दोष से किसी बिजली इंजन या मोटर यान के पेन्टोग्राफ के अवाध संचालन के प्रभावित होने की संभावना हो या यह क्षतिकारक हो तो विद्युत लोको पायलट/ मोटर मैन अपने इंजन/यूनिट के सर्किट के सर्किट ब्रेकर को ट्रिप कर देगा और तुरंत पेन्टोग्राफ को गिरा देगा। दोषपूर्ण सेक्शन को पार कर जाने के बाद वह नजदीकी आपात सर्किट तक कर्षण का स्पर्श बनाये रख सकता है और असामान्यता का पूर्ण विवरण देते हुए कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना देने की कोशिश करेगा।

(घ) यदि आवश्यक हो तो कहीं आपात ठहराव भी दिया जाएगा।

(ङ) ऊपरी उपस्कर में बड़ा ब्रेक डाउन हो जाने के मामले में जिससे गाड़ियों को रोकना अपेक्षित हो, ऐसे ब्रेक डाउन का पता पाने वाला लोको पायलट ब्रेक डाउन का विवरण देते हुए नजदीकी आपात टेलीफोन सर्किट के माध्यम से कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना देगा और यदि परिपथ उपलब्ध न हो तो नजदीकी स्टेशन मास्टर के माध्यम से या किसी अन्य टेलीफोन परिपथ से सूचना देगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक, ऐसी सूचना पाने पर सेक्शन नियंत्रक को समुचित अनुदेश देगा और यदि आवश्यक हो तो प्रभावित खण्ड में गाड़ियों का संचालन बंद करने की भी राय देगा।

7 (ii) जब शिरोपरी उपस्कर का कोई सेक्शन दोषपूर्ण पाया जाय तो बिजलीकृत खंड में नियंत्रकों, स्टेशन मास्टरों और गाड़ी दस्ते द्वारा विशेष पूर्व सावधानियाँ:-

1. विद्युतीकृत खण्डों में, शिरोपरी उपस्कर दोषपूर्ण होने पर, कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषपूर्ण खण्ड का तुरंत पता लगायेगा और उसे अलग कर देगा। दोहरी और बहुलाईन खण्डों में भी उसी मार्ग दूरी पर

पार्श्ववर्ती रेलपथ पर का दोषहीन सेक्शन भी दोषपूर्ण सेक्शन के ही तरह, अलग कर दिया जाएगा। उसके पश्चात् कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषपूर्ण पाये गए सेक्शन और दोषहीन सेक्शन के खण्ड नियंत्रक को उन्हें अस्थायी रूप से अलग कर दिये जाने की सूचना देगा।

2. कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना प्राप्त होने पर सेक्शन नियंत्रक तुरंत निम्नलिखित के अनुसार कार्रवाई करेगा :—

(क) दोषपूर्ण सेक्शन (खण्ड) — सेक्शन नियंत्रक प्राइवेट नम्बर का आदान — प्रदान करके प्रभावित सेक्शन में गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा कि वे दोषपूर्ण सेक्शन को ऐसा समझे जैसे कि वह आपात पावर ब्लॉक के अन्तर्गत हो और तदनुसार कार्रवाई करें।

(ख) अस्थायी तौर पर अलग किया हुआ दोषहीन खण्ड—सेक्शन नियंत्रक यह जाँच करेगा कि शिरोपरी उपस्कर में दोष आने से पहले दोषपूर्ण सेक्शन के ब्लॉक सेक्शनों में से किसी के अन्दर कोई गाड़ी चली गई थी या नहीं। यदि नहीं, तो वह कर्षण शक्ति नियंत्रक को अस्थायी तौर पर अलग किए गए दोषहीन सेक्शन को पुनः शक्तियुक्त करने के लिए सूचित करेगा। शिरोपरी उपस्कर में दोष उत्पन्न होने से पहले दोषपूर्ण सेक्शन में ब्लॉक सेक्शन के अन्दर कोई गाड़ी चली गई है तो सेक्शन नियंत्रक दोषपूर्ण सेक्शन में गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों को तुरंत सूचना देगा और उन सेक्शनों में भी जिसके अंदर दोषहीन शिरोपरी उपस्कर को अस्थायी तौर पर अलग कर दिया गया है, प्राइवेट नम्बर का आदान—प्रदान करके सूचना देगा कि वे उस समय तक संबंधित ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को प्रवेश की अनुमति नहीं देंगे जबतक पहली गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट दोनों को निम्नलिखित प्रकार के सतर्कता आदेश नहीं जारी कर दिए जाते हैं :—

(i) अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए, विशेष सतर्कता रखते हुए उस गति से आगे बढ़ें जो 10 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो।

(ii) तेज नजर रखें और किसी बाधा के, जो पार्श्ववर्ती लाइन/लाईनों से किसी अतिलंघन (इनफ्रिंजमेंट) के कारण आ सकती है, आते ही रुक जाने के लिए तैयार रहे। यह देखने के लिए भी तेज नजर रखें कि शिरोपरी उपस्कर पर कोई असामान्यता जैसे — तार का लटकना, कैंटीलीवर अवयवों का टूटना और लटकना आदि तो नहीं है।

(iii) अगले स्टेशन पर पहुँचते ही सूचना दें कि जिस खण्ड से होकर आए है वह गाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित है या नहीं।

- 2.1 केवल इन कार्रवाईयों के बाद खण्ड नियंत्रक, कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा कि आवश्यक सतर्कतायें बरती गई हैं।

3. खण्ड नियंत्रक से सूचना पाकर, कि गाड़ियों की सुरक्षा के लिए आवश्यक पूर्व सतर्कतायें बरती गई हैं, कर्षण शक्ति नियंत्रक अस्थायी रूप से अलग किए गए दोषहीन सेक्शनों को फ्रीड संग्रहित (रेस्टोर) करेगा।

4. प्रभावित सेक्शन में सतर्कता आदेश सहित पहली गाड़ी भेजने के बाद उसके बाद की गाड़ी सेक्शन नियंत्रक की अनुमति लिए बिना प्रवेश करने नहीं दी जाएगी। गति प्रतिबंधों को हटाने की कार्यवाही ऊपर संदर्भ के अनुसार लोको पायलट और गार्ड से रिपोर्ट प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर के साथ परामर्श करके खण्ड नियंत्रक द्वारा की जाएगी। खण्ड नियंत्रक, तब कर्षण शक्ति नियंत्रक को गाड़ी

के लोको पायलट एवं गार्ड के रिपोर्ट को सूचित करेगा कि शिरोपरी उपस्कर में कोई अतिलंघन और/ या असामान्यता तो नहीं है। गति प्रतिबंध हटाने के संबंध में जब तक निर्णय नहीं ले लिया जाता, प्रभावित सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ियों को उपर्युक्त पैरा में बताये अनुसार गति प्रतिबंधों और अन्य सतर्कताओं का साफ साफ उल्लेख करते हुए सतर्कता आदेश जारी किए जाते रहेंगे।

5. यदि प्रभावित सेक्शन में कोई गाड़ी प्रवेश कर चुकी है और शिरोपरी उपस्कर में टेंशन नहीं होने के कारण 5 मिनट से अधिक समय से खड़ी है, शक्ति आपूर्ति चालू हो जाने पर लोको पायलट 10 कि.मी.प्र.घं. की अधिकतम चाल से अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए अत्यन्त सावधानी के साथ ताकि कोई बाधा आने पर तुरंत रुक सके, स्टेशन की तरफ आगे बढ़ेगा। लोको पायलट और गार्ड दोनों ही पार्श्ववर्ती लाईन/लाईनों पर यह देखने के लिए तेज नजर रखेंगे कि शिरोपरी उपस्कर में तार लटकने, कैंपटी लीवर अवयवों के टूटने या लटकने आदि जैसे असामान्यताएं तो नहीं हैं और अगले स्टेशन पर रिपोर्ट देंगे कि ठहराव के बाद सेक्शन के जिस हिस्से पर गाड़ी चली है वह गाड़ियों के आवागमन के लिए सुरक्षित है या नहीं।

यदि पास में कोई आपात संचार सॉकेट उपलब्ध हो जहाँ कि बीच सेक्शन में गाड़ी खड़ी थी तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट कर्षण शक्ति नियंत्रक से सम्पर्क करेगा और आदेश प्राप्त करेगा।

6. जब बिद्युतीकृत सेक्शन में कोई गाड़ी रुक जाए और रुकने का कारण तुरंत स्पष्ट न हो तो लोको पायलट और गार्ड सामान्य नियम 6.03 के अंतर्गत नियमों के अनुसार गाड़ी की रक्षा करने के लिए तुरंत कार्यवाही करेंगे।

(8) बिजली उपस्कर तक पहुँच –

- (क) कर्षण शक्ति नियंत्रक की पूर्वानुमति के बिना किसी भी प्राधिकृत व्यक्ति को किसी आइसोलेटर या अन्य यंत्र के जो बिजली उपस्कर का अंग हो या उसके संबंध में प्रयोग किया जाता हो, पास पहुँचने या उसे संचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ख) कर्षण शक्ति नियंत्रक की पूर्वानुमति के बिना मुख्य चालू लाईन या लूप लाईन/लाईनों के फीड को प्रभावित करने वाला स्वीच न तो बन्द किया जाएगा और न खोला जाएगा। इस नियम का एक अपवाद यह है कि आपात की स्थिति में प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा ये स्वीच खोले जा सकते हैं। सेक्शन या पृथक्कारी स्वीचों के संचालन की रिपोर्ट हर मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक के पास दी जाएगी।
- (ग) सभी बाहरी स्वीचों की चाभियाँ सामने शीशा लगे हुए बक्से में ताला बंद कर स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या अन्य किसी व्यक्ति की देख-रेख में जो स्वीचों के आसपास ही उपलब्ध हो सके, रखी जाएगी। चाभियाँ किसी प्राधिकृत व्यक्ति के माँग प्रस्तुत करने पर दी जाएगी और प्राप्ति के लिए उसका हस्ताक्षर इसी प्रयोजन के लिए रखी गई पुस्तिका में करा लिया जाएगा।
- (घ) चालू उपस्कर वाले चैम्बर या बाड़े (इन्क्लोजर्स) सामान्य रूप से बन्द रहेंगे जिनमें ताला बन्द रहेगा और चाभियाँ किसी प्राधिकृत व्यक्ति के देख-रेख में रहेगी। एक डुप्लीकेट चाभी सामने स्थायी शीशा लगे बक्से में मण्डल बिजली अभियंता (कर्षण) वितरण द्वारा अधिसूचित स्थान पर रखा रहेगा। आपात स्थिति के समय बक्से के शीशे को तोड़कर कोई प्राधिकृत व्यक्ति चाभी निकाल सकता है। चाभी के ऐसे हरेक उपयोग का रिकार्ड रखा जाएगा।

चाभी बोर्ड के शीशे को तोड़ देने की स्थिति में चाभी या चाभियाँ उस समय तक सहायक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर की देख-रेख में रखी रहेंगी जब तक शीशा फिर से नहीं लगा दिया जाता। कर्षण शक्ति नियंत्रक इसका रिकार्ड रखेगा कि चाभियाँ कहाँ रखी गई हैं ताकि आपात स्थिति में वह कार्यदल को निर्देश दे सकें।

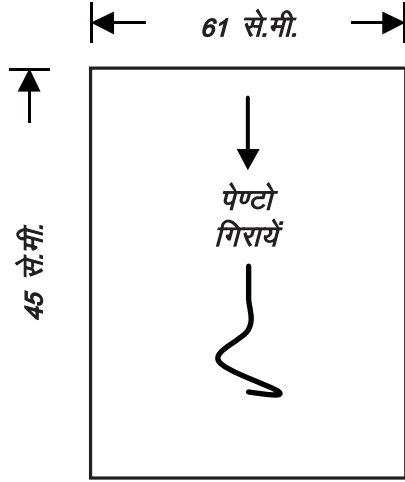
जब डुप्लीकेट चाभी को प्राप्त करने के लिए शीशे को तोड़ा जाय तो संबंधित कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) को शीशा लगाने के लिए तुरंत सूचना दी जाएगी। शीशा बदल कर लगाने वाला व्यक्ति उस प्राधिकृत व्यक्ति का हस्ताक्षर प्राप्त करेगा जो पुनः स्थापना की तारीख लिखेगा।

- (ड) बिजली उपस्कर वाले चैम्बर या बाड़े में जो सामान्य दशाओं में सक्रिय रहता है काम करने वाला व्यक्ति उस चैम्बर या बाड़े की चाभी अपने पास रख लेगा। ये चाभियाँ उस व्यक्ति को चैम्बर या बाड़े में ताला बन्द होने के तुरंत बाद ही वापस की जाएगी जिसके पास ये सामान्य रूप से रहती है।
 - (घ) कार्यानुमति तब तक रद्द नहीं की जाएगी जब तक चाभियाँ बक्से में वापस नहीं रख दी जाती या उस व्यक्ति को नहीं दे दी जाती जिसकी देख रेख में अक्सर रखा जाता है।
 - (छ) आपात स्थिति में कर्षण नियंत्रक के विशेष निर्देशानुसार कोई स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर ऐसे स्वीचों को संचालित कर सकता है। प्रत्येक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर उसके स्टेशन पर या उसके केबिन के पास ऊपरी उपस्कर को शक्ति की आपूर्ति के नियंत्रण के लिए व्यवस्थित पृथक्कारी स्वीचों की स्थिति की पूर्ण जानकारी रहेगी और आपात स्थिति में उन्हें खोलने और बंद करने के सही तरीके की जानकारी होनी चाहिए।
 - (ज) ऊपरी उपस्कर में असामान्यता की कोई रिपोर्ट होने पर और यदि कर्षण वितरण कर्मचारी की राय में किसी सेक्शन का पृथक्करण आवश्यक समझा जाय तो वह कर्षण शक्ति नियंत्रक के साथ अपेक्षित सेक्शन के पृथक्करण की व्यवस्था करेगा। यदि स्थानीय संचालन द्वारा ऐसा पृथक्करण संभव होगा तो वह स्वयं संचालन करेगा और कर्षण शक्ति नियंत्रक को इसकी सूचना देगा।
 - (झ) यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक पृथक्कारी स्वीच को खुला या बंद रखना चाहता हो तो वह सहायक कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) या स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर या किसी प्राधिकृत व्यक्ति को अपेक्षित स्वीच संचालित करने को कहेगा। आदेश पालन करने के बाद वह व्यक्ति स्वीच को “खुला या बन्द” स्थिति में, जैसा भी मामला हो, ताला बन्द कर देगा और कार्यवाही की सूचना कर्षण शक्ति नियंत्रक को दे देगा। इस प्रकार के प्रत्येक परिचालन का रिकार्ड सम्बन्धित व्यक्ति ही रखेगा।
- (9) विद्युतीय मार्ग तथा निमार्ण का निरीक्षण ए.सी. कर्षण मैनुअल तथा समय-समय पर रेल प्रशासन द्वारा जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।
- (10) कर्षण वितरण कार्यदल की सुरक्षा :-
- (क) ऊपरी उपस्कर पर कोई भी कार्य, जिससे लाईन में बाधा पड़ने की संभावना है, तब तक आरंभ नहीं किया जाएगा जब तक —
 - (i) आवश्यक कार्यानुमति नहीं प्राप्त हो गई हो, और
 - (ii) या तो आवश्यक यातायात अवरोध (ब्लॉक) प्राप्त नहीं हो गया हो या सामान्य नियम 15.09 के अन्तर्गत आवश्यक सिगनल नहीं प्रदर्शित किये गए हों।

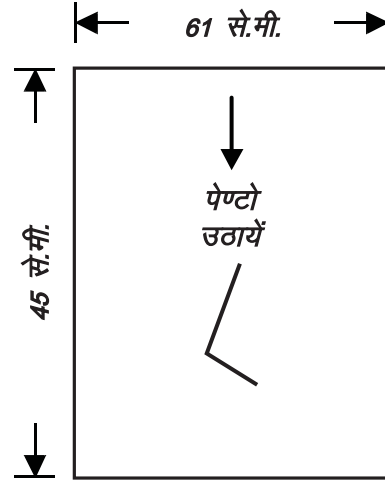
- (ख) ऊपरी उपस्कर पर काम शुरू करने से पहले या ऊपरी उपस्कर के ब्रेक डाउन के मामले में जब किसी गाड़ी को सावधानी पूर्वक आगे बढ़ाना आवश्यक हो जाए तो ऐसी अधिसूचना के लिए जिम्मेदार कार्यदल/दलों का प्रभारी व्यक्ति प्रचलित नियमों के अनुसार सतर्कता आदेश जारी कराने की व्यवस्था करेगा।
- (ग) ऊपरी उपस्कर मरम्मत के अधीन होने पर या किसी अन्य बाधा के कारण जब लोको पायलट को यह संकेत देना कि उसे रूकना है या सावधानी पूर्वक आगे बढ़ना है या पेन्टोग्राफ नीचे कर लेना है, आवश्यक हो जाय तो इसकी सूचना सेक्शन नियंत्रक/सहायक स्टेशन मास्टर को कर्षण शक्ति नियंत्रक/विद्युत चार्जमैन/लाईनमैन/फीटर द्वारा परिशिष्ट में दर्शाए गए निर्धारित प्रोफार्मा ई. सी. आर. 3 में उन कर्षण संरचनाओं का जिनके बीच इनका पालन करना है, दी जाएगी और उसके लिए विहित पावती प्राप्त की जायेगी। सूचना प्राप्त होने पर खण्ड नियंत्रक/ए.एस.एम. नियमानुसार तुरंत कार्रवाई करेगा। मरम्मत का कार्य पूरा होने के बाद कर्षण शक्ति नियंत्रक/बिजली चार्जमैन/लाईनमैन/फीटर, खण्ड नियंत्रक/ए.एस.एम. को दी गई नोटिस को विहित प्रोफार्मा की अपेक्षित पन्नी जारी कर रद्द करेगा।
- (11) (क) स्वीचों के संचालन, कार्यानुमति का जारी करना और अन्य महत्वपूर्ण संवाद से सम्बन्धित सभी सूचनाओं को प्रेषक और प्राप्तकर्ता दोनों द्वारा भेजने और प्राप्त करने का समय देकर एक रजिस्टर में अभिलिखित किया जायेगा।
- (ख) स्वीचों के संचालन और कार्यानुमति के जारी करने की पुष्टि प्राइवेट नम्बर के द्वारा की जाएगी।
- (ग) प्राइवेट नम्बर के साथ-साथ सभी सूचना, विशेष रूप से इसी प्रयोजन के लिए रखी गयी पुस्तिकाओं से जारी की जाएगी और उन्हीं में प्राप्त की जायेगी।
- (घ) वह व्यक्ति जो शक्ति अवरोध (ब्लॉक) की माँग करता और उसे प्राप्त करता है शक्ति की आपूर्ति के पूर्वस्थिति में आने से पहले उसी व्यक्ति के द्वारा इसे रद्द करना चाहिए। प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करने वाले व्यक्ति टेलीफोन पर एक दूसरे के नाम से परिचित हो जाने चाहिए।
- (12) बिजली उपस्कर पर कार्य –
- (क) कार्य आरंभ करने से पहले और पूरे समय के लिए जब तक बिजली उपस्कर में से किसी भाग या उससे संलग्न अंश पर काम किया जाता हो तो बिजली उपस्कर के उस भाग को, इसमें नीचे लिखे खण्ड (ख) और (ग) को छोड़कर निष्क्रिय बना दिया जाएगा और भूयोजित कर दिया जायेगा। कार्य करने वाले प्रत्येक दल को अलग भूयोजनों द्वारा सुरक्षित किया जाएगा। जब ऊपरी उपस्कर को या संप्रेषण लाईनों को भूयोजित करना आवश्यक हो तो कम से कम दो भूयोजन काम में लगाये जाएंगे जिनमें से एक-एक कार्य करने वाले दल के प्रत्येक पार्श्व में रहेंगे।
- (ख) आभ्यन्तर उच्च वोल्टता वाले बिजली उपस्कर को छोड़कर ऐसे बिजली उपस्कर पर जो सक्रिय हैं या निष्क्रिय हैं और भूयोजित नहीं किया गया है, प्राधिकृत कर्मचारी काम कर सकते हैं पर शर्त यह है कि ऐसे कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए पूर्ण पूर्व सतर्कता हो, प्राधिकरण और पूर्व सतर्कताएँ रेल प्रशासन द्वारा विहित की जायेंगी।
- (ग) ऐसे आभ्यन्तर उच्च वोल्टता वाले बिजली उपस्कर पर जो भूयोजित नहीं हैं परन्तु विद्युत ऊर्जा की मुख्य आपूर्ति से इस तरीके से पृथक् किया हुआ है कि इस पर कार्य करना सुरक्षित है, प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा कार्य किया जा सकता है। इन शर्तों को समाहित करने वाली पूर्व सतर्कताएँ रेल प्रशासन विहित करेगा।

- (घ) अवरोधकों या पृथक्कारी स्विचों पर, जिन्हें अनुरक्षण के लिए बिजली उपस्कर को पृथक् करने के प्रयोजन से खोला गया हो, खतरे की नोटिस रिमोट कण्ट्रोल सेन्टर में तत्संबद्ध स्विचों पर सुस्पष्ट स्थिति में प्रदर्शित की जायेंगी और यदि संचालन स्थानीय तौर पर हाथ से किया गया हो तो खतरे के बोर्ड उसके अतिरिक्त अवरोधक पर या स्विच के परिचालन हत्थे पर या पृथक्कारी के बाड़े पर और नियंत्रण उपकरण पर भी प्रदर्शित किये जायेंगे।
- (ङ) किसी सक्रिय या भूयोजित नहीं किए हुए इनडोर आभ्यन्तर या बाहरी 400 वोल्ट से अधिक के उपस्कर पर काम करने की अनुमति नहीं है। पृथक्करण परीक्षा लेने का प्रयोजन ही ऐसा अवसर है जब अनुरक्षण कर्मचारी भूयोजित नहीं किए हुए उपस्कर पर उस दशा में काम कर सकते हैं जब कि यह पृथक् कर दिया गया हो। परीक्षण पूरा होने पर कोई कार्य आरंभ करने से पहले उपस्कर भूयोजित कर दिया जाएगा।
- (च) इन्सुलेटेड ओभर लैप स्पैन या सेक्शन विसंवाहकों पर तब तक कार्य आरंभ नहीं किया जाएगा जब तक दोनों तरफ ऊपरी उपस्कर के संबद्ध सेक्शन निष्क्रिय नहीं कर दिए जाते और उन्हें भूयोजित नहीं कर दिया जाता। सेक्शनिंग प्वाइंट के मामले में आइसोलेटिंग स्वीच, ब्रिजिंग या सेक्शनिंग इन्टरप्टर जो ओभर लैप स्पैन को ब्रिज करता है, बंद कर दिया जाएगा।
- (छ) ऊपरी उपस्कर के खतरा – क्षेत्र में कार्य :— ऊपरी उपस्कर के किसी ऐसे सेक्शन में जो सामान्य रूप से सक्रिय है या उससे संलग्न या ऐसे उपस्कर के आलम्ब के किसी मार्ग पर जो ऊपरी उपस्कर के सक्रिय भागों में 2 मीटर (6 फीट 7 इंच) से कम दूरी पर स्थित है, काम आरंभ करने से पहले इन्हें निष्क्रिय बना कर भूयोजित कर दिया जाएगा। काम करने वाले दल के दोनों पार्श्व में कम से कम दो भूयोजनों की व्यवस्था की जाएगी।
- (13) सेवा भवन (सर्विस बिल्डिंग) और सक्रिय उपस्कर के इर्द-गिर्द संरचनाओं पर कार्य करना :—
- (क) जब सेवा भवनों और ऊपरी उपस्कर के समीप संरचनाओं पर कार्य करना अपेक्षित हो तो रेल कर्मचारी विशेष ध्यान यह सुनिश्चित करने के लिए देगा कि औजार माप लेने वाले फीते, सामग्रियाँ आदि इस स्थिति में नहीं रखे गये हैं, जहाँ से उनके गिरने या बिजली उपस्कर से संपर्कित होने की संभावना है।
- (ख) जहाँ भी ऐसा कार्य उन दशाओं में करना है जिनमें कार्य करने वालों या अन्य व्यक्तियों को खतरा है वहाँ प्राधिकृत ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों के उपस्थित रहने की व्यवस्था की जाएगी जो संबंधित व्यक्ति की सुरक्षा के लिए यथा आवश्यक पूर्व सतर्कताएँ बरतेंगे।
- (14) सक्रिय ऊपरी उपस्कर को सहारा देने वाले संरचनाओं पर काम करना :—
- (क) ऊपरी उपस्कर कर्मचारियों को छोड़कर अन्य कोई व्यक्ति किसी ऐसी संरचना पर जो ऊपरी उपस्कर का आलम्ब है, बिना कार्यानुमति कार्ड प्राप्त किए हुए न तो चढ़ेगा और न काम करेगा। मंडल बिजली इंजीनियर की लिखित अनुमति के बिना किसी संरचना पर कार्य आरंभ नहीं किया जाएगा और न ही कोई वस्तु चिपकाई जाएगी। (देखें सा.नि. 17.04)
- (ख) ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय बना देने के बाद किसी संरचना के खतरा क्षेत्र में जब कार्य आरंभ करना हो तो ऊपरी उपस्कर का परीक्षण और इसे भूयोजित करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को छोड़कर कोई अन्य कर्मचारी संरचना पर चढ़ने की चेष्टा नहीं करेगा जब तक वह व्यक्तिगत रूप से कार्य करने वाले दल के प्रभारी व्यक्ति से संरचना पर चढ़ने का निश्चित आदेश नहीं प्राप्त कर लेता है तथा इन आदेशों के अतिरिक्त कोई सूचना या सिगनल इस संबंध में अनुमत्य नहीं है।

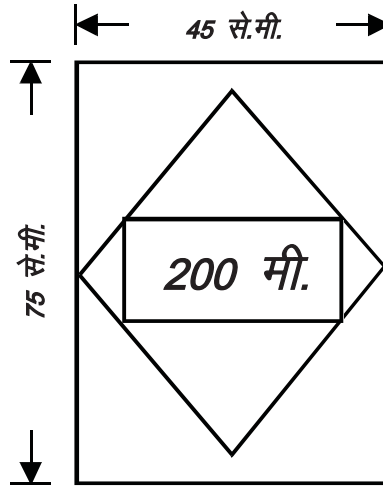
- (ग) दल के प्रभारी व्यक्ति के यहाँ से एक अन्य व्यक्ति द्वारा काम करने वाले व्यक्ति को आदेश दिए जायें। ऐसा व्यक्ति दल के प्रभारी व्यक्ति द्वारा संवाद वाहक के रूप में व्यक्तिगत रूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा और लाईन मैन से निम्न पद का व्यक्ति नहीं होगा।
- (घ) खण्ड (ग) में कार्य करने वाले व्यक्तियों को आदेश पहुँचाने के लिए प्रतिनियुक्त सभी व्यक्तियों को कार्य करने वालों से पहले ही परिचित करा दिया जाएगा और कार्य करने वालों को सूचित कर दिया जाएगा की संरचनाओं पर चढ़ने संबंधी आदेश उन प्रतिनियुक्त व्यक्तियों के सिवाय अन्य व्यक्तियों द्वारा दिए जाने पर किसी दशा में स्वीकृत नहीं किए जाएंगे।
- (ङ) प्रभारी व्यक्ति या खण्ड (ग) के अंतर्गत प्रतिनियुक्त व्यक्ति संरचना पर चढ़ने के लिए अपने आदमियों को आदेश देने से पहले यह बतलायेगा कि ऊपरी उपस्कर का कौन सा सेक्शन निष्क्रिय है और कौन सा सेक्शन सक्रिय है और संरचनाओं का कौन सा भाग कार्य करने के लिए सुरक्षित है। प्रभारी व्यक्ति या खण्ड (ग) के अंतर्गत प्रतिनियुक्त व्यक्ति स्वयं इस बात से संतुष्ट हो लेगा कि उन सभी काम करने वालों ने, जिनको उसने संरचना पर चढ़ने का आदेश दिया है, उसके विवरण को साफ – साफ समझ लिया है।
- (च) बहु मार्गों पर एक छोर से दूसरे छोर तक फैली संरचनाओं पर जहाँ ऊपरी उपस्कर के एक या अनेक सेक्शनों के समीप काम चल रहा हो, प्रभारी व्यक्ति लाईन या लाईनों को काम पूरा हो जाने पर सक्रिय बनाने से पहले यह सुनिश्चित कर लेगा कि लाईन या लाईनों के समीप खतरा क्षेत्र से सभी आदमी और सामग्रियाँ हटा ली गई हैं।
- (छ) जहाँ दो या अधिक मार्गों का ऊपरी उपस्कर एक ही संरचना पर आलंबित हो और एक मार्ग के ऊपरी उपस्कर पर कार्य कराना है जब कि पार्श्ववर्ती मार्ग का ऊपरी उपस्कर सक्रिय है तो कर्मचारी काम पूरा करने के लिए ऊपरी उपस्कर तक बूम के सहारे पहुँच पाने के निमित्त सक्रिय ऊपरी उपस्कर पर न काम करेगा और न चढ़ेगा। जहाँ आवश्यक होगा, सीढ़ियाँ, रेस्सल या ऐसे साधन काम पूरा करने के लिए ऊपरी उपस्कर तक पहुँचने के निमित्त प्रयोग में लाये जायेंगे।
- (15) संरचनाओं की रंगाई – केवल जब कार्यानुमति प्राप्त हो गई हो और ऊपरी उपस्कर ठीक ढंग से भूयोजित कर दिया गया हो तो किसी सक्रिय उपस्कर से 1 मीटर से कम दूरी पर की पथ संरचनाओं के भाग खुरचे, साफ किए और रंगे जा सकते हैं। ऊपरी उपस्कर के संरचनाओं के दूसरे भाग के ऊपरी लाईनों के सक्रिय होने पर साफ किए और रंगे जा सकते हैं जब तक कि उस स्थल पर विशेष परिस्थितियों के कारण यह असुरक्षित या अनुचित सिद्ध न हो जाए और ऐसे मामले में उपस्कर को निष्क्रिय बनाकर भूयोजित करने के बाद ही काम किया जाएगा।
- (16) सिगनल दिखाना –
- (क) जब ऊपरी उपस्कर के मरम्मत के अधीन होने या किसी अन्य बाधा के कारण लोको पायलट को यह सूचित करना आवश्यक हो जाये कि उसे ठहर जाना है या सावधानी पूर्वक सिगनलों तक आगे बढ़ना है जैसा कि सा.नि. 15.09 के अन्तर्गत उल्लिखित है तो इसे कर्षण कर्मचारियों द्वारा कार्यान्वित किया जायेगा।
- सूचक बोर्डों का आकार एवं साइज इसको छोड़कर कि इनको अलग खंभों पर लगाने के बजाय पटरी तल से 2.13 मीटर की ऊँचाई पर ऊपरी उपस्कर कर्षण मस्तुलों पर लगाया जाएगा, स. नि. 15.09 (1) के अनुसार होंगे।
- (ख) जब ऊपरी उपस्कर के दोषपूर्ण हो जाने के कारण, बिजली चल स्टॉक के पेण्टोग्राफ को नीचे करना आवश्यक हो जाय, तो एक अस्थायी पेण्टो लोअर बोर्ड जैसा चित्र-I में है, अवरोध से एक मास्ट आगे ऊपरी उपस्कर मास्ट पर लगा दिया जाएगा। लोको पायलट को यह सूचित करने के लिए कि वह दोषपूर्ण सेक्शन में पहुँच रहा है, एक चेतावनी बोर्ड, जैसा चित्र-III में है, 200 मीटर की दूरी पर मास्ट पर लगा दिया जाएगा। पेण्टो को उठाने की सूचना देने के लिए एक दूसरा बोर्ड, जैसा चित्र-II में है, दोषपूर्ण सेक्शन के बाद मास्ट पर लगा दिया जाएगा।



चित्र-I



चित्र-II



चित्र-III

ये बोर्ड कर्षण मास्ट पर पटरी तल से 2.13 मीटर की ऊँचाई पर लगाये जायेंगे। ये बोर्ड, चाहे स्थायी हो या अस्थायी, रात के समय स्थायी बतियों या हाथ बतियों से प्रकाशित किए जायेंगे।

नीले रंग से रंगे हुए पेण्टो लोअर प्रतीक वाले पीले बोर्ड को लेकर एक व्यक्ति दोषपूर्ण सेक्शन के दो मास्ट आगे लोको पायलट को अपना पेण्टोग्राफ नीचे कर लेने के लिए सूचना देने हेतु तैनात किया जायेगा। लोको पायलटों द्वारा सतर्कता पालन सुनिश्चित करने के लिए दोहरे लाइन सेक्शन पर अवरोध के स्थल से पहले पड़ने वाले स्टेशन पर और इकहरे लाइन सेक्शन के मामले में दोनों तरफ के स्टेशनों पर सभी गाड़ियाँ रोक दी जाएगी और पेण्टो नीचे करने के लिए सतर्कता आदेश जारी किए जाएंगे। वे गाड़ियाँ जो सामान्यतया थू चलती हैं इस प्रयोजन के लिए अनियमित रूप (आउट ऑफ कोर्स) से रोक दी जाएगी।

17.04 बिजली उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति :— यदि विद्युत उपस्कर या उसके किसी अन्य भाग के समीप, सक्षम रेल सेवक से भिन्न किसी अन्य व्यक्ति द्वारा काम किया जाता है तो ऐसा काम केवल तभी और उतनी ही अवधि तक किया जायेगा जब तक कि उस कार्य के प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति ने, विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए प्राधिकृत रेल सेवक से, कार्य करने की अनुमति लिखित और संभवतः हस्ताक्षरित रूप में प्राप्त कर ली है। वह उस अनुमति को, कर्षण शक्ति नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर) की जानकारी में ही जारी करेगा।

स. नि. 17.04 :

1. ऊपरी बिजली उपस्कर के खतरा क्षेत्र में कार्य करना :— कार्य आरंभ करने से पहले और उस सम्पूर्ण समय के लिए जब तक बिजली उपस्कर के किसी भाग पर या उसके इर्द गिर्द काम किया जाता है तो इन नियमों में जैसा कि उपबन्ध किया गया है उसे छोड़कर बिजली उपस्कर को निष्क्रिय बनाकर भूयोजित कर दिया जाएगा। निम्नलिखित पारा 4, 5, 9 तथा 10 के अनुसार कर्षण शक्ति नियंत्रक या किसी अन्य प्राधिकृत व्यक्ति से एक कार्यानुमति प्राप्त की जाएगी। कार्यानुमति प्राप्त हो जाने के बाद और ऊपरी उपस्कर के खतरा क्षेत्र के भीतर कोई कार्य आरंभ करने से पहले प्रत्येक कार्य करने वाले दल के दोनों पार्श्व में कम से कम 2 भूयोजनों की व्यवस्था की जाएगी।
 2. शक्ति अवरोध (पावर ब्लॉक) तथा बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर पर कार्यानुमति की प्रक्रिया :—
 - (क) विद्युतीकृत अंचल के वे सभी विभाग, जो शक्ति अवरोध की अपेक्षा करते हैं या जो कर्षण उपस्कर के खतरा— क्षेत्र में कार्यानुमति की अपेक्षा करते हैं या जिन्हें ऊपरी लाईन और/या अनुसूचित अनुरक्षण के लिए स्थल पर उपस्थित रहने वाले बांडिंग कर्मचारियों की आवश्यकता है, मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) के कार्यालय में प्रत्येक सोमवार के सुबह 10 बजे तक विहित फॉर्म में :—
 - (i) कार्य की प्रकृति और तिथि जब इसे करना है
 - (ii) किसके द्वारा काम किया जाना है
 - (iii) कार्य का स्थान और ब्लॉक की जाने वाली लाईन का सेक्शन
 - (iv) किन गाड़ियों के बीच अवरोध अपेक्षित है और
 - (v) क्या डीजल यातायात के लिए मार्ग उपलब्ध रहेगा, दर्शाते हुए विवरण प्रस्तुत करेंगे।
 - (ख) सभी विभागों की आवश्यकतायें मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) के कार्यालय में समन्वित की जायेंगी और एक समेकित विवरण प्रत्येक बुधवार को 12 बजे तक संबंधित मंडल परिचालन प्रबंधक के पास यातायात और शक्ति अवरोध के साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल करने के लिए अग्रसारित कर दिया जाएगा।
 - (ग) आवश्यक प्रकृति वाले कार्य कर्षण शक्ति नियंत्रक से आपात अवरोध तथा कार्यानुमति प्राप्त होने पर किये जाएंगे।
 - (घ) यातायात अवरोध, शक्ति अवरोध तथा कार्यानुमति को शामिल करते हुए कार्य का एक साप्ताहिक कार्यक्रम मंडल परिचालन प्रबंधक के कार्यालय में तैयार किया जाएगा और शुक्रवार की शाम तक सर्व संबंधित को आगामी सोमवार के आरंभ होने वाले सप्ताह के लिए भेज दिया जाएगा।
- टिप्पणी :— पैरा 3, 4 और 5 में बताई गई प्रक्रिया शक्ति अवरोध प्राप्त करने के लिए अवश्य ही अपनायी जाएगी और साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल कर लिए जाने के बावजूद भी प्रत्येक विहित मामले में कार्यानुमति प्राप्त की जायेगी।

3. विद्युतीकृत सेक्शन में शक्ति अवरोध (पावर ब्लॉक) की व्यवस्था करने की प्रक्रिया :—
- (क) जब शक्ति अवरोध संस्वीकृत कर दिया जाएगा तो कर्षण शक्ति नियंत्रक सेक्शन नियंत्रक को एक शक्ति अवरोध संदेश (विहित फॉर्म में) दोहरी प्रतियों में संदेश वाहक के माध्यम से या टेलीफोन से गुप्त संख्या का आदान-प्रदान करते हुए जारी करेगा। सेक्शन नियंत्रक, स्टेशन मास्टर्स या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर्स से इस बात की पुष्टि करेगा कि सेक्शन बिजली यातायात के लिए नीचे लिखे उप नियम (11) (ख) में उल्लेख के अनुसार अवरुद्ध रहेगा। इसके बाद वह या तो संदेश की एक प्रति विधिवत् पावती स्वीकृत करके, उस पर समय का अवरोध कब तक के लिये दिया जाएगा, उल्लेख करते हुए वापस भेज देगा या कर्षण शक्ति नियंत्रक को प्राईवेट नम्बर द्वारा समर्थित वही सूचना देते हुए टेलीफोन पर संदेश देगा। इसके बाद कर्षण शक्ति नियंत्रक सेक्शन नियंत्रक द्वारा उल्लिखित समय पर संबंधित बिजली उपस्कर के हिस्से को निष्क्रिय बनाने और पृथक करने की व्यवस्था करेगा और उपर्युक्त पैरा (2) तथा (3) में उल्लेख के अनुसार उस पर एक कार्यानुमति जारी करेगा।
- (ख) तथापि, आपात् मामलों में कर्षण शक्ति नियंत्रक पहले पावर का स्विच बन्द कर देगा और उसके बाद सेक्शन नियंत्रक को आरोपित शक्ति अवरोध तथा ऐसा किये जाने के कारणों की सूचना देगा।
- (ग) जब बिजली उपस्कर के अंश पर कार्यानुमति रद्द कर दिया गया हो और कर्षण शक्ति नियंत्रक सामान्य दशाओं को पुनः प्राप्त कर लिया हो तो वह सेक्शन नियंत्रक को जारी की गई शक्ति अवरोध सूचना की दो प्रतियों में भेजी गई सूचना पर या गुप्त संख्या का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन पर रद्द कर देगा।
4. बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर के खतरा क्षेत्र में कार्यानुमति प्राप्त करने का तरीका—प्राधिकृत व्यक्तियों को छोड़कर अन्य के द्वारा कार्य किए जाने के लिए —
- (क) कार्यानुमति कर्षण शक्ति नियंत्रक के यहाँ से किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा ली जाएगी जो नियत बिजली उपस्कर को भूयोजित करेगा और कार्य के प्रभारी व्यक्ति को एक कार्यानुमति कार्ड देकर उसकी दूसरी प्रति पर पावती ले लेगा। प्रत्येक कार्यानुमति कार्ड की दूसरी प्रति जारी करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति के अधिकार में रखी जाएगी।
- (ख) कार्य पूरा हो जाने और बिजली उपस्कर से तथा उसके अगल – बगल से आदमियों के हट जाने तथा सामग्रियों को हटा लिए जाने पर कार्य दल का प्रभारी व्यक्ति उसके कार्यानुमति कार्ड को रद्द कर देगा और प्राधिकृत व्यक्ति जिसने इसे जारी किया था, को वापस कर देगा। इसके बदले में प्राधिकृत व्यक्ति कार्यानुमति को नीचे 3 (ग) में उल्लेख के अनुसार रद्द करेगा।
5. बिजली उपस्कर या ऊपरी उपस्कर के खतरा क्षेत्र में कार्यानुमति प्राप्त करने का तरीका—प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा कार्य के लिए :—
- (क) नीचे उपनियम (9) में यथा उल्लिखित को छोड़कर, कार्यानुमति प्राधिकृत व्यक्ति के द्वारा कर्षण शक्ति नियंत्रक के यहाँ से प्राप्त की जाएगी जो (रिमोट कण्ट्रोल के माध्यम से) इसे स्वयं करेगा या संबंधित उपस्कर के अंश को पृथक करने के लिए आवश्यक स्विच के संचालन का आदेश देगा। जब कर्षण शक्ति नियंत्रक को पुष्टि प्राप्त हो जाय कि स्विचों का संचालन ठीक ढंग से हुआ है, वह गुप्त संख्याओं का आदान – प्रदान करते हुए टेलीफोन संदेश देकर यह स्पष्ट रूप से बताते हुए कि बिजली उपस्कर को निष्क्रिय बना दिया गया है, प्राधिकृत व्यक्ति को सूचित करेगा। इस सूचना में कार्यानुमति का प्रावधान होगा। इस तरीके से कार्यानुमति केवल ऐसे ही प्राधिकृत व्यक्ति को दी जाएगी जो लाईनमैन से नीचे श्रेणी का न हो।

- (ख) कार्यानुमति की प्राप्ति के बाद और कार्य आरंभ होने से पहले निर्धारित बिजली उपस्कर को प्रचलित नियमों के अनुसार भूयोजित किया जाएगा। प्रत्येक कार्यदल की रक्षा अलग – अलग भूयोजन द्वारा की जाएगी।
- (ग) काम पूरा हो जाने के बाद वह व्यक्ति, जिसने कार्यानुमति प्राप्त की थी, यह सुनिश्चित करेगा कि बिजली उपस्कर और उसके अगल-बगल से सभी आदमी हट गये हैं और सामग्रियाँ हटा ली गई हैं। इसके बाद वह भूयोजनों को हटा देगा और कर्षण शक्ति नियंत्रक को लिखित ज्ञापन देकर या प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन संदेश देकर सूचित करेगा कि आदमियों और सामग्रियों को निर्धारित बिजली उपस्कर से हटा लिया गया है और उसे सक्रिय बनाया जा सकता है। इस प्रकार की प्रक्रिया में कार्यानुमति को रद्द करने का प्रावधान शामिल होगा।
6. जब टेलीफोन अन्तर्वाधित हो तो कार्यानुमति स्थानीय रूप से रद्द करना – यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक के साथ टेलीफोन संचार अन्तर्वाधित हो जब कि कार्यानुमति को रद्द करना हो तो वह प्राधिकृत व्यक्ति जिसे कार्यानुमति जारी की गई थी, कार्यानुमति में बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर के अंश को स्थानीय रूप से सामान्य (सक्रिय) दशाओं में लाने को और यदि संभव होगा, शक्ति अवरोध को रद्द करने की व्यवस्था करेगा।
7. बिजली कर्षण या ऊपरी उपस्कर के एक ही अंश पर स्वतंत्र रूप से एक से अधिक दल का कार्य करना – जब कभी एक से अधिक दल द्वारा काम किया जाना हो तो कार्यानुमति केवल कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा ही किसी प्राधिकृत व्यक्ति को दी जाएगी जो इस नियम के अन्तर्गत अकेले कार्यानुमति में निर्धारित बिजली उपस्कर के उस अंश पर सारे कार्य के लिए जिम्मेवार होगा। बिजली उपस्कर के उसी अंश पर कोई अतिरिक्त दल इस प्राधिकृत व्यक्ति की अनुमति से ही काम कर सकते हैं और वह बिजली उपस्कर में एक ही अंश पर काम करने वाले दलों को या दलों की कुल संख्या को सूचना देगा। प्राधिकृत व्यक्ति केवल उसी दशा में कार्यानुमति रद्द कर सकता है जब कि वह संतुष्ट हो जाय कि सभी कार्य करने वाले दलों के सभी आदमियों, सामग्रियों और भूयोजनों को हटा लिया है। टेलीफोन संचार अंतर्वाधित होने की अवस्था में जिम्मेवार व्यक्ति उपर्युक्त (6) में उपबन्ध के अनुसार कार्य करेगा।
8. लॉग पुस्तिका में प्रविष्टियाँ – जारी किए गए प्रत्येक कार्यानुमति की संख्या कर्षण शक्ति नियंत्रक की लॉग पुस्तिका में विवरण और समय के साथ कि उपस्कर कार्य करने के लिए कब निष्क्रिय किया गया और संबंधित प्राधिकृत व्यक्ति के यहाँ से टेलीफोन पर प्राप्त सूचना के अनुसार कार्य पूरा हो जाने पर उसे कब पुनः ऊर्जायुक्त बनाया गया, दर्ज किया जायेगा।
9. लोको शेड के अन्दर कार्य – लोको शेड के अन्दर किए जाने वाले काम के मामले में कार्यानुमति के लिए आवेदन कर्षण फोरमैन या सहायक कर्षण फोरमैन या चार्ज मैन (चल स्टॉक) के पास दिया जाना चाहिए जो निरीक्षण के स्विच को या फीडरों को खोल देने के बाद कार्यानुमति जारी करने की व्यवस्था करेगा।
10. स्थानीय अवरोध –
- (क) सहायक स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, यार्ड मास्टर और अन्य यातायात के संचालन के लिए जिम्मेवार तथा ऐसी साइडिंग में शक्ति अवरोध जो मुख्य चालू लाईनों, लूप लाईनों और यार्डों में प्राप्ति या प्रस्थान लाईन पर गाड़ियों का संचालन प्रभावित नहीं करते, के लिए जिम्मेवार व्यक्ति के साथ स्थानीय व्यवस्था की जा सकती है। फिर भी, कर्षण शक्ति नियंत्रक को उस से अवगत रखा जाएगा कि कब शक्ति अवरोध किया गया और कब रद्द किया गया। स्टेशन मास्टर, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर, यार्ड मास्टर और अन्य व्यक्ति ऐसे शक्ति अवरोध की सूचना नियंत्रक को भी देंगे।
- (ख) स्थानीय अवरोधों की व्यवस्था इस प्रयोजन के निमित्त विहित फॉर्म पर की जायेगी।

11. निष्क्रिय या भूयोजित ऊपरी लाईनों सहित पथ के सेक्शन को पार करने या उसके अन्दर बिजली चल स्टॉक का प्रवेश वर्जित करने के प्रक्रिया –

- (क) बिजली चल स्टॉक को किसी पथ में जिस का ऊपरी उपस्कर निष्क्रिय कर दिया गया है या जिसके लिए कार्यानुमति जारी कर दी गई है प्रवेश करने या उसे पार करने से वर्जित करने के लिए बिजली चल स्टॉक के ऐसे संचालन को शासित करने वाले सिगनल केबिनो में सिगनलों और काँटों के लीवरों को लीवर कॉलर द्वारा सुरक्षित किया जाएगा। यदि काँटा अथवा सिगनल स्थानीय रूप से परिचालित किए जाते हैं तो उनमें तालाबन्द करके स्टेशन मास्टर के पास चाभियाँ रख देनी चाहिए।
- (ख) कर्षण नियंत्रक से शक्ति अवरोध संदेश की प्राप्ति के बाद सेक्शन नियंत्रक सभी संबंधित स्टेशन मास्टरों और केबिन सहायक स्टेशन मास्टरों को उसे दोहरा कर सुना देगा और समय का उल्लेख कर देगा कि कब से अवरोध आरंभ होगा। प्रत्येक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर गुप्त संख्या और प्राप्ति का समय देते हुए संदेश की पावती देगा और इसे अभिलिखित करेगा और उसके बाद उल्लिखित समय से लाईन या लाईनों को बिजली यातायात के लिए अवरुद्ध करेगा और लीवर कॉलरों को बिजली कर्षण के लिए स्टेशन कार्य संचालन नियमावली के परिशिष्ट के अनुसार उचित लीवरों पर रखेगा। जब लीवर फ्रेम या अन्य सिगनल केबिन बिजली द्वारा स्टेशन मास्टर कार्यालय या सिगनल केबिन से नियंत्रित होते हों तो स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर बिजली स्लाइड यंत्रों के स्लाइड या बिजली ट्रांसमीटरों की चाभियों या अन्तर्पाशित चाभी बॉक्सों पर लीवर कॉलर रखेगा। स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि लीवरों पर लीवरमैन द्वारा लीवर कॉलर रख दिए गए हैं।
- (ग) लीवर कॉलर तब तक हटाये नहीं जायेंगे जब तक स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक के यहाँ से शक्ति अवरोध को रद्द करने वाली प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित सूचना नहीं पा जाता, और उसकी पावती नहीं दे देता। सेक्शन नियंत्रक तब तक ऐसी कोई सूचना जारी नहीं करेगा जब तक उसे कर्षण शक्ति नियंत्रक से शक्ति अवरोध रद्द करने की लिखित सूचना या प्राइवेट नम्बर द्वारा समर्थित टेलीफोन सूचना नहीं प्राप्त हो जाती।

टिप्पणी :- इन सहायक नियमों के पैरा 5,10 तथा 11 के अन्तर्गत उल्लिखित सभी मामलों में स्टेशन मास्टर, स्टेशन डायरी में सूचना अवश्य अभिलिखित करेगा।

12. बिजली कर्षण के लिए स्टेशन कार्य संचालन नियमावली –

- (क) अधिक संख्या में संभावित संचालन की दृष्टि से जो संयोगवश शक्ति अवरोध के अधीन किसी निष्क्रिय सेक्शन को ऊर्जायुक्त बना सकते हैं, विभिन्न तरह के सुरक्षात्मक उपाय जिन्हें स्टेशन मास्टर/ केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/ यार्ड मास्टर द्वारा विभिन्न सेक्टरों, उप सेक्टरों या प्रारंभिक सेक्शनों से शक्ति अवरोध मंजूर करते समय उठाए जाने चाहिए, प्रत्येक स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली में सूचीबद्ध किये जायेंगे।
- (ख) प्रत्येक स्टेशन को दिए गये स्टेशन कार्य संचालन नियमों में निम्नलिखित बातें रहेंगी:-
 - (i) सभी स्टेशनों द्वारा सामान्य रूप से पालन किए जाने वाले नियम;
 - (ii) यह प्रदर्शित करने वाला चार्ट कि प्रत्येक सेक्टर, उप सेक्टर या प्रारंभिक सेक्शन पर शक्ति अवरोध मंजूर करने के लिए कौन सी पूर्व सावधानियाँ बरती जानी हैं; और
 - (iii) ऊपर उल्लिखित चार्ट में बताये गए सिगनलों और काँटों की स्थिति सहित सेक्शन बनाने की व्यवस्थाओं के साथ – साथ तार लगाये हुए और बिना तार लगाये हुए पथों की दर्शाती हुई ड्राइंग।

13. बिजली यातायात के सिवाय अन्य संचालन – बिजली इंजनों को छोड़कर अन्य के द्वारा खींची जाने वाली माल या सवारी गाड़ियों को निम्नलिखित शर्तों के अधीन निष्क्रिय सेक्शनों से होकर गुजरने की अनुमति दी जा सकती है –
- (क) शक्ति अवरोध सूचना में खासतौर से यह निषेध नहीं किया गया हो।
 - (ख) वाष्प या डीजल इंजन या ऐसे इंजन द्वारा खींची जाने वाली गाड़ियाँ उस स्टेशन/ सेक्शन के पहले के स्टेशन पर रोक दी जायेगी जहाँ पावर ब्लॉक की अनुमति दी गयी है तथा स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण के द्वारा अपने आप को इस बात से संतुष्ट कर लेगा कि प्रश्नाधीन गाड़ी में कोई बिजली इंजन नहीं लगा है।
 - (ग) वह ऐसे इंजन या गाड़ी के लोको पायलट को यह चेतावनी देते हुए कि आगे शक्ति अवरोध है और हाथ सिगनलों पर निगरानी रखने का आदेश देते हुए सतर्कता आदेश भी देगा।
 - (घ) कोई भी स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को शक्ति अवरोध के अन्तर्गत सेक्शन पर चलने के लिए तब तक लाईन क्लीयर नहीं दे सकता या सिगनल नहीं 'ऑफ' कर सकता जब तक पूर्ववर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर से उसे यह आश्वासन (गुप्त संख्या द्वारा समर्थित) नहीं मिल जाता है कि गाड़ी पर कोई बिजली इंजन या टावर वैगन पेण्टोग्राफ को उठाये हुए नहीं है।
 - (ङ) जब कभी किसी संचालन की अनुमति के लिए "लाल चेतावनी कॉलर" हटा लिया गया हो तो संचालन पूरा होने के बाद तुरंत इसे सिगनल नियंत्रण लीवर पर वापस लगा दिया जाएगा।
14. शक्ति अवरोध संदेश के लिए मानक फॉर्म – जब कहीं शक्ति अवरोध लागू करना या इसे हटा लेना हो तो कर्षण शक्ति नियंत्रक और सेक्शन नियंत्रक के बीच सूचनाओं का आदान-प्रदान करने के लिए शक्ति अवरोध संदेश के मानक फॉर्म प्रयोग किए जायेंगे। यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक और सेक्शन नियंत्रक अगल – बगल के कमरों में स्थित होंगे तो संदेश दो प्रतियों में तैयार किए जायेंगे और दूसरे पक्ष को भेजे जायेंगे तथा कार्बन प्रति पर प्राप्त करने वाले पक्ष से पावती ले ली जाएगी। यदि वे दूर-दूर स्थित रहेंगे तो टेलीफोन पर संदेशों का आदान-प्रदान होगा और प्राप्तकर्ता संदेश को एक समरूप फॉर्म पर अभिलिखित करके पुष्टि के लिए प्राइवेट नम्बर का आदान – प्रदान करते हुए इसे दोहरायेगा।

17.05 कर्मचारियों तथा जनता की चेतावनी :-

1. सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युत आवेशित समझा जायेगा और परिणामस्वरूप वे मानव जीवन के लिए खतरनाक समझे जायेंगे; सिवाय उन परिस्थितियों में जिनमें किसी विद्युत उपस्कर को विशेष अनुदेशों के अनुसार, विशेषतः निष्क्रिय (डेड) कर दिया गया है। कर्मचारियों और जनता को चेतावनी देने के लिए, ताकि वे समुचित सतर्कता बरतें, सभी खतरनाक स्थलों पर प्रमुख रूप में चेतावनी सूचनाएँ (कॉशन नोटिसेज) लगा दी जायेगी।
2. ऐसी स्थिति के सिवाय, जब कि ऊपरी उपस्कर विशेष अनुदेशों के अनुसार निष्क्रिय और भूयोजित (डेड एंड अर्थड) कर दिया गया है, कोई व्यक्ति न तो किसी ऊपरी उपस्कर के नीचे अवस्थित इंजनों या टैंडरों पर और न ही सवारी डिब्बों या वैगनों की छत पर चढ़ेगा।

स.नि.17.05 :

1. विद्युतीकृत सेक्शनों में सवारी डिब्बों में पानी देना :-
 - (i) यदि गाड़ियाँ ऊपरी कर्षण तार लगे हुए लाईनों पर खड़ी हो तो कोई भी व्यक्ति गाड़ियों की छतों पर तब तक नहीं चढ़ेगा जब तक की ऊपरी कर्षण तार अधिकृत व्यक्ति द्वारा निष्क्रिय और भूयोजित नहीं कर दिए जाते। (सा0 नि0 17.05 (2))

- (ii) ऐसी गाड़ियों के ऊपर ऊपरी कर्षण तार निष्क्रिय कर दिये जाने के बाद पानी देने के लिए गाड़ियों की छत पर चढ़ने वाला कोई भी कर्मचारी लम्बा डण्डा (पोल) या अन्य वस्तु जो निकटवर्ती लाईनों के ऊपर कर्षण तारों के खतरा क्षेत्र के अंदर पहुँच सकती है, नहीं ले जायेगा। वे पानी के होजी को या अपने शरीर के किसी अंग को सक्रिय ऊपरी कर्षण तारों के खतरा के क्षेत्र के अंदर नहीं बढ़ायेंगे या पानी की धार उस दिशा में नहीं करेंगे।
- (iii) पृथक्करण के प्रयोजन तथा ऊपरी उपस्कर के भूयोजन के लिए प्रत्येक प्लेटफॉर्म के लिए जल देने की व्यवस्था के ऊपर लगे तारों से एक अलग प्रारंभिक सेक्शन बनेगा अर्थात् विभिन्न प्लेटफॉर्म के विभिन्न जल देने वाले सेक्शन होंगे। प्रत्येक जल देने वाले सेक्शन की सीमा को खतरा सीमा बोर्डों द्वारा चिह्नित किया जायेगा। यह ऐसी सीमा गठित करता है जिसके अन्दर गाड़ियाँ को जल देने का काम किया जा सकता है। अलग अवरोधक या पृथक्कारकों की व्यवस्था प्रत्येक जल देने वाले सेक्शन में आपूर्ति – नियंत्रण के लिए की जाएगी। ऐसे अवरोधकों/ पृथक्कारकों की चाभियाँ धातु निर्मित टैगों में लगी रहेंगी जिनपर अवरोधकों/ पृथक्कारकों की संख्यायें पंच की हुई होंगी। प्रत्येक जल देने वाले सेक्शन के दोनों छोरों पर लगभग 12 मीटर लम्बे निरावेशित सेक्शनों की व्यवस्था रहती है।
- (iv) जल देने वाले सेक्शन में बिजली बन्द करने के लिए अवरोधकों/ पृथक्कारकों बाड़ों की चाभियाँ, जो कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत संरक्षण में सामने शीशा लगे चाभी बॉक्स में तालाबंद करके रखी जाती है, किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा ही ली जायेंगी जो लाईनमैन से नीचे स्तर का नहीं होगा। इसके बाद जल देने वाले सेक्शन को निष्क्रिय तथा भूयोजित कर दिया जायेगा। संबंधित जल देने वाले सेक्शन की कार्यानुमति चाभी जल देने के प्रभारी सेक्शन इंजीनियर (सी. एंड. डब्ल्यू) को हस्तांतरित कर दिया जायेगा जो व्यक्तिगत रूप से जाँच करेगा कि उसके द्वारा प्राप्त चाभी पर ठीक संख्या अंकित है और यह उसी जल देने वाले सेक्शन से संबंधित है जिस पर जल लेने वाली गाड़ियाँ खड़ी है। सेक्शन इंजीनियर (सी. एंड. डब्ल्यू) प्रभारी यह भी सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी जल देने वाले सेक्शन के भीतर खड़ी है जो ऊपरी उपस्कर पर लगे खतरा सीमा बोर्ड द्वारा सीमाबद्ध है। उसके पश्चात् वह पीली झण्डियाँ (रात्रि में पीली बत्तियाँ) गाड़ी के प्रत्येक छोर पर लगाने की व्यवस्था करेगा। उसी समय वह अपने आदमियों में से प्रत्येक को, जिन्हें गाड़ी के छत पर चढ़ना है, उसे प्रारंभिक सेक्शन के लिए आख्यान और विवरण वाले नम्बर बैज देगा।
- (v) सवारी डिब्बों में पानी देने का काम समाप्त हो जाने और सेक्शन इंजीनियर द्वारा (सी. एंड. डब्ल्यू) कर्मचारियों के नीचे उतर जाने के बाद कार्यानुमति चाभी लाइन मैन को वापस दे दी जाएगी और निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार उपरी उपस्कर को शक्ति आपूर्ति पुनः दी जाएगी।

2. केबुल तारों के पास काम करना :-

- (क) जब किसी विद्युतीकृत क्षेत्र में मार्गों और केबुल तार के रास्तों के समीप खुदाई का काम हो रहा हो तो कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए तथा भूमिगत केबुल तारों और पटरी बंधों को क्षति से बचाने के लिए पर्याप्त पूर्व सावधानियाँ बरती जानी चाहिए।
- (ख) जहाँ कहीं संभव हो सूचक केबुल की सीधाई में रख दिये जाते हैं और सामान्यतः गड़े हुए केबुलों की स्थिति का संकेत देने वाले प्लान उपलब्ध है। केबुल मार्गों के पार्श्व में खोदने का काम अवश्य ही नहीं किया जाना चाहिए जब तक केबुलों की ठीक-ठीक स्थिति का निश्चय नहीं हो जाता और संबंधित विभाग का कोई प्रतिनिधि उपस्थित न हो। यह डाक और तार विभाग के केबुलों पर भी लागू होता है।

- (ग) यदि परिस्थिति वश यह अनिवार्य हो जाय कि बिना पर्याप्त सूचना के ही काम शुरू करना पड़े तो संबंधित सहायक बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण)/ सहायक सिगनल तथा दूरसंचार इंजीनियर को टेलीग्राम द्वारा वहाँ उपस्थित रहने के लिए कर्मचारियों की व्यवस्था करने के निमित्त सूचना दी जाएगी।

3. चल स्टाक की छतों पर काम करना :-

- (क) स्टेशनों और याडों में ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय बनाने के लिए और भूयोजित करने की व्यवस्था कोई प्राधिकृत व्यक्ति करेगा और चल स्टाक या इंजनों की छत पर काम शुरू किये जाने से पहले संबंधित कर्मचारी द्वारा कार्यानुमति कार्ड प्राप्त किया जायेगा। कार्य पूरा हो जाने पर कार्ड प्राधिकृत व्यक्ति को रद्द करने के लिए वापस कर दिया जाएगा। प्राधिकृत व्यक्ति उसके बाद, स्वयं को इस बात से संतुष्ट करेगा कि प्रत्येक वस्तु क्रम में है और ऊपरी उपस्कर को फिर ऊर्जा युक्त करने से पहले सभी कर्मचारियों को हटा लिया गया है।
- (ख) कर्षण इंजन परीक्षक या अन्य प्रभारी प्राधिकृत व्यक्ति लोको शेड, ई.एम.यू. कार शेड और गाड़ी खड़ी करने की साइडिंग में बिजली चल स्टॉक के छत पर किये जाने वाले कार्य की अनुमति देने से पहले निरीक्षण लाईनों के मार्गों के ऊपर ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय बनाने के लिए जिम्मेवार होगा। इन मार्गों पर ऊपरी उपस्कर प्रभारी प्राधिकृत व्यक्ति के अतिरिक्त अन्य द्वारा ऊर्जायुक्त नहीं किए जाएंगे जो प्रत्येक पूर्व सतर्कता को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेवार होगा कि प्रत्येक चीज क्रम में है और उपस्कर को ऊर्जायुक्त करने से पहले सभी कर्मचारियों को हटा लिया गया है।
4. सामान्य पूर्व सतर्कतायें :- यह सुनिश्चित करने के लिए कि टैंक वैगन के ढक्कन, वाष्पक्रनों के फनेल और ऐसी अन्य मदें ऐसी स्थिति में न छोड़ी जाये कि कर्षण ऊपरी उपस्कर के साथ उल्लंघन हो जायें, सावधानी बरती जायेंगी।
5. कर्मचारी द्वारा सतर्कता बरतना:- औजारों के सभी प्रकार के मापनेवाले टेप और मेटल आर्टिकल (जैसे पेंट का बरतन, तेल केन, मेटल बार) व्यवहार में नहीं लाए जाएंगे जहाँ वे शिरोपरी उपस्कर पर तेज हवा के द्वारा चढ़ाए जा सकते हैं या गिराये जा सकते हैं या ले जाए जा सकते हैं, जब ऐसे शिरोपरी उपस्कर सक्रिय हों।

17.06 रेल पथ में परिवर्तन :- विद्युतीकृत रेल पथ के संरक्षण (एलाइनमेण्ट) अथवा सतह में किसी तरह का परिवर्तन करने से पहले, ऊपरी उपस्कर के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को अपेक्षित सूचना दी जायेगी जिससे कि ऊपरी उपस्कर नई स्थितियों के अनुरूप समायोजित किए जा सकें।

स.नि.17.06 :

- (1) (क) यह सुनिश्चित किया जाएगा कि पैदल ऊपरी पुलों, सड़क ऊपरी पुलों और अन्य ऊपर लाईन संरचनाओं के नीचे पटरी का तल ऐसी संरचनाओं के नीचे चिन्हित तल से अधिक नहीं है।
- (ख) जब कभी रेल पथ पर किया जाने वाला कोई कार्य जिससे पटरी बन्धों के प्रभावित होने की संभावना है, स्थायी पथ कर्मचारियों द्वारा आरंभ किया जाये तो कर्षण फोरमैन (ऊपरी उपस्कर) को पर्याप्त सूचना दी जाएगी ताकि वह बन्धों को हटाने और पुनः स्थापित करने के लिए बांडिंग कर्मचारियों की व्यवस्था करने में समर्थ हो सके।
- (ग) मार्ग पर काम करते समय स्थायी पथ कर्मचारी ए सी कर्षण मैनुअल के अध्याय IX में दिये गए संरक्षा नियमों का पालन करेंगे।
- (घ) स्थायी पथ निरीक्षक के साथ काम करते समय बांडिंग कर्मचारी स्थायी पथ निरीक्षक के आदेशों के अधीन काम करेंगे जो रेल पथ और कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए उस समय जिम्मेवार रहेगा।

(2) ऊपरी उपस्कर का परिवर्तन –

- (क) ऊपरी उपस्कर के सभी छोटे मोटे परिवर्तनों, स्थायी हों या अन्यथा, की सूचना टेलीफोन पर तुरंत कर्षण शक्ति नियंत्रक को और मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को या सहायक बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को लिखित रूप में दी जाएगी।
- (ख) ऊपरी उपस्कर के किसी सेक्शन के वर्तमान क्रम को प्रभावित करने वाले प्रमुख परिवर्तन तब तक नहीं किए जाएंगे जब तक मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) की स्वीकृति नहीं मिल जाती।
- (ग) किसी ऊपरी उपस्कर में कोई ऐसा परिवर्तन या जोड़ नहीं किया जाएगा जो मानक आयाम का अतिलंघन करता हो, चाहे यह स्थायी रूप से हो या अस्थायी रूप से। यदि कोई अतिलंघन अनिवार्य हो तो तुरंत मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को सूचित करना चाहिए।
- (घ) ऊपरी उपस्कर पर कार्य करते समय प्रत्येक कर्मचारी यह सुनिश्चित करेगा कि तार मार्गच्युत नहीं हुए हैं जिससे दूसरी लाईनों पर गुजरते हुए बिजली चल स्टाक पेण्टोग्राफ के लिए यह सुनिश्चित हो जाये कि स्थायी आर्म ट्यूबों या ऊपरी उपस्कर के अन्य किसी अंश से उलझते नहीं हैं।
- (ङ) जब ऊपरी उपस्कर को अस्थायी या स्थायी रूप से मोड़ दिया जाय तो प्रभारी व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन निसंवाहक, जम्पर, दूरी तथा अन्य फिटिंग अन्य लाईनों पर गुजरने वाले बिजली चल स्टॉक के पेण्टोग्राफ से नहीं उलझेंगे।

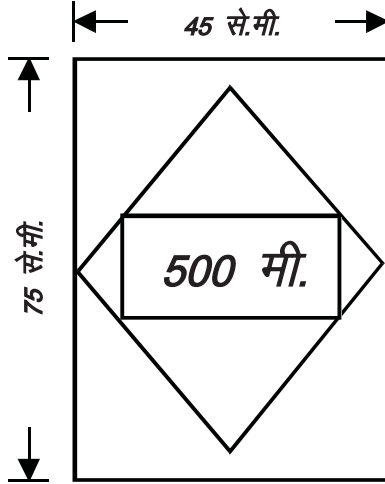
(3) निरावेशित सेक्शनों के पास गति प्रतिबंध –

- (क) स्थायी पथ या कर्षण वितरण कर्मचारियों द्वारा अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर आने वाली गाड़ी की दिशा में ऊपरी उपस्कर निरावेशित सेक्शन के 1 कि० मी० की दूरी के भीतर गति प्रतिबंध लागू नहीं किये जायेंगे।
- (ख) जब ऐसे प्रतिबंध लगा दिये जायें तो निम्न प्रयत्न किये जाने चाहिए –
 - (i) गति प्रतिबंध लगाया जाय जो 15 कि० मी० प्र० घं० से कम न हो।
 - (ii) प्रतिबंध न्यूनतम सेक्शन तक सीमित रखा जाये।
- (ग) तटस्थ (न्यूट्रल) सेक्शन में पहुँचने की दिशा में यदि रोक पताका लगानी है तो ऐसी रोक पताका सामान्यतः तटस्थ (न्यूट्रल) सेक्शन से पहले इतनी दूरी पर प्रदर्शित की जानी चाहिए जो 1 किलोमीटर से कम न हो। तटस्थ (न्यूट्रल) सेक्शन के 500 मीटर और 250 मीटर बोर्डों के बीच कोई रोक पताका प्रदर्शित नहीं की जानी चाहिए।

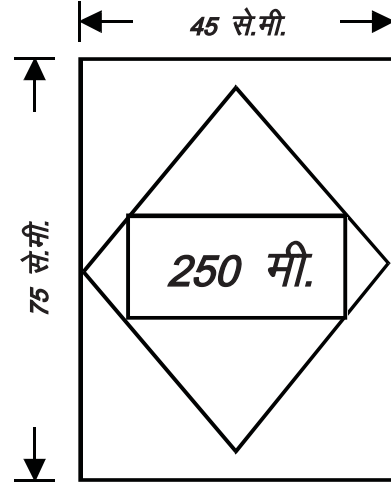
17.07. निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में रेल इंजनों और विद्युत बहु यूनिटों के सर्किट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना :- यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो रेल इंजन अथवा विद्युत बहु यूनिटों के लोको पायलट, शक्ति स्विच समुचित रूप से ऑफ करके निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन को पार करेंगे। शक्ति “ऑफ” करने और “ऑन” करने के लिए लोको पायलट के मार्ग दर्शन के लिए इस आशय के आवश्यक संकेत – बोर्ड लगाए जायेंगे।

स. नि. 17.07 : न्यूट्रल सेक्शनों के लिए चेतावनी बोर्ड – लोको पायलट को सूचित करने के लिए कि वह न्यूट्रल सेक्शन में पहुँच रहा है ताकि स्विच बन्द करने के लिए तैयार हो जाय, ड्राइंग सं० (चित्र-I तथा II) के अनुसार चेतावनी सिगनल न्यूट्रल सेक्शन के आगे 500 मी० और 250 मीटर पर लगा दिया जाएगा। जिस स्थल पर बिजली का स्विच बन्द करना है वहाँ एक अन्य सिगनल की व्यवस्था की जायेगी। यह संकेत देने के लिए कि न्यूट्रल सेक्शन समाप्त हो चुका है और लोको पायलट द्वारा बिजली का स्विच चालू किया जा सकता है, ड्राइंग सं० (चित्र-IV) के अनुसार एक अन्य सिगनल की व्यवस्था की जायेगी।

न्यूट्रल सेक्शन के लिए चेतावनी बोर्ड

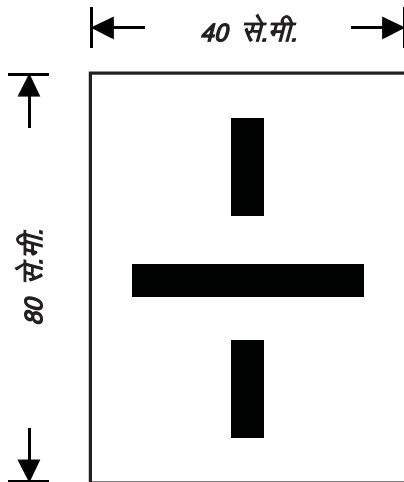


चित्र-I



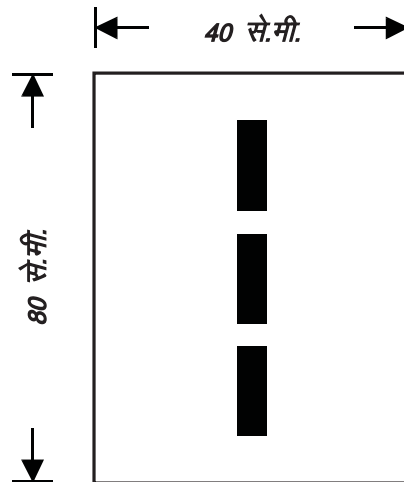
चित्र-II

स्वीच 'ऑफ'



चित्र-III

स्वीच 'ऑन'



चित्र-IV

17.08. टावर वैगन :— टावर वैगन के संचालन और परिचालन के नियम विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये जाएंगे।

स.नि.17.08 :

- (i) टावर वैगनों को गाड़ियों के समान समझा और संचालित किया जाएगा। टावर वैगनों को लेने, भेजने, शंटिंग करने और खड़ा करने के लिए गाड़ियों के परिचालन के लिए प्रचलित सारे नियम लागू होंगे।
- (ii) टावर वैगन के लोको पायलट संरक्षा संवर्ग के अन्तर्गत आएंगे तथा 'ए' मेडिकल श्रेणी के होंगे, तथा उनके सक्षमता प्रमाण पत्र की वैधता अवधि 3 वर्षों की होनी चाहिए। गाड़ी के लोको पायलटों के समान उनके पुनश्चर्या कोर्स, संरक्षा कैम्प तथा आवधिक चिकित्सा परीक्षा की अवधि विस्तार होगी। पुनश्चर्या कोर्स के प्रशिक्षण में टावर वैगन का संचालन एवं अनुरक्षण शामिल होगा।
- (iii) टावर वैगनों की शंटिंग के लिए प्वाइंट मैनों द्वारा काँटे सेट किये जायेंगे।
- (iv) टावर वैगन लाईन पर खराब हो जाने के मामले में बिजली चार्ज मैन या उसकी अनुपस्थिति में टावर वैगन में उपस्थित प्रवरतम कर्मचारी सा.नि. 6.03 के अनुसार खतरा सिगनल दिखाकर और पटाखा सिगनल आदि रख कर इसकी सुरक्षा की व्यवस्था करेगा।

जब टावर वैगन कर्षण वितरण कर्मी दल के बिना चल रहा हो और लाईन पर खराब हो जाय तो टावर वैगन के चालक द्वारा इसकी सुरक्षा की जाएगी।

- (v) जब टावर वैगन इकहरी लाईन सेक्शन में चल रहा हो तो "आगे बढ़ने का प्राधिकार" टोकल/टैबलेट या पेपर लाईन क्लीयर टिकट होगा।
- (vi) जब टावर वैगन दोहरी लाईन सेक्शन पर चल रहा हो या टोकेनलेस ब्लॉक यंत्र बाले इकहरी लाइन पर चल रहा हो तो यह अनिवार्य रूप से लाईन क्लीयर पर ही आगे बढ़ेगा।
- (vii) "लॉक एवं ब्लॉक" सेक्शन में टावर वैगन जो ट्रेडल संचालित करने में विफल हो जाते हैं, के संचालन की क्रिया विधि निम्न होगी :—

(क) टावर वैगन प्रेषित करने वाला स्टेशन अग्रिम स्टेशन से अवश्य अनुमति प्राप्त करेगा और टावर वैगन प्रेषित करने के लिए ऐसी अनुमति की पुष्टि प्राइवेट नम्बर द्वारा की जायेगी।

(ख) कर्षण शक्ति नियंत्रक से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान करने के अतिरिक्त सेक्शन इंजीनियर (टी.आर.डी.) को संबंधित सस्टेमा/स्टेमा द्वारा उन्हें स्वीकृत किये गये पावर तथा ट्राफिक ब्लॉक का पूर्ण व्यौरा देते हुए एक मेमो भी जारी किया जाएगा।

(ग) टावर वैगन द्वारा ट्रेडल, ट्रैक सर्किट ब्लॉक यंत्र को संचालित करने में विफल हो जाने के मामले में जैसा कि सेक्शन इंजीनियर (टी.आर.डी.) द्वारा प्रमाणित किये जाएं ब्लॉक यंत्र की सूई घुमाकर सीधे "गाड़ी लाइन पर है" स्थिति में कर दिया जाएगा जैसा कि सेक्शन के ब्लॉकिंग फारवार्ड या 'ब्लॉकिंग बैक' के मामले में किया जाता है।

(घ) (i) टावर वैगन के 'ब्लॉकिंग फारवार्ड' या 'ब्लॉकिंग बैक' पर बढ़ने की दशा में जब अंतिम रोक सिगनल को ऑफ करना संभव न हो तो टी/409 प्रस्थान का प्राधिकार होगा। तथापि, जब यह सिगनल खराब हो तो टी/369 (3बी) भी जारी किया जाएगा। बाद वाले मामले में जब प्रस्थान सिगनल ही स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल हो तो खराब सिगनल के नीचे से ही हाथ सिगनल प्रदर्शित किया जाएगा।

- (ii) टावर वैगन को भेजने से पहले, स्टेशन मास्टर द्वारा फॉर्म टी/409 पर सतर्कता आदेश अवश्य जारी किया जाएगा जिसमें टावर वैगन द्वारा ब्लॉक सेक्शन में पालन किए जाने वाले वैधानिक खण्डीय सावधानियाँ एवं गति का वर्णन किया जाएगा। यदि एक से अधिक टावर वैगन एक ही समय में भेजा जाता है तो दो टावर वैगन के बीच न्यूनतम 120 मीटर की दूरी बनाए रखने हेतु स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया जाएगा।
- (ड) टावर वैगन के अगले स्टेशन पर पहुँचने पर तथा पिछले ब्लॉक खण्ड को साफ करने के बाद केबिन मैन/सस्टेमा पिछले ब्लॉक खण्ड के साफ हो जाने के आश्वासन स्वरूप एक प्राईवेट नम्बर पिछले स्टेशन को देगा और जब तक ऐसा आश्वासन प्राप्त नहीं हो जाता है तब तक कोई भी गाड़ी इस सेक्शन में नहीं भेजी जाएगी।
- (च) टावर वैगन के पर्यवेक्षक/अन्य प्रभारी कर्मचारी स्टेशन पर गाड़ी रोक देंगे जहाँ अगले सेक्शन में कार्य प्रारम्भ करना है। वह कार्यरत स्टेशन मास्टर को कार्य की अवधि तथा स्टेशन जहाँ कार्य की समाप्ति के पश्चात टावर वैगन जाएगा को शामिल करते हुए कार्य का सम्पूर्ण विवरण देकर एक लिखित मेमो सौंपेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर संबंधित स्टेशन से प्राईवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अधीन लाइन क्लियर प्राप्त करेगा। टावर वैगन के चालक को टी/409 जारी किया जाएगा।
- (छ) कंट्रोल विफलता के मामले में स्टेशन मास्टर दूसरे ब्लॉक स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा। कार्य की समाप्ति के पश्चात जब टावर वैगन उसी स्टेशन पर लौट रहा हो तो विपरीत दिशा के अंतिम रोक सिग्नल के पास अथवा समान दिशा के प्रथम रोक सिग्नल के सामने दोहरी लाइन खण्ड पर रुकेगा जहाँ से इसे स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित प्राधिकार पर एवं पायलट करके आगमन (रिसीव) किया जाएगा। इकहरी लाइन के मामले में टावर वैगन आवश्यक सिग्नलों को 'ऑफ' करके आगमन (रिसीव) किया जाएगा।
- (viii) सेक्शन में टावर वैगन के कार्य के लिए प्रवेश करने के पश्चात इसे किसी प्रकार के बैनर फ्लैग, पटाखों इत्यादि के द्वारा रक्षा करने की आवश्यकता नहीं है। क्योंकि स्टेशन मास्टर ट्राफिक ब्लॉक के अधीन सेक्शन में गाड़ी प्रवेश के विरुद्ध आवश्यक बचाव करेगा।
- (ix) शिरोपरी कार्यों के त्वरित निष्पादन हेतु अनुभव किया जाता है कि अधिक टावर वैगनों की आवश्यकता है तो इसकी अनुमति उसी सेक्शन में दी जा सकती है। ऐसे मामले में केबिन सहायक स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि बाद में जानेवाले टावर वैगनों के चालक को ब्लॉक खण्ड में सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने हेतु सतर्कता आदेश जारी किया गया है। सहायक स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि कार्य समाप्ति पर सभी टावर वैगन द्वारा ब्लॉक खण्ड साफ कर दिया है।
- (x) ट्रेक्शन संबंधी कार्य निष्पादन हेतु एक ही ब्लॉक खण्ड में एक से अधिक टावर वैगन के संचालन के लिए दो टावर वैगनों के बीच 120 मीटर की न्यूनतम दूरी अवश्य बनाए रखा जाएगा तथा यह सतर्कता आदेश में विशिष्ट रूप से उल्लिखित किया जाना चाहिए।
- (xi) ए.सी. ट्रेक्शन मैनुअल के अनुसार टावर वैगन की ब्लॉक सेक्शन में अधिकतम गति प्रतिबंधित की जानी चाहिए।

17.09 विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम :— विद्युतीकृत सेक्शनों में गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विशेष अनुदेश अधिसूचित किए जाएंगे।

स.नि.17.09 :

(1) बिजली का झटका (शॉक) :-

- (क) बिजली की झटका लगे हुए व्यक्ति के उपचार संबंधी अनुदेश सभी आपूर्ति नियंत्रण पोस्ट, उपरी उपस्करों, अनुरक्षण डिपों, टावर वैगन शेडों, लोको शेडों और सिगनल केबिनों पर प्रदर्शित किए जाएंगे।
- (ख) बिजली का झटका लग जाने पर होश में लाने के लिए बताए गए उपचार तुरंत किए जाएंगे।
- (ग) ऊपर उप नियम (क) में वर्णित सभी स्थलों पर निकटतम रेलवे और सिविल डाक्टरों तथा अस्पतालों के नाम और टेलीफोन नम्बर भी प्रदर्शित किए जाएंगे।

(2) बिजली चल स्टाक का निरीक्षण :- बिजली चल स्टाक का निरीक्षण सावधिक रूप से ए.सी. कर्षण मैनुअल तथा समय-समय पर रेल प्रशासन द्वारा जारी किये गये अन्य अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

(3) उच्च वोल्टता वाले उपस्कर का पृथक्करण :-

- (क) बिजली इंजनों और मोटर कोचों में प्रस्थापित उच्च वोल्टता वाले उपस्कर इस प्रकार व्यवस्थित किये जायेंगे कि किसी अप्राधिकृत व्यक्ति का इन तक पहुँच पाना संभव नहीं हो।
- (ख) उच्च तनाव (हाई टेंशन कंपार्टमेंट) कक्ष में तब तक पहुँच पाना संभव नहीं होगा जब तक बिजली के स्वीच बंद नहीं कर दिये जाते और पैन्टोग्राफ झुका नहीं दिया जाता।

(4) बालू भरी कैच साइडिंग :-

- (i) बालू भरी कैच साइडिंगों में उपरी लाइनों से बाहर 70 फीट की लम्बाई तक पटरियों को बालू से क्लियर रखा जाएगा। बालू टीलों (सैंड हम्प) पर यह लागू नहीं होगा।
- (ii) यदि कोई बिजली इंजन या कोई ई.एम.यू. कैच साइडिंग की बालू भरी दूरी के अंदर चली जाती है और यदि इसके पैन्टोग्राफ उपरी उपस्कर को स्पर्श कर रहे हैं तो ई.एम.यू./बिजली इंजन बॉडी और संबद्ध वाहनों, यदि कोई हो के अधिक विद्युत मात्रा प्राप्त करने की संभावना रहती है, यदि ये पटरियों से विसंवाहित हों। ऐसी परिस्थितियों में निम्नलिखित कार्रवाई की जायगी –
 - (क) कोई भी व्यक्ति, स्थाई पथ रचना और चल स्टॉक बॉडी के बीच किसी प्रकार संपर्क करने या प्रवेश करने या हटने का चेष्टा नहीं करेगा।
 - (ख) लोको पायलट तुरंत पैन्टोग्राफ नीचे करेगा और इंजन / ई एम यू में तब तक रुका रहेगा जब तक उस स्थल पर कर्षण वितरण कर्मचारियों की व्यवस्था स्टेशन मास्टर द्वारा नहीं कर दी जाती और चल स्टॉक बॉडी विद्युत प्रभाव से मुक्त नहीं हो जाती।

(5) क्रेनों का संचालन :-

- (क) कोई भी वाष्पचालित या हस्तचालित क्रेन उपरी उपस्कर से संलग्न नहीं चलाई जाएगी जबतक उपरी उपस्कर को निष्क्रिय करके भूयोजित नहीं कर दिया जाता। क्रेन के जिब के सभी संचालन सावधानी से नियंत्रित किये जायेंगे ताकि ये कर्षण उपरी उपस्कर से नहीं उलझे। जहाँ संभव हो क्रेन फनेल से उपरी उपस्कर तक और विशेष रूप से सेक्शन विसंवाहकों तक सीधे झोंका का परिहार (एक्वाइडी) किया जायेगा।

- (ख) आपात स्थिति के अलावा उपरी उपस्कर के समीप संलग्न क्रेन को संचालित करने की 24 घंटे की नोटिस मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण वितरण) को दी जाएगी ताकि उपरी उपस्कर कर्मचारियों की व्यवस्था की जा सके। जब संभव हो, क्रेनों का संचालन सहा0नि0 17.04 (4) में वर्णित साप्ताहिक कार्यक्रम में शामिल कर लिया जाएगा। आपात स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचना दी जाएगी और वह उपरी उपस्कर कर्मचारियों से सहायता की व्यवस्था करेगा।
- (ग) जब तक उपरी उपस्कर कर्मचारी उपस्थित न हों कर्षण उपरी उपस्कर के समीप क्रेन संचालित नहीं की जायेगी।
- (6) जब कभी स्टेशन कर्मचारी गाड़ी के चलने की अवधि में कोई असामान्यता देखता है तथा सामान्य नियम और सहायक नियम के अनुसार ऐसे गाड़ी को सामान्य तरीके से रोकने में वे असमर्थ हो जाते हैं तो उन्हें तत्काल कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करते हुए शिरोपरी उपस्कर की उर्जा आपूर्ति का स्वीच ऑफ करने का कदम अवश्य उठाना चाहिए।
- (7) शिरोपरी उपस्कर में फॉल्ट ट्रीपींग/नो टेन्शन के मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक, सेक्शन नियंत्रक और स्टेशन मास्टर के कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व :-
- (क) फाल्ट पृथक्करण :-
- (i) किसी विद्युतीकृत सेक्शन में शिरोपरी उपस्कर विफलता के मामले में कर्षण शक्ति नियंत्रक अविलंब फॉल्टी सेक्शन को चिन्हित तथा लोकलाइज करेगा तथा उसे पृथक् करेगा। दोहरी एवं बहुलाइन खण्डों के मामलों में वह पार्श्ववर्ती टैंक पर समान मार्ग दूरी का दोषहीन सेक्शन फॉल्टी सेक्शन की तरह ही पृथक् करेगा। कर्षण शक्ति नियंत्रक उसके बाद सेक्शन नियंत्रक को लिखित में या प्राईवेट नम्बर का आदान प्रदान कर फोन पर सेक्शन के फॉल्टी पाने एवं दोषहीन सेक्शन अस्थाई रूप से पृथक् कर दिया गया है, सूचित करेगा।
- (ii) कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना प्राप्त होने पर सेक्शन नियंत्रक निम्न प्रकार कार्यवाही करेगा :-
- (क) पृथक् किए गए सेक्शन के दोनों छोर के स्टेशनों के स्टेशन मास्टर को आपात पावर ब्लॉक के अधीन जैसा ही फॉल्टी सेक्शन को मानने तथा तदनुसार कार्रवाई के लिए प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके खण्ड नियंत्रक द्वारा सूचित किया जाएगा।
- (ख) दोहरी लाइन सेक्शन पर अस्थायी रूप से पृथक् किए गए दोषहीन सेक्शन :- सेक्शन नियंत्रक जाँच करेगा कि क्या कोई गाड़ी फॉल्टी सेक्शन में प्रवेश कर चुकी है। यदि नहीं, तो वह संबंधित स्टेशन मास्टर को अप्रभावित खण्ड पर प्रवेश करनेवाली पहली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा कि यदि ओ.एच.ई. में कुछ असामान्य है, को देखने के लिए पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों पर चौकस निगाह रखें। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर, लोको पायलट को रिपोर्ट करना चाहिए कि सेक्शन जिस पर वे पास किए हैं वह गाड़ी परिचालन के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं। सेक्शन नियंत्रक लिखित में कर्षण शक्ति नियंत्रक को दोषहीन सेक्शन को पुनः उर्जावैशित करने हेतु सूचित करेगा जिसे अस्थाई रूप से पृथक् किया गया था।

- (ग) फिर भी, यदि कोई गाड़ी फॉल्टी सेक्शन में प्रवेश कर चुकी हो, तो प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के अधीन, सेक्शन नियंत्रक, फॉल्टी सेक्शन पर गाड़ी संचालन से संबंधित तथा सेक्शन जिसके दोषहीन शिरोपरी उपस्कर अस्थाई तौर पर पृथक कर दिए गए हैं के भी सभी स्टेशन मास्टरों को सूचित करेंगे कि वे किसी गाड़ी को प्रभावित ब्लॉक खण्ड में तबतक प्रवेश की अनुमति नहीं देंगे जबतक कि इस संबंध में अप्रभावित सेक्शन के प्रथम गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को सतर्कता आदेश जारी न कर दिया गया हो।
- (i) दिन में जब आगे की दृश्यता साफ हो तो अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए ऐसे गति से आगे बढ़ें जो 60 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो तथा रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. से अधिक न हो।
- (ii) सतर्क दृष्टि रखते हुए किसी भी अवरोध की दशा में रुकने के लिए तैयार रहते हुए जो पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों से अतिलंघन के कारण हो सकता है तथा पार्श्ववर्ती लाइन/ लाइनों पर यह देखने के लिए भी सतर्क दृष्टि रखें कि कहीं शिरोपरी उपस्कर में कुछ असामान्य है। अगले स्टेशन पर पहुँचने पर यह रिपोर्ट करें कि सेक्शन जिसपर वे पास किए हैं वह गाड़ी परिचालन के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं।
- (iii) केवल यह कार्यवाही करने के बाद ही सेक्शन नियंत्रक लिखित में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा कि गाड़ी की संरक्षा सुरक्षित करने हेतु आवश्यक पूर्वोपाय कर ली गई है। तब कर्षण शक्ति नियंत्रक दोषहीन सेक्शन के फीड को पूर्व स्थिति में करेगा जिसे अस्थाई रूप से पृथक किया गया था।
- (iv) लोको पायलट तथा गार्ड से रिपोर्ट मिलने के बाद कि सेक्शन अवरोध से साफ है, सेक्शन नियंत्रक द्वारा स्टेशन मास्टर से संपर्क करके गति प्रतिबंधों को समाप्त करने के लिए कार्यवाही किया जायेगा। गाड़ी के लोको पायलट/गार्ड की रिपोर्ट को सेक्शन नियंत्रक द्वारा कर्षण शक्ति नियंत्रक को भी यह बताते हुए कि केवल अतिलंघन है अथवा शिरोपरी उपस्कर में असामान्य है, या नहीं, सूचित किया जायेगा। बाद वाली गाड़ियों को सेक्शन में प्रवेश की अनुमति केवल सेक्शन नियंत्रक की अनुमति से ही दी जाएगी तथा उपरोक्त (ग) (i) के अनुसार गति प्रतिबंध एवं अन्य पूर्व सावधानियाँ स्पष्ट रूप से निर्धारित करते हुए सतर्कता आदेश देना जारी रखा जाएगा तब तक जब तक कि गति प्रतिबंध को समाप्त करने का निर्णय नहीं ले लिया जाता है।
- (8) विद्युत कर्षण के गाड़ी में किसी असामान्य स्थिति में शिरोपरी उपस्कर आपूर्ति के 'स्वीचींग ऑफ' के आवश्यक होने की स्थिति में कर्षण शक्ति नियंत्रक एवं सेक्शन नियंत्रक के कर्तव्य तथा उत्तरदायित्व:-
- (i) जैसे ही कर्षण शक्ति नियंत्रक की जानकारी में विद्युत कर्षण पर किसी गाड़ी के परिचालन में असुरक्षित दशा के बारे में जानकारी मिलती है तो वह तत्काल संबंधित सब- सेक्टर के दोनों लाइनों के शिरोपरी उपस्कर आपूर्ति का स्विच 'ऑफ' कर देगा। तब कर्षण शक्ति नियंत्रक लिखित में सेक्शन नियंत्रक को सेक्शन जिसमें शिरोपरी उपस्कर का स्विच ऑफ कर दिया गया है के बारे में सूचित करेगा।

- (ii) कर्षण शक्ति नियंत्रक से सूचना प्राप्त होने पर, सेक्शन नियंत्रक प्राईवेट नम्बर के आदान प्रदान के अधीन सभी स्टेशनों के स्टेशन मास्टर्स को, जो प्रभावित सेक्शन में गाड़ी के संचालन से संबंधित हैं, यह सूचित करेगा, कि मृत (डेड) सेक्शन को ऐसा मान कर चलें कि यह आपातकालीन पावर ब्लॉक के अधीन है तथा यह सुनिश्चित करें कि किसी गाड़ी को सेक्शन में प्रवेश की अनुमति नहीं दी जाए।
- (iii) **दोषहीन सेक्शन का अस्थाई पृथक्करण :-** स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी को प्रभावित सेक्शन के दोषहीन लाइन पर भी प्रवेश करने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक अप्रभावित सेक्शन के पहली गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड दोनों को अन्य गति प्रतिबंधों का भी पालन करते हुए दिन में जब आगे की दृश्यता साफ हो तो प्रतिबंधित गति से जो 60 कि.मी.प्र.घं. से ज्यादा नहीं हो तथा रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं. से आगे बढ़ने तथा किसी अवरोध से पहले जो पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों में शिरोपरी उपस्कर की विषमता एवं किसी अतिलंघन के कारण हो सकती है, रूकने हेतु तैयार रहने के लिए एवं सतर्क दृष्टि रखने हेतु सतर्कता आदेश नहीं दे दिया गया हो। लोको पायलटों को भी सूचित किया जाएगा कि आगामी स्टेशन पर पहुँचने पर तत्काल रिपोर्ट करें कि सेक्शन जिसपर से वह पास किया है वह गाड़ी संचालन के लिए सुरक्षित है अथवा नहीं।
- (iv) यह अभिनिश्चित करने के पश्चात कि पार्श्ववर्ती ट्रैक पर कोई अतिलंघन नहीं है, सतर्कता आदेश तत्काल समाप्त कर दिया जाएगा, जैसा कि निर्देशित है।
- (v) सेक्शन जिसमें प्रभावित गाड़ी है :- विषमता के प्रकृति, असामान्य स्थितिद्ध के बारे में प्रभावित गाड़ी के लोको पायलट दल से सूचना प्राप्त होने के पश्चात मुख्य नियंत्रक/उप मुख्य नियंत्रक (पाली ड्युटी) तथा संबंधित विभाग के नियंत्रक से सलाह करके शिरोपरी उपस्कर को पुनः आवेशित करने के संबंध में सेक्शन नियंत्रक द्वारा निर्णय लिया जाएगा।
- (vi) यदि प्रभावित गाड़ी का लोको पायलट कर्षण शक्ति नियंत्रक/नियंत्रक से संपर्क करता है और गाड़ी पर कोई खराबी नहीं पाता है, शिरोपरी उपस्कर के पुनरारम्भ होने पर नियंत्रक द्वारा दिन में जब आगे की दृश्यता साफ हो तो प्रतिबंधित गति जो 60 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं हो और रात्रि में 30 कि.मी.प्र.घं., तथा अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए तथा गाड़ी पर किसी विषमता के लिए सतर्क दृष्टि रखते हुए ब्लॉक सेक्शन को साफ करने हेतु उसे कहा जाएगा। स्टेशन पहुँचने पर संबंधित विभाग के कर्मचारी द्वारा गाड़ी की जाँच की जानी चाहिए। यदि कोई विषमता नहीं पाया जाता है तो गाड़ी का पुनरारम्भ सामान्य गति से किया जाना चाहिए।
- (9) शिरोपरी उपस्कर के ट्रीपींग/शिरोपरी उपस्कर में नो-टेंशन की स्थिति में लोको पायलट तथा गार्ड के कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व:-
- (i) शिरोपरी उपस्कर के क्षणिक ट्रीपींग के मामले में लोको पायलट सामान्य ट्रैक्शन का पुनर्गहन करेगा और यह देखने के लिए कि कोई विषमता/अवरोध है, पार्श्ववर्ती लाइन/लाइनों पर भी चौकस निगाह रखेगा तथा शिरोपरी उपस्कर में ट्रीपींग के बारे में सीटी संकेत या वॉकी टॉकी के माध्यम से गार्ड को सूचित करेगा। गाड़ी का गार्ड अपनी गाड़ी पर किसी विषमता के लिए सतर्क दृष्टि रखेगा। सहायक लोको पायलट को गाड़ी के पीछे की ओर देखना चाहिए और किसी असामान्यता के बारे में अपनी गाड़ी का अवलोकन करना चाहिए।

- (ii) यदि शिरोपरी उपस्कर में नो-टेंशन जारी रहता है तो लोको पायलट तत्काल लोको फ्लेशर का स्विच 'ऑन' कर देगा और गति को नियंत्रित करेगा (रात्रि में 60 कि.मी.प्र.घं. से अधिक नहीं) ताकि किसी अवरोध से पहले रुकने में समर्थ हो और पहले आपात सॉकेट के नजदीक अपनी गाड़ी को रोकेंगे और शिरोपरी उपस्कर में नो-टेंशन के कारण को जानने के लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक/नियंत्रक से संवाद स्थापित करेगा। नियंत्रण कक्ष से मशविरा के अनुसार लोको पायलट दल को कार्य करना चाहिए।
- (iii) यदि कर्षण शक्ति नियंत्रक/नियंत्रक के साथ तत्काल संवाद सम्भव हो तो लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को नीचे उतरने और अपने गाड़ी में और साथ ही लोकोमोटिव में किसी विषमता/किसी खराबी को गार्ड के साथ देखने हेतु गाड़ी की जाँच करने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। गाड़ी की जाँच करने के पश्चात लोको पायलट/गार्ड विषमता के बारे में तथा आवश्यक सहायता यदि कोई है या अन्यथा के बारे में दूसरे लाइन के टेलीफोन, वॉकी-टॉकी, समपार फाटक या दूसरे दिशा की गाड़ी या संचार के किसी अन्य साधन के माध्यम से सेक्शन नियंत्रक को सूचित करेगा तथा कंट्रोल के मशविरा के अनुसार कार्य करेगा। यदि अपनी गाड़ी में कोई विषमता नहीं देखता है तो लोको पायलट को लोको फ्लैशर के स्विच को 'ऑफ' कर देना चाहिए।
- (iv) यदि इसी बीच शिरोपरी उपस्कर की उर्जा आपूर्ति पूर्व स्थिति में आ जाती है, तो लोको पायलट, जैसे ही उसके जानकारी में आता है कि ऐसी आपूर्ति का पुनरारम्भ हो गया है, सामान्य ट्रैक्शन का पुनर्गठन करेगा।



अध्याय-18

प्रकीर्ण

- 18.01 निरसन और व्यावृत्ति — भारत सरकार के तत्कालीन रेल विभाग (रेलवे बोर्ड) की तारीख 9 मार्च, 1929 की अधिसूचना सं० 1078 — टी के अधीन जारी किए गए सामान्य नियम, ऐसे निरसन के पूर्व की गई किसी बात या कार्रवाई के या उसके किए जाने में किए गए किसी लोप के संबंध में, एतद्— द्वारा निरसित किए जाते हैं ।

□□□

परिशिष्ट—‘क’

डीजल मल्टीपल यूनिट (डी.एम.यू.) गाड़ियों के संचालन के लिए नियम

1. (i) इन नियमों के अतिरिक्त सभी सामान्य और सहायक नियम जो डीजल एवं इलेक्ट्रिक गाड़ियों के संचालन और परिचालन को नियंत्रित करते हैं, डी.एम.यू. के संचालन और परिचालन में भी लागू किया जायेगा, सिवाय इसके कि इन नियमों का अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।
(ii) स्टेशन मास्टर, निरीक्षकों और डी.एम.यू. में कार्यरत कर्मचारियों को इन नियमों की पूरी जानकारी होनी चाहिए।
2. परिभाषा :
(i) **मोटरमैन** — का अर्थ है एकल या बहुविद यूनिट गाड़ी का विधिवत् प्रमाणिक मोटरमैन।
(ii) **गार्ड्स इमरजेन्सी ब्रेक वाल्व** — का अर्थ ऐसे वाल्व से है जो कम्प्रेस्ड एयर ब्रेकों से सज्जित डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी के ड्राइविंग कम्पार्टमेंट में लगा रहता है, जिसके माध्यम से गार्ड आपात स्थिति में ब्रेक को लगा सकता है।
(iii) **जम्पर्स**— का अर्थ ऐसे मल्टीपल कोर फ्लेक्सीबल केबलों से है जो डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ियों के सभी डिब्बों के बीच में जोड़ी जाती है, जिसके द्वारा प्रयोग किये जाने वाले किसी भी ड्राइविंग कम्पार्टमेंट से विद्युतीय उपस्कर के नियंत्रण पर प्रभाव पड़ता है।
(iv) **ट्रेलर कोच**— से तात्पर्य कपलिंग के लिए सज्जित यात्री ले जाने वाला डिब्बा से है जो मोटर कोच से संचालित है और उसमें कर्षण मोटरें नहीं हैं।
3. डी.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिए केवल एक ही मोटरमैन की आवश्यकता है। निम्नलिखित अपवाद की अनुमति है —
(क) सा.नि. 4.15 (i) (क) डी.एम.यू. गाड़ियों में आगे की ओर सफेद रोशनी दिखाने वाली और गाड़ी के पीछे की ओर लाल रोशनी दिखाने वाली साइड लाइट की व्यवस्था नहीं है।
(ख) सा. नि. 4.14 (i) डी.एम.यू. गाड़ी में केवल सामने की रोशनी (हेड लाइट) और पीछे की रोशनी (टेल लाइट) की व्यवस्था है, किसी मार्कर लाइट की व्यवस्था नहीं है।
(ग) डी.एम.यू. गाड़ी के संचालन के लिए केवल एक ही मोटरमैन की व्यवस्था है और उसे केवल अपनी गाड़ी में खराब उपकरण की मरम्मत या किसी दुर्घटना के मामले में सुरक्षा की दृष्टि के अतिरिक्त अपनी सीट नहीं छोड़नी चाहिए। दोहरी लाइन या बहु लाइन सेक्शन पर यदि समीपवर्ती लाइन पर विपरीत दिशा में कोई रूकावट या खराबी है तो मोटरमैन को सा. नि. 6.03 के अनुसार स्वयं गाड़ी के सामने बचाव करनी चाहिए।
4. **डी.एम.यू. स्टॉक की चौड़ाई** — परम्परागत स्टॉक (3048) के विरुद्ध डी.एम.यू. स्टॉक की चौड़ाई 3245 एम.एम. है।
5. **डी.एम.यू. कार शोड के भीतर कार्य** — डी.एम.यू. का यदि कार भोड में कार्य होना है तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि आवश्यक संरक्षात्मक सावधानियाँ जैसे लाल झंडी/फिक्सलाइट, स्काच ब्लॉक को ताला लगा कर लाइन को ब्लॉक करना आदि बरत ली गई है।

6. आग :

- (i) डी.एम.यू. स्टॉक में आग की घटना होने पर मोटरमैन को तुरंत सर्किट ब्रेकर स्विच को और इंजन को बंद कर देना चाहिए। गाड़ी को तुरंत खड़ा कर देना चाहिए।
 - (ii) गार्ड को आग बुझाने के लिए मोटरमैन की हर संभव सहायता करनी चाहिए।
 - (iii) जब डी.एम.यू. रैक कार शेड से बाहर जाए तब डी.एम.यू. के हर मोटर कोच में निर्धारित प्रकार के अग्नि भामक उपकरण की व्यवस्था होनी चाहिए। शेड के सवारी एवं माल डिब्बा अधीक्षक/प्रभारी को अग्निशामकों का निरीक्षण करना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वे ठीक प्रकार से कार्य कर रहे हैं।
7. डी.एम.यू. के प्रत्येक कर्मचारी को (क) दुर्घटना (ख) गाड़ी की खराबी (ग) ऐसी कोई असामान्य घटना, जिससे गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ रहा हो, के घटित होने पर तुरंत सेक्शन कंट्रोलर को शीघ्रातिशीघ्र टेलीफोन पर सूचना देनी चाहिए।
 8. जेनरेटर, इंजन और रेडिएटर कम्पार्टमेंटों में केवल प्राधिकृत व्यक्ति, जिनके पास इस उद्देश्य के लिए एक विशेष चाबी उपलब्ध हो, जा सकते हैं। मोटरमैन और अन्य अधिकारी जिन्हें ऐसी चाबियाँ जारी की जाती हैं को अनाधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपकरणों से छेड़छाड़ को रोकने के लिए संबंधित चाबियों को अपनी व्यक्तिगत देख-रेख में रखना चाहिए।
 9. डी.एम.यू. गाड़ियों में उपकरण के संचालन के लिए जिन कर्मचारियों को रेल प्रशासन द्वारा स्पैनर चाबी जारी की गई है, उनके सिवाय कोई इस चाबी का उपयोग नहीं करेगा।
 10. डी.एम.यू. गाड़ी के मोटरमैन या गार्ड के कम्पार्टमेंट में किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति को यात्रा करने की अनुमति नहीं है जब तक कि उसके पास गार्ड के या मोटरमैन के कम्पार्टमेंट में यात्रा करने के लिए पास नहीं है, यात्रा कर रहे प्राधिकृत व्यक्ति (यदि मोटरमैन के साथ यात्रा कर रहे हैं) मोटरमैन और गार्ड के अतिरिक्त किसी भी समय 2 से अधिक नहीं होनी चाहिए।
 11. (डी.एम.यू.) डीजल मल्टीपुल यूनिट गाड़ी में (क) एक हेडलाइट (ख) एक फ्लैशर लाइट (ग) कोड लाइटों का एक सेट (घ) एक लाल पिछली लाइट (टेल लाइट) होनी चाहिए।
 12. **डी.एम.यू. के हेडलाइटों के लिए जिम्मेदारी** – रात्रि में सही हेडलाइट रखने की तथा यह सुनिश्चित करने की कि टेल लाइट सामने नहीं दिख रही है, जिम्मेदारी मोटरमैन की है। गार्ड की जिम्मेदारी यह देखने की है कि टेल लाइट/टेल बोर्ड, जैसी भी स्थिति हो, वे सही लगे हैं। विद्युतीय लाल लाइट के विफल होने की स्थिति में गार्ड को इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध ब्रेकेट में हैंड सिगनल लैम्प लगाना होगा।
 13. **डी.एम.यू. के बिजली और पंखों के सर्किट** – गार्ड को डिब्बों में प्रकाश नियमित करना चाहिए और जब आवश्यकता न हो तो वह पंखों के स्विच बन्द कर दें। बिजली/ प्रकाश में कोई खराबी आने पर गार्ड मोटरमैन को एवं खराबी दूर करने के लिए विद्युत कर्मचारियों की व्यवस्था के लिए पास के स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करेगा।
 14. (i) डी.एम.यू. गाड़ी को किसी डी.एम.यू. भोड या स्टैबल लाइन पर जहाँ उसकी जाँच या अनुरक्षण की जाती है वहाँ से चालू लाइन पर लाने से पहले मोटरमैन और गार्ड संयुक्त रूप से गाड़ी के ब्रेकों की जाँच करके सुनिश्चित करेंगे कि ब्रेक सामान्य रूप से कार्यरत है और ब्रेक पाईप पूरी गाड़ी में निरन्तर हैं, हार्न बजाकर देखना चाहिए और इस बात को देखने की सावधानी बरतें कि कोई भी कर्मचारी ब्रेक जाँच कर लिए जाने से पहले डी.एम.यू. गाड़ी पर कार्यरत न हो।
 - (ii) जहाँ तक संभव हो, यह संयुक्त जाँच डी.एम.यू. गाड़ी को भोड या स्टैबलिंग लाइन से चलने से पहले की जानी चाहिए। तथापि, यदि विशेष रूप से अधिकृत होने पर ब्रेक जाँच पहला फेरा प्रारम्भ होने से पहले प्लेटफार्म पर की जा सकती है।

- (iii) सेवा के लिए प्रस्तुत होने से पहले ब्रेकों का परीक्षण और समायोजन ध्यान पूर्वक किया जाना चाहिए। मोटरमैन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जम्पर्स और होज पाईप संयोजन (कप्लिंग) के बाद उनके डमी रिसेप्टिकलों पर ठीक ढंग से सुरक्षित हैं। उसे सर्विस में लिए जाने से पहले मल्टीपल यूनिट का परीक्षण ध्यानपूर्वक करना चाहिए और यदि कोई खराबी या कमी नज़र आए तो उसे तुरन्त पर्यवेक्षक के नोटिस में लाए और उसे अवश्य देखना चाहिए कि खराबी कार्ड अपनी स्थिति में है और सभी प्रविष्टियाँ साफ हैं यदि नहीं तो इसे चालू करने के लिए इन्हें ठीक किया जाय और इस आशय के अद्याक्षर इस पर किए जायें।
- (iv) दूसरे मोटरमैन से चार्ज लेते समय यह उसकी ड्यूटी होगी कि वह पता लगाए कि कहीं कोई खराबी तो नहीं है और चार्ज देने वाला मोटरमैन गाड़ी के कार्य को प्रभावित करने जैसी किसी भी कमी या खराबी के बारे में चार्ज देने से पहले मोटरमैन को इसकी जानकारी अवश्य देनी चाहिए।
- (v) स्टेबलिंग के बाद तथा दो यूनिटों को जोड़े जाने के बाद भी जब यूनिट को सेवा के लिए प्रस्तुत किया जाए तो उपर्युक्त प्रक्रिया सदैव अत्यधिक सावधानीपूर्वक की जानी चाहिए। गाड़ी कर्मी दल द्वारा यूनिटों को जोड़ने एवं अलग करने में स्टेशन कर्मचारियों की अवश्य सहायता करनी चाहिए।

15. संरक्षा यंत्र डेडमैन नॉब का संचालन —

- () डी.एम.यू. में दो डेडमैन नॉब उपलब्ध कराए गए हैं, एक थ्रोटल हैंडल पर और दूसरा मोटरमैन के डेस्क के बाएं घुटने के पास। डेडमैन नॉब को गाड़ी चालन के समय और गाड़ी को बीच बीच के ठहराव पर रोकने में डीप्रेस्ड रखना होता है। स्टेशनों पर गाड़ी रोकने या गाड़ी संचालन के दौरान डेडमैन नॉब को छोड़ने की संभावना प्रदान करते हुए मोटरमैन के दायीं हथेली को खाली करने के उद्देश्य से घुटना चालित मशरूमयुक्त स्विच को आपातकालीन ब्रेकों को लगाए बिना डेडमैन नॉब को छोड़ने से पहले यह सुनिश्चित किया जाए कि घुटना चालित स्विच मोटरमैन द्वारा दबाया जाता है।
- (i) डेडमैन का हैंडल खराब होने या कार्य न करने की स्थिति में मोटरमैन को तुरन्त अपनी गाड़ी रोक देनी चाहिए, गार्ड को बुलाना चाहिए तथा उसे ड्राइविंग कैब में यात्रा करने के लिए कहना चाहिए तथा सेक्शन कंट्रोलर को सूचित किया जाना चाहिए जो खराबी ठीक न होने पर गाड़ी को तुरन्त सेवा से हटा लेगा।

16. टर्मिनल स्टेशनों पर कैब बदलना — टर्मिनल स्टेशनों पर, यात्रा की दिशा विपरीत होगी। गाड़ी पर परिचालन कर्मचारियों को अब मोटरमैन और गार्ड के रूप में अपना दायित्व संभालना होगा। पिछली यात्रा के दौरान का आगे का डिब्बा अब पिछला डिब्बा होगा (गार्ड के साथ) और चालन की दिशा के लिए पहले का पिछला डिब्बा अब आगे का डिब्बा बनेगा। मोटरमैन के कैब को बदलने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए।

पहले के आगे के कैब में —

- (क) डेडमैन नॉब को रीलीज करें। इसके परिणामस्वरूप आपातकालीन ब्रेकों का संचालन (आपरेशन) होगा।
- (ख) रिवर्सिंग लीवर को भ्रूण स्थिति में लाया जाए।
- (ग) मोटरमैन के लॉक नॉब आपरेटेड स्विच को बंद कर दिया जाए।
- (घ) गार्ड के लॉक नॉब आपरेटेड स्विच को चालू करें।

पहले वाले पिछले कैब में —

- (क) गार्ड के लॉक नॉब को दुबारा 'ऑफ' स्थिति में लाया जाए।
- (ख) मोटरमैन के लॉक नॉब स्विच को चालू किया जाए।
- (ग) रिवर्सिंग लीवर को आगे की स्थिति की ओर लाया जाए।

टिप्पणी :— यह गार्ड और मोटरमैन का कार्य है कि वे गाड़ी के सम्बंधित सिरों पर गंतव्य संकेतकों को बदलें।

17. **डी.एम.यू. गाड़ी की स्टेबलिंग** — जब एक डी.एम.यू. गाड़ी को कार भोड़ या स्टेबलिंग लाइन पर स्थिर की जाती है, तो गाड़ी बन्द करने लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए —

मोटरमैन के कार्य —

- (क) ट्रैक्शन अल्टरनेटर के लिये एक्सिटेसन को एक्सिटेसन बंद करने वाले स्विच द्वारा बंद किया जाए। गाड़ी परिचालन हैंडल को आठवें नॉच तक चलाया जाए जिससे डीजल इंजन की गति 1800 आर.पी.एम. तक बढ़ जाता है। इसी गति पर इंजन को कम से कम दो मिनटों तक चलने दें। इसे डीजल इंजन के ठंडा होने तक रखें।
- (ख) डेस्क पर डीजल इंजन पुश बटनों को चालू करके डीजल इंजनों को बंद किया जाए।
- (ग) रिवर्सिंग लीवर को जीरो स्थिति में ले जाएं और मास्टर नियंत्रक में लगे छेद से लीवर को निकाल दें।
- (घ) कुन्जी चालित मोटरमैन स्विच 'नॉब' को बंद कर दें और मोटरमैन के लॉक स्विच से चाभी निकाल दें।
- (ङ.) गार्ड के लॉक स्विच से गार्ड कुन्जी निकाल लें। नॉब का स्विच बंद कर दें।
- (च) बिजली और वायु संचार (वेंटीलेशन) सर्किट को बंद कर दें।
- (छ) पार्किंग ब्रेक लगाएं।
- (ज) स्विच फ्यूज यूनिट बंद कर दें।

गार्ड के कार्य —

- (क) कुन्जी नॉब चालित गार्ड स्विच को बंद कर दें और गार्ड लॉक स्विच से चाभी निकाल लें।
- (ख) मोटरमैन के लॉक नॉब स्विच से मोटरमैन की कुन्जी निकाल लें।
- (ग) मास्टर कंट्रोलर से रिवर्सिंग लीवर निकाल लें।
- (घ) जब रैक स्टेबुल/स्थिर हो, मोटरमैन को निरपवाद रूप से अगले कैब में उपस्थित होना चाहिए। डी.एम.यू. के साइडिंग में बैक करते समय मोटरमैन का पिछले कैब में होना सख्त मना है।
- (ङ.) डी.एम.यू. गाड़ी के स्टेबल (स्थिर) करने के बाद या इसे पर्यवेक्षक को सौंपने पर मोटरमैन ड्यूटी समाप्त करने से पहले पर्यवेक्षक/कार भोड़ के प्रभारी को या स्थाई लाईन के प्रभारी को पिछले ट्रिप के दौरान हुई कोई भी कठिनाई या देखी गई असामान्यता के विषय में, जिस पर कि तुरंत ध्यान देना आवश्यक है, बता देगा।
- (च) गाड़ी के टर्मिनल स्टेशन पर स्टेबल (स्थिर) करने के लिए पहुंचने पर, गार्ड लाईट और पंखे बंद कर दें। कोई भी मल्टीपल युनिट या कोच भोड़ पहुंचते हुए भोड़ के बाहर गाड़ी खड़ा कर लेने के बाद तथा सीटी बजाते हुए ही 10 कि.मि.प्र.घं. से अधिक की गति से भोड़ में प्रवेश न करें।
- (छ) **तेल और पानी का स्तर** — मोटरमैन के द्वारा कार भोड़ छोड़ने से पहले सभी तेल और पानी के स्तर की जांच कर ली जायेगी। किसी प्रकार की कमी पाए जाने पर कार भोड़ छोड़ने से पहले उसे ठीक करा लेना चाहिए।

18. (i) प्रत्येक मोटरमैन एवं गार्ड को ड्यूटी के समय पैरा 26 (i) एवं (ii) में निर्धारित समस्त उपकरणों से युक्त होना चाहिए।
- (ii) गार्ड एवं मोटरमैन को गाड़ी चलने से पूर्व यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि सामने एवं पीछे के कैब में आपातकाल टेलीफोन सेट उपलब्ध है।
- (iii) जब डीजल पावर कार (डी.पी.सी.) गाड़ी में सबसे पिछले वाहन के रूप में लगा हो या गार्ड डीजल पावर कार में यात्रा कर रहा हो तो वह रुकने वाले स्टेशनों पर पिछले डीजल पावर कार (डी.पी.सी.) का परीक्षण करेगा और गाड़ी के सुरक्षित चलने को सुनिश्चित करेगा। यह कार्य गार्ड के सामान्य कार्य के अतिरिक्त किया जाएगा।

19. **युग्मक (कप्लिंग) इकाई** – यूनिट आपस में कप्लिंग करते समय जम्पर जोड़ में ठीक से लगाये गये हैं, इसकी जिम्मेदारी स्टेशन स्टाफ/कारशेड स्टाफ की होगी। उपलब्ध रिसेप्टेकिल्स में जम्पर लगाते समय यह ध्यान रखा जाए कि वे संपर्कों को न छुएं अथवा इन्हें रेलों, बैलास्ट अथवा डिब्बे के धातुकर्म के संपर्क में न आने दें। सभी स्थितियों में यह कार्य (प्रचालन) मोटरमैन के निरीक्षण में किया जाय, जो सर्वप्रथम यह सुनिश्चित करेगा कि समस्त मोटर – जेनरेटर बन्द कर दिये गये हैं। गार्ड यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि इकाइयों के युग्मन (कप्लिंग) अथवा गैर युग्मन (अनकप्लिंग) से पूर्व समस्त बिजलियाँ एवं पंखे और मुख्य लाइन स्विच बंद कर दिए गए हैं।
20. **डी.एम.यू. की संरचना** – जब तक विपरीत के प्रति विशेष निर्देश जारी नहीं किये गये हों, डी.एम.यू. की रचना में परिवर्तन नहीं होना चाहिए। डी.एम.यू. का प्रयोग साधारण-रेल डिब्बों को खींचने के लिए न किया जाए।
21. **एकल एवं बहु इकाई की शंटिंग** – शंटिंग करते समय जी.आर. 5.14 में दिये गये नियमों का अनुपालन अवश्य करना चाहिए।
22. **ब्रेक का उपयोग –**
- (क) सामान्यतः ब्रेक का उपयोग आपातकालीन स्थिति को छोड़कर मुख्य नियंत्रक हथ्थे (थ्रोटल) को बन्द दशा में घुमाने के पश्चात् ही करना चाहिए।
- (ख) **आपातकालीन ब्रेक** – यदि पटरी पर आगे कोई बाधा दिखाई देती है और गाड़ी को सामान्य ब्रेक द्वारा नहीं रोका जा सकता हो तो मोटरमैन को अपना हाथ मुख्य नियंत्रक हथ्थे (थ्रोटल) से हटा लेना चाहिए, तब पावर बंद हो जाएगी तथा ब्रेक स्वतः लग जाएंगे। ऐसा तभी किया जाए जब ब्रेक का आपातकालीन प्रयोग आवश्यक हो। ब्रेक – नियंत्रक हथ्थे को तब पूर्ण रूप से 'आन' स्थिति में घुमा देना चाहिए तथा मुख्य नियंत्रक को बंद कर देना चाहिए।
23. **डी.एम.यू. का चालन, जबकि लोको पायलट सामने के डिब्बे से परिचालन न कर रहा हो –**
- (i) जी.आर. 4.21 में दिए गए नियम डी.एम.यू. गाड़ियों पर भी लागू किये जाएंगे। गति 15 कि.मि.प्र.घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- जी.आर. 4.21: विद्युत/डीजल मल्टीपल यूनिट गाड़ी का चलाना :**
- (1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारित के सिवाय, इलेक्ट्रिक एवं इ.एम.यू./डी.एम.यू. होने की स्थिति में जब गाड़ी गतिमान है अथवा जब वह किसी स्टेशन पर रनिंग लाईन पर खड़ी है तब लोको पायलट/मोटरमैन सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा।
- (2) (क) यदि एकल अथवा बहु प्रयोजन इकाई वाली गाड़ी के सबसे अगले चालन कक्ष में चालन यंत्र में कोई खराबी आ जाती है तो, गाड़ी को निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष से सतर्कतापूर्वक चलाई जायेगी, ऐसी स्थिति में गार्ड सबसे अगले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक सिगनल दिखाता रहेगा, गार्ड आवश्यकतानुसार हार्न या सीटी भी बजाता रहेगा और आपात स्थिति में ब्रेक लगाएगा और गाड़ी को सिगनलों, स्टेशनों और अवरोधों पर सही रूप से रोकने के लिए जिम्मेदार होगा।
- (ख) यदि विद्युत इंजन सबसे अगला चालन कक्ष खराब हो जाता है तो गाड़ी पिछले चालन कक्ष से सहायक लोको पायलट चलायेगा यदि वह चलाने हेतु यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा एवं गाड़ी के सही संचालन के लिये जिम्मेदार।

- (ii) मोटरमैन को चलने हेतु कोर्ड सिगनल देने से पूर्व गार्ड को यह व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करना चाहिए कि गाड़ी को चलने के लिए सही सिगनल 'आफ' किया गया है एवं सेक्शन बंधारहित है। गार्ड को बाहर पैनी दृष्टि रखना चाहिए तथा मोटरमैन को सिगनल अवश्य दिखाना चाहिए। इस प्रकार के सिगनलों का नहीं दिखाया जाना/न होना खतरे का संकेत होगा तथा मोटरमैन को तुरंत गाड़ी रोक देना चाहिए। उसे बाहर पैनी दृष्टि रखना चाहिए और जब आवश्यक हो गाड़ी रोकने के लिये तैयार रहेगा। वह मार्ग में दिखने वाले सभी सिगनलों पर नज़र रखने के लिए उत्तरदायी होगा। सभी सतर्कता आदेश, चेतावनी की सूचना, खराब सिगनलों सम्बंधी प्राधिकार एवं सूचना तथा बिना लाईन क्लियर के प्रस्थान आदेश आदि को सर्वप्रथम मोटरमैन के पास भेजा जाना चाहिए और उसके प्रतिहस्ताक्षर के बाद आगे के कक्ष में गार्ड के पास भेजे जायें। गार्ड इन प्रलेखों को तब तक अपने पास रखेगा जब तक वह प्रभारी है तथा यह देखने के लिए उत्तरदायी होगा कि आदेशों का पालन किया जा रहा है। यात्रा की समाप्ति के बाद मोटरमैन को उक्त प्रलेखों को सौंप कर उससे हस्ताक्षर करा लेना चाहिए।

24. (क) गार्ड द्वारा घंटी संकेत के निम्नलिखित कोड दिए जाने चाहिए और मोटरमैन द्वारा इनकी पावती दी जानी चाहिए—

क्रम सं.	संकेत	कोड	द्वारा प्राप्त
1	गाड़ी चालू करना	00	00
2	सामान्य नियम 4.21 के अन्तर्गत कार्य करते हुए गाड़ी को चालू करना	00 — 00	00 — 00
3	गाड़ी को पीछे ढकेलना	000	000
4	गाड़ी को रोकना	0	0
5	सामान्य नियम 4.21 के अधीन कार्य करते हुए गाड़ी को रोकना	0000	0000
6	गार्ड केबिन छोड़ते समय	000000	000000

- (ख) घंटी संकेत के निम्नलिखित कोड मोटरमैन द्वारा दिये जाने चाहिए और गार्ड द्वारा इसकी प्राप्ति की जानी चाहिए—

क्रम सं.	संकेत	कोड	द्वारा प्राप्त
1	सामान्य नियम 9.02 में अनुसार स्वचालित सिगनल 'आन' की स्थिति में पार करते समय	0000— 0000	0000— 0000
2	स्टेशन से गाड़ी के थू जाने पर	00	00
3	मोटरमैन द्वारा गार्ड की आवश्यकता पर	000 — 000	000 — 000
4	खतरे की स्थिति में सिगनल पास करने का प्राधिकार मोटरमैन ने प्राप्त कर लिया है।	0000 — 00	0000 — 00 गाड़ी चालू करने वाले कोड के साथ
5	ब्रेकों का परीक्षण करने हेतु	00000	00000
6	पीछे (रियर) से गाड़ी का बचाव	000 — 0000	000 — 0000

नोट :- '0' का तात्पर्य एक घंटी।

25. अशक्त गाड़ी — डी.एम.यू. गाड़ी के अशक्त होने पर अन्य डीजल इंजन का प्रयोग अशक्त गाड़ी की सहायता करने के लिये किया जा सकता है, परन्तु ऐसा तब होना चाहिए जब मोटरमैन द्वारा यह प्रमाणित किया गया हो कि गाड़ी को चलाना सुरक्षित है और अन्य किसी भी परिस्थिति में डीजल इंजन गाड़ी की सहायता के लिए डी.एम.यू. का प्रयोग नहीं किया जायेगा। चूंकि डी.एम.यू. रेल में कम्प्रेस्ड एयर ब्रेकें लगी हुई हैं इसलिए गाड़ी को केवल इंजन ब्रेकों द्वारा नियंत्रित किया जायेगा। जब अशक्त गाड़ी खींची जा रही हो तो उसकी गति अवश्य ही सतर्क गति होनी चाहिए।

26. डी.एम.यू. गाड़ी में अलार्म घंटी और अन्तर्सन्चार चैन उपस्कर का संचालन — आपातकाल में अन्तर संचार चैन हैण्डल जब यात्री द्वारा खींच दिया जाता है तो सम्बन्धित डिब्बे में एक लाल डिस्क बाहर निकलता है और प्रत्येक ड्राइविंग कैब में स्थित अलार्म घंटी संपूर्ण विद्युत सर्किट बनाती है जिससे सभी कैबों में लगातार अलार्म घंटी बजने लगती है जो मोटरमैन को तत्काल गाड़ी रोकने के लिए सतर्क करती है। अलार्म घंटी सुनते ही मोटरमैन को आपातकालीन ब्रेक लगाने चाहिए और गाड़ी को प्रचलित नियमों के अनुसार रोक देनी चाहिए। अलार्म चैन खींचने के कारणों का पता लगाने के बाद गार्ड को कैब में उपलब्ध कराये गये पोल की सहायता से सम्बन्धित डिब्बे को पुनः सेट कर देना चाहिए।

(i) डी.एम.यू. गाड़ी पर कार्यरत गार्ड के निर्धारित उपकरणों में निम्नलिखित वस्तु समाविष्ट होंगी जिनको उसे ड्यूटी के समय में सदैव साथ सखनी होगी —

- (1) एक फ्लैशिंग हैण्ड सिगनल लैम्प (तिरंगा टार्च)
- (2) इंडियों का एक सेट (एक हरी दो लाल)
- (3) एल्यूमिनियम दूरदर्शी पार्इप की दो झंडी छड़ी
- (4) एक प्राथमिक उपचार बॉक्स
- (5) 10 पटाखों वाला एक डिब्बा
- (6) एक सीटी
- (7) एक सवारी डिब्बा चाभी
- (8) एक घड़ी
- (9) एक कार्यकारी समय सारणी
- (10) एक नियम पुस्तिका
- (11) एक गार्ड की मेमो पुस्तिका
- (12) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में काम करने हेतु दक्षता प्रमाण पत्र
- (13) गार्ड लिंक प्रदर्शित करने वाली पुस्तिका

(ii) डी.एम.यू. गाड़ी पर कार्यरत लोको पायलट के निजी उपकरणों में निम्नलिखित वस्तुओं का समावेश होगा जिनको उसे ड्यूटी के समय में हर समय साथ सखनी होगी —

- | | |
|--|------------|
| (1) नोट बुक/दोश दूर करने वाला निर्देशिका | 1 |
| (2) कार्यकारी समय सारणी | 1 |
| (3) सवारी डिब्बा चाभी | 1 |
| (4) हैण्ड सिगनल इंडियां (छड़ी सहित लाल और हरी) | 2 प्रत्येक |
| (5) फ्लैशिंग हैण्ड सिगनल लैम्प (तिरंगा टार्च) | 1 |
| (6) 10 पटाखों वाला एक डिब्बा | |
| (7) स्वचालित ब्लॉक पद्धति में काम करने हेतु दक्षता प्रमाण पत्र | 1 |
| (8) नियम पुस्तिका | 1 |
| (9) डस्टर | 1 |
| (10) घड़ी | 1 |